

Primo Piano:

- **Traghetti traffici nei porti**
(The Medi Telegraph, Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Trieste:

"...Una delegazione in visita in FVG..."(Il Nautilus)

Genova:

"...Guasti e burocrazia, gfuori uso gli scanner del porto..." (Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

Marina di Carrara:

"...nomina membro per il Comitato di Gestione ..." (Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Darsena Europa ..." (Il Tirreno, Ferpress, La Nazione LI)

Napoli:

"...Fiera BMT di NAPoli ..." (L'Informatore Navale, Ferpress)

Catania:

"...Annunziata verso la guida dei porti di Catania e Augusta..."
(Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, Gazzetta del Sud)

"...Crociere in calo, ma Catania rilancia..." (La Sicilia, La Repubblica)

Messina:

"...Enormi potenzialità tenute in gabbia..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...la svolta promessa..." (Gazzetta del Sud)

Notizie dai porti italiane e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Traghetti, ecco il traffico principe dei porti italiani

Genova - Le Autostrade del mare sono l'unico settore portuale che ha saputo resistere all'urto della crisi del 2008, registrando anche una crescita. Nel 2007 si movimentarono nei porti italiani 509 milioni di tonnellate di merce, cifra mai più raggiunta negli anni successivi. Nel 2015, secondo i dati Assoport, il flusso si era ridotto a 443 milioni di tonnellate (-13% complessivo in otto anni). L'ultima analisi congiunturale di Confetra mostra un leggero segnale di recupero del traffico marittimo italiano delle merci sia nel 2015 sia che nel 2016, ma il gap rispetto al 2007 è ancora lontano dall'essere colmato. Per le Autostrade del mare però il quadro è completamente diverso. Nel 2007 le merci movimentate con l'intermodalità terra-mare erano 81 milioni di tonnellate, nel 2015 sono cresciute a 90 milioni (+11% complessivo in otto anni).

Il sorpasso

È quindi cresciuta considerevolmente l'incidenza che i traffici marittimi su rotabili hanno sul totale dell'attività dei porti italiani: dal 15,95% del 2007 al 20,40% del 2015. Soprattutto si è registrato il clamoroso sorpasso sul traffico merci containerizzato, che al principio degli anni 2000 rappresentava la merce regina su cui si basavano quasi unicamente l'indice di crescita e le prospettive di investimento di un porto. Nel 2007 le merci in container erano il 19,39% della movimentazione totale dei porti italiani, nel 2015 l'incidenza è scesa al 17,63%. Questa crescita del volume di merci ha dato origine a una grande quantità di nuove linee percorse da traghetti che oggi uniscono i porti italiani fra di loro e con sempre maggiori destinazioni anche all'estero. Attualmente Ram (Rete autostrade mediterranee, organismo in house del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) censisce 41 diverse linee marittime di questo tipo (35 con origine nel mar Tirreno e sei in Adriatico), di cui 20 sono su rotte internazionali, per un volume di 82 milioni di tonnellate di merce trasportate.

Marebonus

Per sostenere ulteriormente questa modalità l'Italia sta per introdurre il cosiddetto marebonus, un incentivo triennale alle compagnie armatoriali, che devono ribaltare il beneficio sugli autotrasportatori che utilizzeranno le loro navi in alternativa al tutto strada. Secondo una stima di Ram, il bonus permetterà un risparmio di esternalità superiore a 260 milioni di euro, sottraendo ogni anno dalla rete stradale unità di carico equivalenti a oltre 800 mila camion. Il marebonus, dicono da Ram, avrà una dotazione di 93 milioni di euro, molto inferiore rispetto ai 130 milioni di cui si era parlato fino allo scorso anno. da distribuire nel triennio 2017-2019.

«Un mare europeo»

L'esperienza italiana, prima con l'ecobonus (che nel periodo 2007-2010 ha incrementato del 22,3% l'utilizzo delle Adm) e adesso con il marebonus (e il corrispondente ferroviario ferrobonus) ha spinto l'Unione europea a studiare anche un eurobonus. «Il Mediterraneo - spiega Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato della Rete - è un mare europeo, quindi anche l'Europa, se vuole una "cura dell'acqua", deve incentivare il trasporto marittimo e fluviale. Gli incentivi nazionali marebonus e ferrobonus devono essere un passaggio intermedio verso un'incentivazione europea: entro la metà del 2017 noi di Ram presenteremo alla Commissione europea, insieme a Portogallo, Spagna e Francia, la proposta di un sistema di incentivi coordinati a livello comunitario, per l'implementazione delle Autostrade del mare».

Informazioni Marittime

In Italia dal 2015 i rotabili hanno soprassato i container



Chi l'ha detto che i container rappresentano il traffico portuale di un Paese? Sarà vero per l'Olanda ma non per l'Italia dove a regnare è il cabotaggio delle "autostrade del mare".

Secondo uno studio della *in house* del ministero dell'Economia Rete Autostrade Mediterranee (Ram) commissionato da Assoport, il sorpasso c'è stato nell'ultimo decennio: tra il 2007 e il 2015 la quota di rotabili movimentati nei porti italiani è salita dal 15,9 per cento a un quinto del traffico merci via mare della penisola, mentre il container è sceso dal 19,3 al 17,6 per cento.

C'è da segnalare che il meglio le autostrade del mare lo hanno dato nel 2007, ultimo anno utile prima del crack finanziario globale dell'anno successivo, quando sono state movimentate in Italia 509 milioni di tonnellate di merce rotabile. Oggi la cifra si assesta sui 440 milioni, 443 milioni nel 2015, pari a un calo del 13 per cento in quasi dieci anni.

E gli effetti di questa crescita costante, dagli inizi del 2000 fino alla strutturazione attuale, si vedono nella moltiplicazione delle rotte mediterranee, con compagnie come Grimaldi, Tirrenia e Grandi Navi Veloci che negli ultimi anni, soprattutto la prima, hanno aperto nuovi servizi. Ram ha contato attualmente un totale di 41 linee marittime, di cui 35 hanno origine nel Tirreno e 6 nell'Adriatico, 20 le rotte internazionali.

Il nuovo "marebonus", un finanziamento governativo per incentivare l'uso dei traghetti da parte dei camion richiesto a gran voce negli ultimi anni dagli armatori italiani, **è attivo dall'anno scorso**, forte di una dotazione di 138 milioni di euro per il triennio 2016-2018 (inferiore a quella erogata negli anni passati). Secondo i calcoli di Ram, da qui ai prossimi due anni il traffico traghetti **coinvolgerà 800 mila camion ogni anno** e porterà a "risparmio target di esternalità" di 260 milioni. Sperando di chiudere il prima possibile, Ram sta lavorando insieme a Spagna, Francia e Portogallo per formulare e poi proporre all'Unione europea un marebonus continentale. «Gli incentivi nazionali marebonus e ferrobonus – spiega l'ad Ram Antonio Cancian - devono essere un passaggio intermedio verso un'incentivazione europea: entro la metà del 2017 noi di Ram presenteremo alla Commissione europea, insieme a Portogallo, Spagna e Francia, la proposta di un sistema di incentivi coordinati a livello comunitario, per l'implementazione delle Autostrade del mare».

Una delegazione in visita in FVG per imparare le buone pratiche



TRIESTE – Mercoledì 22 e giovedì 23 marzo, dodici delegati del Montenegro avranno l'opportunità di conoscere le realtà del settore marittimo di Trieste e Monfalcone e incontreranno i rappresentanti di MareFVG, il cluster industriale marittimo del Friuli Venezia Giulia, e di Aries, l'Agenzia Speciale della Camera di Commercio di Trieste. Obiettivo della visita: imparare dall'esperienza del Friuli Venezia Giulia come creare un cluster analogo per il settore nel loro paese.

Fra i delegati vi sono rappresentanti dei tre principali porti montenegrini (Bar, Cattaro e "Porto Montenegro"), dell'Agenzia Governativa per la Sicurezza Marittima, della facoltà marittima dell'Università del Montenegro, della Camera dell'Economia e di alcune agenzie di shipping.

Continua dunque la costruzione di legami attivi tra il settore navale regionale e quello dei paesi dell'Europa orientale, questa volta nell'ambito di una attività della Central European Initiative che sostiene azioni di know-how exchange, proprio con l'obiettivo di favorire la crescita di alcune aree beneficiando dell'esperienza di altre realtà. Come si crea e gestisce un cluster dedicato all'industria navale? Mare FVG insieme ad Aries lo insegnerà a una delegazione montenegrina, giunta nella nostra regione proprio a questo scopo. Mercoledì prossimo i dodici rappresentanti della nazione balcanica saranno in visita a Trieste, mentre giovedì si recheranno a Monfalcone dove visiteranno alcune realtà del settore.

"L'impegno di MareFVG e Aries è quello di trasferire alcune buone pratiche per la gestione di un cluster di questo genere, partendo dalla nostra esperienza professionale", spiega Carlo Kraskovic, di MareFVG che sarà presente alla visita. "Siamo già stati in Montenegro proprio per questo progetto e ad aprile vi torneremo per avviare alcune azioni pilota".

La collaborazione si inserisce in una strategia più ampia che vede il Friuli Venezia Giulia impegnato nel creare una rete di rapporti con i paesi sul bacino del Mediterraneo dell'est e del Mar Nero (qualche mese fa per esempio la Regione e Mare FVG hanno infatti firmato un protocollo di intesa con la Bulgaria).

IL CASO

Scanner guasti in porto a Genova: i controlli sono impossibili

FREGATTI e INDICE >> 8

TEMPI LUNGI

Costato 4 milioni e già arrivato, un macchinario dovrà aspettare fino a maggio-giugno

PIÙ PERICOLI

I controlli a mano non superano lo 0,03%. Con gli scanner si salirebbe all'1%

DOGANE E AUTHORITY SI RIMPALLANO LE COLPE, PER RIATTIVARNE UNO BASTEREBBE UNA MANUTENZIONE DA 29 MILA EURO

Guasti e burocrazia, a Genova fuori uso gli scanner del porto

Rivelazione della Finanza: controlli sui container impossibili da mesi

IL CASO

TOMMASO FREGATTI
MATTEO INDICE

GENOVA. In Gran Bretagna e negli Stati Uniti vietano table e altri device sui voli provenienti da alcuni paesi considerati a rischio, per drenare il più possibile il pericolo di attentati. In Italia invece si scopre che nel porto di Genova, ovvero il principale scalo nazionale, non è in funzione nessuno dei due scanner che dovrebbero controllare ogni anno - a spanne - ventimila degli oltre due milioni di container movimentati sui moli del capoluogo ligure. Il dato, mai rivelato finora, è stato reso noto ieri mattina durante l'incontro in cui i vertici regionali della Guardia di finanza hanno fatto il bilancio sull'attività degli ultimi dodici mesi. Le Fiamme gialle hanno in corso da tempo una serie di accertamenti sul sospetto finanziamento a cellule jihadiste, che avverrebbe anche attraverso traffici so-

spetti via mare.

Il rischio terrorismo

«Ci preoccupa - è stata la puntualizzazione dei vertici - l'impossibilità di utilizzare i due dispositivi in teoria presenti sulle banchine genovesi». Si tratta dei macchinari attraverso i quali dovrebbero transitare migliaia di contenitori potenzialmente pericolosi, uno strumento insomma fondamentale nel contrasto al terrorismo, oltre che alla criminalità organizzata.

Per orientarsi in una *defaillance* che fa sgranare gli occhi, tenuta (molto) sottotraccia dalle autorità cittadine negli ultimi mesi, occorre fissare un po' di paletti. E precisare che i controlli dovrebbero essere svolti dall'Agenzia delle dogane, a sua volta proprietaria delle macchine. Sono posizionate nella zona di San Benigno ("Genova 1") e a Voltri ("Genova 2"), ma nessuna è attiva. Com'è possibile? Franco Letrari è il direttore regionale delle Do-

gane e fornisce qualche delucidazione: «Stiamo investendo milioni nel potenziamento del sistema, certo ci sono state

alcune difficoltà e non lo nego.

A San Benigno era presente un apparecchio ormai vetusto, e da tempo è stato rimosso. Ne è stato acquistato uno di nuova generazione (costo superiore ai quattro milioni, ndr), che ha già superato il collaudo, ma prima di averlo operativo occorrerà attendere fino a maggio-giugno: vanno ridefinite la viabilità e altri dettagli». È più inquietante scoprire da quanto tempo a San Benigno non vengono svolti controlli con gli scanner: «Dal 2013», confermano dall'Agenzia.

Passiamo ora a Voltri. Qui l'ultimo guasto, sempre secondo le Dogane, risale «a metà novembre 2016». Da allora insomma lo scanner è fuori

uso, ma il bello è scoprire perché e soprattutto quanto basterebbe per rimetterlo in se-sto. Ulteriore precisazione: «Mentre a San Benigno - spiega Letrari - sia la macchina che l'area su cui è posizionata sono, diciamo, di nostra competenza, non si può addebitare a noi il ritardo su Voltri. Lì gli intoppi sono sovente determinati dall'azione di camionisti poco esperti, che rompono

- segue

una specie di pedana sistemata all'imboccatura dello scanner». A chi appartiene la "pedana"? «All'Autorità portuale, che dovrebbe bandire una gara per la manutenzione straordinaria (secondo i tecnici basterebbero 29 mila euro, non proprio una cifra stratosferica per i bilanci dell'ente che governa il primo porto del Paese, ndr), ma non ci risulta sia ancora avvenuto». Possibile che uno strumento semplicemente decisivo nel garantire controlli capillari, resti fuori uso per 29 mila euro? Interpelliamo l'Autorità portuale: il presidente Paolo Emilio Signorini era ierieria Roma e ha delegato i suoi collaboratori a una ricerca in materia. «La rottura del dispositivo ci è stata comunicata il 12 dicembre (un mese dopo la data del gua-

sto indicata dalle Dogane, ndr). Confermiamo che il bando di gara spetta all'Authority e la cifra di 29 mila euro è corretta. I tempi si sono dilatati per l'avvicendamento dei presidenti (dal commissario Giovanni Pettorino a Signorini appunto, ndr) e per la trasformazione di Genova in Autorità di sistema, con competenza su Savona. Tutto ciò ha reso necessario ridefinire in modo omogeneo bilanci e voci di spesa. Contiamo tuttavia di accelerare i tempi».

Il crollo degli accertamenti
Ricapitoliamo. Il porto di Genova avrebbe due scanner per "vedere" dentro i contenitori che il software delle Dogane, incrociando una serie di parametri, segnala come «pericolosi». Uno non viene usato da

quasi quattro anni, l'altro da cinque mesi scarsi e in precedenza aveva subito ricorrenti blocchi. Per riparare il secondo basterebbero 29 mila euro, ma l'Autorità portuale non ha ancora bandito la gara per la manutenzione, presa com'era dal suo restyling burocratico-amministrativo.

L'Agenzia assicura che in assenza di macchinari i contenitori sospetti vengono aperti, ma i conti non tornano. Allo scanner passava, dato delle Dogane, in media l'1% dei container. Mentre secondo la Finanza, oggi, la procedura di «verifica merce» ovvero lo step sostitutivo e superiore che prevederebbe l'apertura manuale per guardarci dentro, viene eseguita nello 0,03% dei casi. Non è evidentemente la stessa cosa.

*regatti@isecoloxix.it

La scheda

GLI SCANNER FUORI USO

- 2 gli scanner antiterrorismo che dovrebbero funzionare a Genova, principale porto italiano, ma al momento nessuno è attivo
- L'apparecchiatura di San Benigno - "Genova 1" - era fuori uso dal novembre 2013, ne è stata acquistata una nuova che potrebbe entrare in funzione entro maggio giugno
- L'apparecchiatura di Voltri - "Genova 2" - è guasta dal novembre scorso e in precedenza è stata soggetta a numerosi stop



L'AGENZIA DELLE DOGANE

- Esegue i controlli, è proprietaria delle apparecchiature e dovrebbe effettuare la manutenzione.
- Nel caso "Genova 2" la componente fuori uso è di proprietà dell'Autorità portuale, che non ha ancora bandito la gara per la manutenzione straordinaria



I CONTROLLI E I NUMERI

- Un software incrocia i dati dei container in fase di sbarco o imbarco (bolle, percorso e altro) determinando per ciascuno il livello di sicurezza
- 1) Container regolare
- 2) Necessario controllo documentale
- 3) Necessario passaggio scanner
- 4) Necessaria verifica merce con apertura/svuotamento
- 5% dei contenitori risulta "anomalo"
- 1% dovrebbe essere mediamente sottoposto a controllo scanner
- 4 milioni il costo di uno scanner di nuova generazione
- 29 mila euro il costo della manutenzione che permetterebbe di riattivare lo scanner "Genova 2" ma è bloccata dall'Autorità portuale per problemi burocratici
- 2,2 milioni i container movimentati nel 2016 a Genova



IMPOSSIBILE RADIOGRAFARE I CONTAINER SOSPETTI

Porto, fuori uso i due scanner anti terrorismo

GIUSEPPE FILETTO

DALLA Foce a Voltri senza uno scanner adibito alle ispezioni approfondite dei container e dei tir con cassoni chiusi. Da cinque mesi il porto di Genova è "cieco", privo di strumentazione che passi ai raggi x le merci. Anche se dall'Agenzia delle Dogane dicono di avere segnalato il disservizio anzitempo [in Amministratore](#) nel momento in cui si è rotto anche l'impianto di Voltri, l'unico che era rimasto attivo. Va detto, infatti, che pure l'altro scanner di Genova-Uno (quello della parte di scalo marittimo di levante, compreso tra la Foce e il Polcevera) gestito dalle Dogane è fermo da un anno e mezzo, sottoposto a lavori di manutenzione e di ammodernamento.

SEGUE A PAGINA VIII



- segue

La città e la sicurezza

In panne gli scanner antiterrorismo

In porto, le due apparecchiature per il controllo dei container, a San Benigno e Vte, sono fuori uso da mesi. L'Agenzia delle Dogane che li ha in gestione, per uno degli impianti chiama in causa i ritardi dell'Authority

<SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

GIUSEPPE FILETTO

DALLO scorso autunno non è cambiato nulla, seppure gli allarmi partiti dall'Agenzia delle Dogane e dalla Guardia di Finanza siano stati lanciati nel periodo di massima tensione per il rischio terrorismo e per il pericolo che in Europa arrivassero armi clandestine, soprattutto dai paesi mediorientali.

Un allarme più che giustificato per la "porta" del Mediterraneo, appunto lo scalo marittimo di Genova. Tanto che nelle scorse settimane l'allerta è tornata in cinque porti italiani, i più esposti verso l'Oriente: Genova, Palermo, Bari, Ancona e Brindisi. Soprattutto con i collegamenti dai Paesi extra UE. Se da una parte il capoluogo ligure si conferma crocevia di soggetti attenzionati, dall'altra non sono nuovi i sequestri di carichi di armi destinate alla Libia o alla Siria. E però secondo quanto si limita a spiegare Florindo Iervolino, capo ufficio Antifrodi di Genova-Uno, lo scanner di San Benigno gestito direttamente dall'agenzia, è fermo perché sottoposto a lavori di ammodernamento. La direzione interregionale fa sapere di un intervento di 3 milioni di euro, con il quale è stato costruito un locale di 80 metri per 40, ma che le sofisticate strumentazioni richiedono la formazione del personale. L'impianto, infatti, sarà interamen-

te informatizzato, dotato di un software in grado di incrociare vari parametri e dati, e di stabilire gli esami a campione.

È altrettanto vero, però, che "Genova Uno" è disattivo da più di un anno e mezzo. Nel frattempo l'Agenzia ha utilizzato lo scanner "Genova Due" di Voltri, di proprietà dell'Authority Portuale. A novembre 2016 si è verificata la rottura anche di questo macchinario. "Da parte nostra è stata fatta la richiesta scritta di intervento immediato - sottolinea l'ufficio comunicazione delle Dogane - ma non abbiamo saputo più nulla, anche se capiamo i motivi del ritardo". Ragioni che l'Authority Portuale condensa nel passaggio di consegne tra questo ente e la neonata Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) entrata a regime il primo gennaio scorso. Da Palazzo San Giorgio assicurano comunque che si lavora per eliminare questo disservizio.

In ogni modo, le Dogane e la GdF stigmatizzano la grave assenza di uno scanner che consenta di controllare un porto come quello di Genova. L'Agenzia, comunque, assicura che le verifiche non si sono fermate, anche se effettuate visivamente.

Va detto, però, che un impianto interamente computerizzato è in grado di passare ai raggi x un container o un camion al minuto, contro i 42 controlli a settimana compiuti finora dai macchinari tradizionali. Quindi con ritardi incommensurabili.



CIECO
Il porto di Genova ormai da cinque mesi è di fatto "cieco", completamente privo di strumentazione idonea al controllo delle merci chiuse dentro i container in partenza o in arrivo. Soprattutto dai Paesi extra UE

Corriere Marittimo

Comune di Carrara, nomina il membro per il Comitato di gestione

MARINA DI CARRARA - Si chiama Nicoletta Migliorini il quarto membro del comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale nominato in questi giorni dal sindaco Angelo Zubbani in rappresentanza del Comune di Carrara.

Nicoletta Migliorini, architetto, è funzionaria responsabile delle U.O. Programmazione Urbanistica e Piano Regolatore/S.U.A.P./ Tutela del Paesaggio. Nata a Pietrasanta nel 1958, l'architetto ha maturato significative esperienze soprattutto in ambito pubblico. E' stata membro di numerose commissioni tecniche, tra cui quella relativa alla valutazione dei lavori relativi alla predisposizione del Piano Regolatore Portuale del porto di Marina di Carrara; ha inoltre fatto parte del Gruppo tecnico di Valutazione del progetto di riqualificazione dell'interfaccia Porto-Città (waterfront), ha lavorato anche nel Comitato di Coordinamento Tecnico per l'attuazione dell'accordo di programma per lo sviluppo, l'industrializzazione ed il consolidamento occupazionale del Polo Industriale "Nuovo Pignone" di Massa Carrara.

Soddisfazione è stata espressa dalla presidente dell'AdSP, Carla Roncallo: *"Ringrazio il sindaco Zubbani e spero di ricevere a breve anche il nominativo del rappresentante della Regione Toscana. A questo proposito ho ricevuto rassicurazioni in merito. In questo modo, una volta completato il Comitato di Gestione, si potrà procedere speditamente alla sua convocazione in modo da potere deliberare in modo collegiale su importanti questioni che riguardano il futuro dei due porti"*.

- segue

euro per arrivare a Milano. «Noi vigiliamo - spiega Riggio - ma non possiamo chiedere a un gelataio con il bar pieno di clienti di regalare i suoi prodotti. Anche se più volte abbiamo spinto per avere almeno un forte ribasso proprio nei last minute staccati quando l' aereo sta per partire ».

In questo quadro la perenne crisi di Alitalia non aiuta: «Abbiamo avuto rassicurazione che la compagnia non taglierà sulla Sicilia - spiega Nico Torrisi, amministratore delegato di-Sac (Catania Fontarossa) - ma la trattativa su un contenimento delle tariffe non si può chiudere in questo clima di incertezza. Dal canto loro le low cost usano i meccanismi del mercato e nelle rotte più ambite applicano sconti minori, insomma a volte non sono neanche tanto low cost».

Un nodo che difficilmente si potrà sciogliere, visto che all' orizzonte il treno veloce non potrà "atterrare" nell' isola a ridurre le compagnie aeree a più miti consigli. E che nei sei scali siciliani, che nel 2016 hanno visto transitare quasi 15,5 milioni di passeggeri, le low cost ormai valgono dal 93 per cento di traffico a Trapani al 62-65 per cento di Catania e Palermo.

©RIPRODUZIONE RISERVATA CONCORRENTI Alitalia e Ryanair eterne rivali. La compagnia italo-emiratina in crisi anche per la concorrenza del vettore low cost irlandese nelle rotte interne. Ma per gli utenti la regola comune è "chi non prenota paga di più"

GIOACCHINO AMATO

Occhi cinesi sulla Darsena Europa

Gigante di Pechino va dal ministro e dal governatore: noi interessati a Livorno

Il colosso cinese China Railway International, gruppo che rappresenta la settima po-

tenza economica di Pechino e la 57ª al mondo, si dice interessato al porto di Livorno: anco-

ra niente di formalizzato ma una delegazione ha incontrato il governatore Rossi e il mini-

stro Delrio. E oggi avrà un faccia a faccia a Palazzo Rosciano con i vertici dell'Authority. Occhi puntati sulla maxi-Darsena. ■ ZUCHELLI IN CRONACA

PORTO » FACCIA A FACCIA CON MINISTRO E GOVERNATORE

Il colosso cinese punta alla maxi-Darsena

Ancora niente di definito ma alti dirigenti di Pechino sembrano interessati a investire nell'espansione dello scalo labronico

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

Non è solo un nome che salta fuori, ma anche un volto. Anzi, tre: quello del presidente **Chen Shi Ping**, quello dell'ingegnere-capo ingegnere **Yuan Zuoxiang** (che è anche il punto di riferimento del marketing), quello di **Kenny Song**, che è alla guida del braccio operativo finanziario del gruppo. Sono tre fra i principali dirigenti di China Railway International Group, il gigante cinese delle infrastrutture che si è mosso dal quartier generale di Pechino, ai piani alti di Lixing Road, per sbarcare dalle nostre parti e fissare lo sguardo sulla Darsena Europa. Almeno per adesso non è altro che una manifestazione d'attenzione che non risulta si sia tradotta in iniziative effettive riguardo al bando dell'Authority tuttora aperto (con scadenza fine maggio), però la delegazione cinese - che oggi sarà a Palazzo Rosciano per un colloquio riservato con il neo-presidente **Stefano Corsini** e con il segretario generale **Massimo Provinciali** - ha avuto un faccia a faccia prima con il governatore toscano **Enrico Rossi** e successivamente con il ministro **Graziano Delrio** che ha accolto i plenipotenziari di Pechino insieme al proprio braccio destro **Ivano Russo** e alla consigliera diplomatica **Giuseppina Zarra**.

Del resto, era stato proprio Delrio a guidare insieme al presidente della Repubblica

Sergio Mattarella la visita di Stato poche settimane fa in Cina: e proprio le questioni della portualità erano state messe sotto i riflettori dalle autorità cinesi.

L'incontro di Firenze è stato confermato ufficialmente dalla Regione Toscana, la riunione con il ministro Delrio ha trovato riscontro in fonti della Compagnia portuale.

China Railway International è una controllata del gigante ferroviario di Stato. Siamo parlando di un colosso di primissima grandezza sul ring delle grandi opere internazionali: la top 250 dei "general contractor" stilata da una bibbia del settore come l'Enr piazza il China Railway Group al primo posto al mondo, in una classifica che vede il gigante infrastrutturale ferroviario cinese occupare il primo posto (con altri tre big di Pechino che si spartiscono anche le altre posizioni del podio e perfino la quarto). Per farci un'idea: è sotto la 60ª posizione la più importante realtà italiana del settore, la Salini Impregilo, che non dev'essere un moscerino se è stata fra le capofila dell'allargamento del Canale di Panama.

È chiaro stiamo parlando di approcci, prima ancora che di qualcosa che si stia concretizzando in una trattativa vera e propria: anche perché c'è un avviso per manifestazioni d'interesse già aperto. E tutt'altro che revocato, benché slitato a più riprese e finito nel mirino delle critiche relative alla difficoltà sostenibilità finanziaria

del project financing.

Qui, comunque, è in ballo un soggetto che ha le "spalle"

(e gli orizzonti strategici) che può avere un fondo sovrano o qualcosa del genere. E si presenta come il settimo gruppo imprenditoriale di tutta la Cina.

Parlano i numeri. Nella mappa che Fortune dedica alle aziende più grandi del pianeta, la China Railway piazza la controllata Engineering al 57º posto (con ricavi che sfiorano i cento miliardi di dollari). Su standard un po' sotto Bmw, I.P. Morgan o Gazprom e un po' sopra Microsoft, Eni, Citigroup o Nestlé. E soprattutto in prepotente ascesa se è vero che appena dodici mesi prima era al 71º posto. Con circa 280-290 mila addetti, la capacità di generare utili per poco

più di 900 milioni di dollari all'anno con un patrimonio attorno al 110 miliardi di dollari.

Finora il gruppo cinese ha investito fortemente in economie asiatiche, africane e sudamericane: in ballo anche il primo approccio in Europa con una ferrovia nell'area balcanica. Con l'interessamento per il porto di Livorno è la prima volta che il gruppo fa capolino in Italia, anche se in passato era stato associato ai movimenti per rilevare l'Inter da Massimo Moratti.

Non è invece la prima volta che il progetto della maxi-Darsena suscita una qualche attenzione da parte di operatori cinesi: nel giugno scorso avevamo dato conto di alcuni se-

gnali provenienti da Fosun International, la conglomerata privata numero uno dell'economia cinese guidata dal tycoon cinquantenne **Guo Guangchang**.

Ad accompagnare la delegazione cinese erano il presidente della Compagnia Portuale **Enzo Raugè** e il vice **Marco Dalli**. Erano stati loro, nel corso di contatti commerciali in Cina, a trovare il canale giusto per intercettare l'interesse del mondo imprenditoriale cinese.

Dal quartier generale dei portuali livornesi si mette l'accento sul «clima di grande collaborazione e soddisfazione per l'interesse cinese allo sviluppo del porto labronico».

Viene riferito che il ministro ha ribadito di considerare Livorno «porto strategico del sistema nazionale accogliendo molto favorevolmente l'interesse manifestato da China Railway: Delrio ha detto agli emissari cinesi che il suo dicastero metterà i propri collaboratori Russo e Zarra a disposizione «per qualsiasi problema dovesse sorgere di livello istituzionale», come è stato riportato da fonti della Compagnia portuale.

Nel precedente incontro in Regione, la delegazione cinese - secondo quanto riportano fonti fiorentine - ha sottolineato che il proprio gruppo non si limita a costruire ma si occupa anche di investimenti e di gestione. Rossi accompagnato da **Vanni Bonadio** (Logistica Toscana), ha risposto garan-

- segue

tendo che se l'investimento si concretizzerà «potrete contare sulla collaborazione da parte del mio ufficio e degli altri della Regione per una pronta

risoluzione degli adempimenti burocratici». Aggiungendo: «Il vostro sarà un investimento graditissimo, che intensificherà le relazioni commerciali tra

Italia, Europa e Cina».

Raugei si dice «molto soddisfatto»: quella del gruppo cinese è una «opportunità che ha uno spessore di livello nazio-

nale per non dire europeo, che abbiamo ricercato con tanta fatica nell'intento di dare una svolta forte all'economia del territorio».



Il ministro Graziano Delrio e il presidente della Compagnia Portuale Enzo Raugei insieme agli alti dirigenti di China Railway International a Roma



La Darsena Europa in una elaborazione al computer



Il governatore Enrico Rossi insieme alla delegazione cinese

Toscana: incontro tra Rossi e il China Railway International Group interessato ad investire a Livorno

(FERPRESS) – Firenze, 22 MAR – “Si è concluso con un invito a partecipare alla riunione con gli imprenditori internazionali in Cina, l’incontro a Palazzo Sacratì Strozzi a Firenze tra il presidente Enrico Rossi e una delegazione della China railway International Group, la 57sima azienda al mondo per fatturato e numero di dipendenti (oltre 300.000) che gestisce non soltanto le ferrovie cinesi, ma è attiva nei settori dei lavori pubblici, dell’edilizia e dei trasporti in generale”.

Lo annuncia in una nota la Regione Toscana. “Guidata dal suo presidente, Chen Shiping, e accompagnata a Firenze dalla Compagnia Portuale di Livorno, si è detta interessata alla realizzazione della Piattaforma Europa nel porto di Livorno e dovrebbe partecipare alla manifestazione di interesse che scade alla fine del prossimo mese di maggio.

Presenti il capo ingegnere e general manager del settore marketing, Yuan Zuoxiang, oltre a Kenny Song, presidente della finanziaria del Gruppo cinese, accompagnati dal presidente della Compagnia Portuale di Livorno, Enzo Raugi e da Vanni Bonadio, in rappresentanza di Logistica Toscana, l’incontro si è svolto in un clima di grande cordialità”.

“Shiping si è detto molto interessato ad investire a Livorno – spiega il comunicato – , visto che in Toscana ci sono molte infrastrutture e ha tenuto a sottolineare che il suo gruppo non si limita a costruire, ma si occupa anche di investimenti e di gestione. “E allora – ha replicato Rossi – per voi investire a Livorno risulterà facilissimo. Se lo farete potrete contare sulla collaborazione da parte del mio ufficio e degli altri della Regione per una pronta risoluzione degli adempimenti burocratici. Il vostro sarà un investimento graditissimo, che intensificherà le relazioni commerciali tra Italia, Europa e Cina”.

Il presidente Rossi ha poi illustrato tutte le opere realizzate e in corso di realizzazione nel porto di Livorno, dal collegamento ferroviario diretto con la rete nazionale, allo scavalco che collegherà porto ed interporto, al ruolo decisivo che può giocare il vicino aeroporto di Pisa.

La visita di oggi (alla quale seguirà l’incontro previsto domani a Roma con il ministro dei trasporti Del Rio e dopodomani con la nuova autorità portuale, Stefano Corsini) è il frutto di una iniziativa della Compagnia Portuale di Livorno che si è recata in Cina nel dicembre del 2016 con l’obiettivo di trovare partner di livello internazionale e di uno spessore tale da essere capace di rispondere ai selettivi parametri del bando di gara”.

“Naturale quindi il passaggio in Regione Toscana che ha fatto dello sviluppo del porto di Livorno uno dei punti più qualificanti del programma di legislatura.

China Railway International Group ha posto in rilievo l’intesa raggiunta con la Compagnia portuale confermando dunque l’interesse sia a costruire il terminal che a partecipare alla sua gestione. Il Gruppo, il cui principale azionista è lo Stato, ha legato il suo interesse verso il porto di Livorno alla grande potenzialità di sviluppo dello scalo, associata al piano regolatore recentemente approvato. Secondo gestore delle ferrovie cinesi Livorno, che ha una posizione baricentrica nel mediterraneo, collegamenti intermodali di primaria importanza, come il recente raccordo ferroviario, non può che diventare in futuro uno snodo primario per le merci da e per l’Europa”, conclude la nota.

PORTO OGGI SONO ATTESI A PALAZZO ROSCIANO GLI "AMBASCIATORI" DELLA "CHINA RAILWAYS GROUP"

Compagnie cinesi si affacciano sul nostro scalo per nuovi traffici

LIORNO - NON È MAI STATO, il nostro porto, un riferimento importante per le grandi compagnie di navigazione cinesi dei container: ma le cose potrebbero cambiare con il grande sogno della piattaforma Europa. Ipotesi, per il momento: ma oggi sono attesi a palazzo Rosciano gli "ambasciatori" di una delle più importanti compagnie cinesi della logistica, la "China Railways Group" (CREC). Verrebbero, dopo essere già stati a Firenze nella sede della Regione, per avere informazioni di prima mano sulla gara per la piattaforma. E se si muovono, i cinesi della logistica non lo fanno per le gate di piacere. Le prospettive di un loro intervento nella gara, come gruppo o in joint venture con qualche compagnia di navigazione,

sono con creta.

FORMALMENTE, parlando, della visita è stato detto poco o niente dall'Autorità di sistema portuale del presidente Corsini. Si sa che a muoversi sono gli advisors della

PUNTO STRATEGICO Gli stranieri sono attratti dal progetto della Darsena Europa

sussidiaria di CREC, ovvero di CRIG, che si sta occupando di operazioni all'estero (già operativa in Venezuela e in Laos) con un capitale di circa 170 milioni di dollari. Nella sua scheda di presentazione, CRIG insiste sul "core business"



IL PRESIDENTE Stefano Corsini al timone dell'Autorità

degli investimenti all'estero sui vari settori della logistica. Il nostro ruolo è quello della pianificazione, organizzazione, finanziamento e sviluppo delle infrastrutture, in tutte le operazioni del comparto EPC (engineering, procurement & construction). Attualmente CRIG sta eseguendo grandi progetti di costruzione di infrastrutture in più di 17 paesi: Cina, Venezuela, Hong Kong, Malaysia, Indonesia, South Africa e Nigeria: ma uno dei più importanti uffici si legge sempre nel suo sito sta sviluppandosi per l'Europa centrale ed occidentale. E il Mediterraneo è un "focus" per loro importante. Cinesi a parte, il dibattito sulla gara per la piattaforma Europa sta prendendo consistenza anche in vista della chiusura dei termini per le dichiara-

zioni d'interesse, confermata per il 31 maggio prossimo.

NELLE ULTIME settimane gli incontri privati del presidente Corsini sia a Firenze che a Roma (ovviamente anche a Livorno e Piombino) hanno avuto come motivo dominante proprio la piattaforma Europa, sulla quale il presidente dell'Adsp ha anche una notevole competenza professionale. Ribaditi l'impegno della Regione e da parte del governatore Rosi, e quello del MIT da parte dello stesso ministro Delno, a palazzo Rosciano si lavora sul tema. E in porto ovviamente si seguono tutti i passaggi della vicenda, perché la partecipazione - almeno indiretta - delle realtà imprenditoriali locali non è assolutamente in dubbio.

A.F.

L'Informatore Navale

AdSP partecipa alla fiera BMT di Napoli



L'AdSP del mar Tirreno centrale partecipa alla fiera sul turismo nell'area del Mediterraneo, BMT, che si terrà alla Mostra d'Oltremare dal 24 al 26 marzo prossimi.

Napoli, 22 marzo 2017 – L'Autorità parteciperà, per la prima volta a questo appuntamento come sistema portuale di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Sarà presente all'interno dei padiglioni della Mostra con un proprio spazio espositivo di 24 mq. vicino all'Aeroporto Internazionale di Napoli.

“Presentiamo alla BMT- ha dichiarato il Presidente Pietro Spirito- il modello integrato di offerta dei servizi portuali e turistici della Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale. Napoli, Salerno e Castellammare di Stabi. Un modello che può generare un valore aggiunto competitivo per i turisti e per le compagnie. Castellammare si presenta come opportunità di sviluppo per i mega yacht ed i giga yacht, in una posizione baricentrica tra i Golfi di Napoli e Salerno. A Napoli stiamo generando un nuovo sistema di offerta di servizi di qualità per i crocieristi, in collaborazione con le primarie Istituzioni culturali della città e della Regione. A Salerno, con il completamento del dragaggio, sarà possibile accogliere le navi da crociera di maggiore dimensione.

Insomma, l'AdSP del mar Tirreno centrale si presenta come un sistema basato sulla diversità e sulla complementarietà, che può attrarre mercati e nuove opportunità di crescita mettendo in rete diverse opzioni. La BMT è una occasione utile per stringere collaborazioni e per costruire un futuro , coinvolgendo istituzioni ed operatori privati “.

BMT di Napoli: presente l'AdSP. Spirito, presentiamo modello integrato di offerta servizi

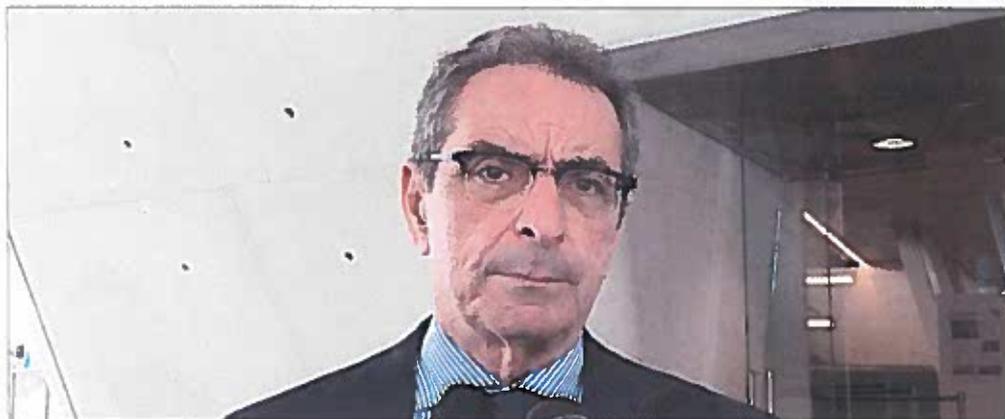
(FERPRESS) – Napoli, 22 MAR – “L'AdSP del mar Tirreno centrale partecipa alla fiera sul turismo nell'area del Mediterraneo, BMT, che si terrà alla Mostra d'Oltremare dal 24 al 26 marzo prossimi. L'Autorità parteciperà, per la prima volta a questo appuntamento come sistema portuale di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Sarà presente all'interno dei padiglioni della Mostra con un proprio spazio espositivo di 24 mq, vicino all'Aeroporto Internazionale di Napoli”.

“Presentiamo alla BMT- ha dichiarato il Presidente Pietro Spirito- il modello integrato di offerta dei servizi portuali e turistici della Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale. Napoli, Salerno e Castellammare di Stabi. Un modello che può generare un valore aggiunto competitivo per i turisti e per le compagnie. Castellammare si presenta come opportunità di sviluppo per i mega yacht ed i giga yacht, in una posizione baricentrica tra i Golfi di Napoli e Salerno. A Napoli stiamo generando un nuovo sistema di offerta di servizi di qualità per i crocieristi, in collaborazione con le primarie Istituzioni culturali della città e della Regione. A Salerno, con il completamento del dragaggio, sarà possibile accogliere le navi da crociera di maggiore dimensione.

Insomma, l'AdSP del mar Tirreno centrale si presenta come un sistema basato sulla diversità e sulla complementarietà, che può attrarre mercati e nuove opportunità di crescita mettendo in rete diverse opzioni. La BMT è una occasione utile per stringere collaborazioni e per costruire un futuro , coinvolgendo istituzioni ed operatori privati “.

Informazioni Marittime

Andrea Annunziata verso la guida dei porti di Catania e Augusta



Con il via libera del Senato si fa sempre più concreto l'arrivo di Andrea Annunziata alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale (Catania e Augusta). Ieri [il voto dell'VIII Commissione Lavori Pubblici](#), su relazione del senatore Marco Filippi (PD), con 11 favorevoli, 5 contrari, una scheda bianca e un astenuto.

Un curriculum di tutto rispetto per Annunziata. Sottosegretario al ministero dei Trasporti del secondo governo Prodi dal 2006 al 2008 e dal 2008 [fino all'arrivo di Pietro Spirito](#) l'anno scorso presidente dell'Autorità portuale di Salerno. «Per tale ragione il profilo appare assolutamente adeguato», scrive Filippi nella relazione alla Commissione.

Il 28 marzo, martedì prossimo, la proposta di Annunziata passa alla Camera per l'ultima consultazione parlamentare a cui seguirà in pochi giorni, in caso di parere favorevole, il decreto di nomina del ministro dei Trasporti Graziano Delrio.

Catania, via libera ad Annunziata

Roma - Via libera della commissione Lavori pubblici del Senato alla nomina di Andrea Annunziata a presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale. «Andrea Annunziata è persona di altissimo spessore professionale e capace di sostenere adeguatamente le istanze di crescita e di sviluppo del territorio», dice il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Simona Vicari. «Al futuro presidente spetterà un ruolo chiave vista l'importanza strategica dei porti della Sicilia orientale nel Mediterraneo», conclude.

Sicilia orientale

Autorità portuale, via libera ad Annunziata

Via libera della commissione Lavori pubblici del Senato alla nomina di Andrea Annunziata (nella foto) a presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale. «Andrea Annunziata è persona di altissimo spessore professionale e capace di sostenere adeguatamente le istanze di crescita e di sviluppo del territorio», dice il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Simona Vicari. «Al futuro presidente spetterà un ruolo chiave vista l' importanza strategica dei porti della Sicilia orientale nel Mediterraneo», conclude.

Crociere in calo, ma Catania rilancia

L'amm. Martello: «Crisi dovuta alle tensioni nel Mediterraneo». «4 milioni per la manutenzione»

CATANIA. Al porto di Catania c'è un netto calo della crocieristica, siamo circa alla metà del traffico rispetto agli anni immediatamente precedenti, nonostante il richiamo della città, il fascino dell'Etna e il ribasso delle tariffe. «È un danno collaterale delle guerre nel Mediterraneo e dintorni - dice l'ammiraglio Martello, commissario straordinario all'Autorità portuale e comandante della Capitaneria di porto -, il calo era cominciato un po' di anni addietro con l'attacco terroristico al museo del Bardo a Tunisi».

Ora però, nel 2018, è prevista la sosta della Costa "Splendida" e quindi è sperabile una ripresa alla grande della crocieristica a Catania.

Nel frattempo un gruppo di operatori è andato a Fort Lauderdale per il meeting mondiale sulle navi da crociera. E soprattutto, tra un mese cominceranno dei lavori per il completamento della nuova darsena, pur restando il solito problema del dismesso cementificio ex Pesenti che occupa inutilmente molto spazio e con le sue residue polveri inquina l'atmosfera. Il rimedio sarebbe quello di requisirlo e abbatterlo, oppure comprarlo (ma con quali soldi?). L'ammiraglio Martello ha detto che a giorni si farà l'appalto per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture del porto con un investimento di circa 4 milioni di euro.

Si aspetta di settimana in settimana l'arrivo del nuovo presidente dell'Autorità portuale di sistema Andrea Annunziata proveniente da Salerno, e qui torna in ballo la controversa questione della leadership non ancora assegnata ad Augusta perché, pur essendo porto "core", non è ancora pronto. Lo scontro anche politico è stato così pesante che persino lo stimato presidente della commissione Bilancio all'Ars, Vincenzo Vinciullo, siracusano, ha minacciato Crocetta di bloccare l'iter del Bilancio se non avesse fatto assegnare questa leadership ad Augusta.

Difficile dire come la pensa il ministro dei Trasporti Graziano Delrio che aveva previsto l'accorpamento delle Autorità, portandole da 25 a 15, ma comunque la proposta di Vincenzo Franza, amministratore delegato della "Caronte&Tourist", sta suscitando reazioni positive. In pratica Franza su "La Sicilia" di domenica ha detto che il porto di Messina e quello affratellato di Milazzo, porta delle Eolie, non possono e non vogliono essere agganciati al porto di Gioia Tauro, ma piuttosto confluire sotto un'unica leadership "mobile" che comprenda i porti di Catania, Augusta, Messina e Milazzo. Il vertice dell'

Autorità di sistema si sposterebbe ogni due anni in ciascuno di questi porti. Noi ci permettiamo di proporre di allargare la proposta di Vincenzo Franza, nel senso che potrebbero andare sotto la stessa bandiera della Sicilia orientale anche i porti di Siracusa, di Pozzallo e perfino di Gela perché ciascuno di essi ha una attività notevole e lasciarli ai margini sarebbe un errore di prospettiva. Il mondo dei porti si muove velocemente ed è giusto assecondarlo perché porta ricchezza e toglie i camion dalle strade.

T. Z.

le forze politiche lamentano scarsa attenzione

Enormi potenzialità tenute in gabbia

milazzo In principio fu il crocierismo, poi il Prg, quindi la recinzione e oggi le banchine. Le forze politiche milazzesi continuano ad essere ascoltate poco o nulla in materia di scelte legate alla portualità.

Tante sedute di consiglio comunale, mozioni, prese di posizione, ma poi nel concreto, nulla. Anche gli incontri con i vertici dell' Autorità portuale non hanno prodotto altro che "piacevole dibattito". Una situazione che provoca malumori non solo tra gli operatori del porto - molti dei quali come gli ex dipendenti della cooperativa Garibaldi, rimasti a casa disoccupati - ma anche tra i cittadini che comprendono che l' unica e forse ultima fonte di ricchezza per Milazzo non sta portando niente se non mere illusioni. Ecco perché anche le associazioni cercano di stimolare le forze politiche. L' ultimo richiamo? Una delibera del maggio 2016 approvata quasi all' unanimità (21 favorevoli su 22 presenti), con la quale il consiglio comunale ha invitato l' Amministrazione a «individuare di concerto con la Regione tutte le iniziative finalizzate a tutelare la peculiarità e le caratteristiche del porto». È trascorso quasi un anno e nulla è accaduto. Anzi si continua solo a discutere.

I dati. Il report dell' Aviazione Civile: Catania-Roma e Palermo-Roma sono le rotte più trafficate in Italia Ma la lotta tra Alitalia e Ryanair non favorisce i clienti

Record di passeggeri sui voli dalla Sicilia Ma cresce la stangata del caro biglietti

GIOACCHINO AMATO Quasi quattro milioni di passeggeri all' anno in sole due rotte, le più trafficate d' Italia, quelle che uniscono gli aeroporti di Palermo e Catania con Roma Fiumicino. L' ultimo report dell' Ente nazionale aviazione civile (Enac) sul trasporto aereo nel nostro Paese conferma una tendenza ormai consolidata da anni. In testa alla classifica delle rotte più trafficate ci sono quelle fra la Sicilia e la capitale e non più la Roma-Milano, ormai soppiantata dai treni ad alta velocità e quasi abbandonata da Alitalia alle prese con gli ennesimi tagli. A seguire anche i collegamenti dai due principali scali isolani con Bergamo, Linate e Malpensa.

Anche le statistiche del solo traffico delle low cost confermano il dato. Le prime due tratte per numero di passeggeri sono le Ryanair che collegano Catania con Fiumicino e Palermo sempre con il Leonardo Da Vinci. Terza il Bari-Bergamo e poi il Milano Malpensa-Catania di Easy Jet e le due Ryanair che uniscono Bergamo a Fontanarossa e Punta Raisi.

Sono le rotte più trafficate ma anche le più costose a causa di un perverso meccanismo di mercato amplificato dalla totale assenza di mezzi di trasporto alternativi. Ad un' ora di volo

per Roma, in Sicilia fanno "concorrenza" le dieci ore di treno che costano circa 150 euro o le circa dodici ore a 60 euro degli autobus low cost FlixBus che viaggiano via nave Palermo-Napoli.

Ma c' è dell' altro: «Proprio perchè queste rotte sono le più trafficate - spiega il presidente Enac, Vito Riggio - risulta più alta la differenza fra prezzo minimo pagato prenotando con largo anticipo e il massimo che si deve sborsare per il viaggio last minute. Inoltre il singolo volo si riempie più velocemente e le tariffe più basse si esauriscono prima». E la concorrenza in questo caso non ha effetti positivi: «Fino a ieri con Alitalia, discutendo del nuovo piano industriale, abbiamo affrontato l' argomento - rivela Riggio - ma la compagnia, proprio per la concorrenza delle low cost, su queste rotte vola in perdita e non può aggiungere altri voli che viaggerebbero pieni a metà.

Inoltre deve assicurare lo stesso meccanismo delle concorrenti, chi prenota prima, paga meno. Il prezzo medio, in fondo, è di 70 euro per tratta ma l' oscillazione è molto ampia». Così a una malcapitata viaggiatrice che aveva perso il volo a causa di un incidente in autostrada sono stati chiesti più di 800

Il mancato completamento degli interventi

Nuove banchine di via XX Luglio «Calcoli errati, i fondi sono finiti»

La clamorosa notizia emersa durante la seduta del consiglio comunale

Andrea Italiano. milazzo «Il mancato completamento delle nuove banchine in via XX Luglio è stato determinato dall' assenza di risorse economiche a causa di calcoli sbagliati». Una "comunicazione" pesante quella data alle forze politiche nel corso dell' ultima seduta di consiglio comunale dal presidente Gianfranco Nastasi. Parole che hanno finito poi per condizionare i lavori - che all' ordine del giorno prevedevano tutt' altro - e che invece sono stati imperniati in gran parte sulla questione portualità. E nel mirino è finita ancora una volta l' Autorità portuale, anche se non sono mancate da parte di alcuni consiglieri "frecciate" alla politica locale «troppo distratta e assente» da scelte che rischiano di penalizzare in modo irrimediabile lo scalo mamertino. Quindi l' interruzione dei lavori, attesi ormai da decenni e ritenuti indispensabile per migliorare l' offerta, soprattutto commerciale, dello scalo mamertino, non sarebbe solo legata alle prove di carico che sono state eseguite per verificare la solidità delle banchine.

«Il riempimento del bacino portuale - ha detto testuale Nastasi - resterà bloccato perché sono finiti i soldi a causa di calcoli sbagliati.

Chissà quindi per quanto tempo resterà

questa situazione». Il presidente del Consiglio ha poi colto l' occasione per invitare i colleghi a prendere «una forte iniziativa in difesa dell' autonomia di Milazzo» ribadendo la contrarietà all' accorpamento a Gioia Tauro. A quel punto inevitabile il dibattito, aperto dall' intervento del consigliere Alessio Andaloro che ha chiesto una seduta straordinaria alla presenza del presidente De Simone («e non di un suo delegato») affinché riferisca sia su questa situazione delle nuove banchine, sia sugli interventi che negli ultimi 5 anni sono stati eseguiti a Milazzo. «In particolare - ha aggiunto - è opportuno conoscere quali finanziamenti in questo arco di tempo sono stati messi a disposizione della progettualità portuale milazzese. Non ci interessa ascoltare il solito elenco delle opere stanziare con le risorse stanziare durante i mandati delle precedenti gestioni (Lo Bosco, Garofalo) ma quelle dell' ultimo quinquennio e soprattutto che investimenti si faranno col "tesoretto" di 47 milioni che l' Autorità portuale si appresta ad investire su Messina».

- segue

L' esponente di Forza Italia è anche tornato sui lavori di recinzione. «Ogni volta che solleviamo la questione - ha detto - la risposta è che ci sono ragioni di sicurezza. Ma, in estate, quando ci sarà l' assalto ai traghetti per raggiungere le Isole Eolie, con almeno 2000 persone al giorno che si imbarcano per le escursioni giornalieri, come avverranno i controlli? Ribadisco dunque che si tratta di una opera inutile che in passato abbiamo contrastato.

Oggi invece silenzio assoluto anche da parte del Consiglio Comunale. Sicuramente ci accorgeremo di questa ulteriore mortificazione per Milazzo a conclusione dei lavori».

Considerazioni condivise anche dai consiglieri Mario Sindoni e Antonio Foti che hanno ribadito la richiesta di un Consiglio straordinario in quanto «non esiste una programmazione per il porto mamertino».

Porto di Tremestieri, la svolta promessa

L'ing. Di Sarcina ha esposto i punti chiave del progetto

Geri Villaroel Nel corso dell'incontro al Rotary Club Messina il presidente Paolo Musarra ha presentato il segretario generale della **Autorità portuale** Francesco Di Sarcina che ha illustrato le prospettive correlate alla costruzione del nuovo porto di Tremestieri.

La relazione si è avvalsa di un interessante video che, attraverso la voce dei progettisti, ha permesso di approfondirne le caratteristiche. L'ing. Di Sarcina si è soffermato sugli aspetti più interessanti della tecnologia marittima, evidenziando come gli approfonditi studi di settore abbiano permesso di curare ogni aspetto inerente alla costruzione delle imponenti opere marittime. Si è trattata la questione del riutilizzo dei sedimenti e della necessità che i futuri interventi siano sempre seguiti da opportuna manutenzione. Il relatore ha esaltato le potenzialità trasportistiche e la necessità di insistere, tutti insieme, affinché l'opera sia presto realizzata. Superati gli scogli più grossi, mancano gli ultimi passaggi, ivi compresa la conferma di alcuni finanziamenti, prima che l'impresa vincitrice possa iniziare l'opera.

Un problema che è sempre dietro l'angolo, riguarda l'insabbiamento. L'ampliamento del porto contempla 5 nuove invasature a sud in aggiunta alle due attuali ma c'è anche un procedimento a parte che riguarda un terzo scivolo. A lavori ultimati gli accosti saranno 8. Il dibattito è stato ricco di osservazioni. Non sono mancate le critiche costruttive, cui Di Sarcina ha dato puntuale risposta.

VIAREGGIO | FINANZIAMENTI DELLA REGIONE | INTERVENTI ANCHE SUL MOLO

Porto, in arrivo tre milioni e mezzo

VIAREGGIO (Lucca)

ARRIVANO 3,4 milioni per il disastrato porto di Viareggio interamente finanziati dalla Regione Toscana con quattro principali interventi: la nuova banchina commerciale, la cabina di trasformazione elettrica, la fognatura bianca lungo la diga foranea e i lavori di manutenzione straordinaria al molo. Vediamo il dettaglio. Primo punto, la cabina di trasformazione elettrica. Sarà sistemata nella darsena sulla banchina pubblica dove vengono gli accosti per il reef, servirà per dare elettricità e servizi alla banchina stessa. Il progetto, già inserito nell'elenco annuale della programmazione, è stato perfezionato di concerto con il Comune grazie ad una variante del piano attuativo. Già previsto il finanzia-

mento pari a 350mila euro. Secondo punto, la banchina commerciale. Impegno di spesa totale pari a 2milioni e 600mila euro, in fase di aggiudicazione provvisoria. L'opera, prevista dal vigente piano regolatore portuale in prossimità della

testata della diga foranea, servirà sia per il charter nautico che per il crocieristico di medio cabotaggio. Terzo punto, la realizzazione della fognatura bianca. Correrà lungo tutta la diga foranea. L'obiettivo è quello di risolvere il problema della regimentazione delle acque meteoriche. Spesa di 290mila euro.

INFINE gli interventi sul molo. Consistono in assistenza nella sistemazione della pavimentazione e del muretto, e dei parapetti. Una manutenzione straordinaria per la quale sono previsti 200mila euro di investimento. Verranno portati avanti i lavori di escavo, in particolare nel canale tra le darsene Italia ed Europa. I sedimenti di risulta saranno smaltiti via mare in caso di colatura al porto di Livorno.



In programma domani e sabato la quarta edizione di "Destination Argentario" tavola rotonda sul mondo dello yachting in Toscana



FUTURO Nuova vita per il porto di Viareggio: ecco i finanziamenti della Regione

CONFCOMMERCIO

Turismo, cosa fare Parliamone insieme

» È importante valorizzare il fuori stagione ma anche avere tasse meno pesanti

Nel salone del nostro giornale oggi istituzioni e imprese a confronto sul rilancio del territorio in chiave ricettiva

► LIVORNO

"Turismo. Dove siamo". È questo il titolo, esplicativo, dell'incontro che Confcommercio ha organizzato oggi, alle 15 nel salone del *Tirreno*, in viale Alfieri 9 a Livorno. Si tratta di un incontro con le istituzioni e le imprese per il rilancio immediato delle diverse tipologie di "incoming" a Livorno città e provincia: turismo d'affari, crocieristico, balneare, sportivo, religioso, storico-culturale, naturalistico ed enogastronomico.

Molto ricco il parterre degli invitati. All'evento, oltre al presidente della Confcommercio della Provincia di Livorno **Alessio Carraresti**, parteciperanno infatti il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno **Stefano Corsini**, l'assessore regionale alle attività produttive **Stefano Ciuffo**, il sindaco di Livorno **Filippo Nogarini**, il vescovo monsignor **Simone Giusti**, il presidente della commissione sviluppo economico del Consiglio regiona-

le **Gianni Anselmi** e il presidente regionale del Coni **Salvatore Sanzo**. Il compito di moderare il dibattito spetterà invece al direttore di Confcommercio Livorno **Federico Pieragnoli**, mentre gli onori di casa sono affidati al direttore del *Tirreno* **Luigi Vicinanza**. Un confronto diretto tra imprenditori del turismo e istituzioni voluto dagli organizzatori per cercare, insieme, soluzioni veloci e concrete alle tante criticità del turismo nella provincia di Livorno.

È lo stesso Pieragnoli a motivare l'idea di fondo che ha portato all'evento: «La provincia di Livorno - spiega il direttore di Confcommercio - lunga ed articolata sulla costa grazie alle sue caratteristiche morfologiche, geografiche e culturali, e con la particolarità di un sistema insulare eccezionale, può divenire uno straordinario moltiplicatore di valore economico, proprio per le ricchezze storiche, naturalisti-

che, religiose, enogastronomiche ed umane che esprime». Senza contare - sottolinea ancora Pieragnoli - che il sistema

dei porti convoglia flussi turistici per affari e per i collegamenti con le isole e, ormai, è anche meta di attracco di numerosissime navi da crociera. «La crescita del numero di arrivi fuori stagione - aggiunge - aprirebbe nuovi orizzonti agli imprenditori che con il turismo vivono e lavorano, ma anche ai tanti giovani in cerca di

occupazione e ai residenti che si trovano troppo spesso a fronteggiare fenomeni di desertificazione dei borghi - per altro meravigliosi - della provincia livornese, e di degrado nella città di Livorno».

Da che cosa iniziare dunque? «Abbiamo non pochi esempi di buone pratiche di turismo invernale, anche locale che riesce a rivitalizzare i centri urbani in bassa stagione», afferma Pieragnoli. Il riferimento è appunto a iniziative che si susseguono in questi giorni riportate dalla stampa: dal cicloturismo, al trekking, manifestazioni cinofile, carnevale dei bambini, percorsi nei parchi. Tutte iniziative che per Pieragnoli sono spesso frutto della «dinamicità» delle ammi-

nistrazioni locali e degli operatori turistici in grado di saper creare, in sinergia gli uni con le altre, un'offerta attraente anche per il turismo interno. Da qui è necessario guardare avanti. «Servono naturalmente soluzioni complesse e definitive per problemi annosi come quello delle infrastrutture e dei collegamenti - sostiene il direttore - che risolverebbero non poche criticità ai luoghi più difficilmente raggiungibili della costa e dell'interno, pensiamo per esempio ai campeggi, che sono una meta appetibile anche per una clientela giovane o del tutto green e che viaggia quindi senza auto».

A partire dai servizi più basilari, «come chiedono le nostre Guide Confcommercio», sottolinea Pieragnoli, dalla cartellonistica al materiale promozionale, dai siti ai menù tradotti in più lingue. «Oppure, dall'ormai indifferibile abbassamento delle tasse locali che, come spesso lamentano i nostri albergatori, incide in modo sempre maggiore sui costi e sui bilanci aziendali, ripercuotendosi inevitabilmente sul costo dell'offerta al turistica, facendo perdere sempre più competitività al territorio».

Federico Pieragnoli

Stefano Ciuffo

Turisti a passeggio in centro a Livorno (Marzi/Pentafoto)



Civitavecchia-Termini Imerese: raddoppia la linea



CIVITAVECCHIA - Gnv ha annunciato il raddoppio della linea Civitavecchia-Termini Imerese nel corso di un evento tenutosi a bordo della M/n Splendid.

«Il collegamento Civitavecchia-Termini Imerese rappresenta per noi un'occasione per sviluppare la nostra presenza in una realtà portuale in crescita, alternativa strategica per i collegamenti merci e passeggeri della Sicilia orientale - ha spiegato l'amministratore delegato di Gnv Matteo Catani - questa è una linea che ha mostrato di essere apprezzata e siamo certi che ci sia l'interesse da parte di tutti gli operatori di poter fare affidamento su un servizio giornaliero, che rappresenta un elemento estremamente interessante anche per la Sicilia Orientale: siamo felici di poter rispondere positivamente alle richieste di un mercato che da anni ci conosce, ci apprezza e ci sceglie».

Un risultato ottenuto dopo un lavoro complesso, pronto a diventare realtà a partire da domani.

Il raddoppio dei collegamenti consentirà di agevolare tutti coloro che hanno la necessità di un porto a servizio della Sicilia Orientale: Termini Imerese, infatti, si trova in prossimità dell'imbocco della via più veloce che porta a Catania, la strada E932, e sulla via che collega Palermo a Messina, la E90.

Grazie al potenziamento dei collegamenti attivati da Gnv, il porto di Termini Imerese consente di evitare il traffico cittadino offrendo così una rapida ed efficiente via di uscita per tutta la categoria merceologica del fresco e dell'ortofrutta proveniente in gran parte dalla Sicilia orientale, che ha la necessità di raggiungere i mercati del centro e del nord Italia nell'arco delle 24 ore.

Gnv ha inaugurato la linea Civitavecchia - Termini Imerese nel 2011, con due partenze settimanali il mercoledì e il venerdì. A partire da domani la compagnia opererà quindi 12 partenze settimanali: sei collegamenti dalla Sicilia per Civitavecchia (da Termini il martedì, mercoledì, giovedì e venerdì, da Palermo la domenica e il martedì) e altrettante dal porto laziale verso l'isola.

CATANIA FORSE, TERMINI IMERESE CHISSÀ

La mission della Società degli Interporti siciliani è la realizzazione degli interporti di Catania e Termini Imerese. Che di fatto ancora non esistono, o meglio sul primo sono iniziati i lavori. È una società per azioni controllata per il 34 per cento dalla Regione Sicilia e poi da altri enti locali e società pubbliche. «Sin dal 1995» spiega Simona Nastro, referente della segreteria di direzione «era formata da un consiglio di amministrazione molto numeroso, dal 6 settembre del 2016 c'è un amministratore unico, Alessandro Albanese, e un organo di controllo, che è il collegio sindacale». Il compenso annuo di Albanese è di 30 mila euro. Le perdite superiori a un terzo del capitale sociale obbligano a ricapitalizzare. Il fatturato annuo è stato di 97.302 nel 2013, 121.377 nel 2014 e di 132.494 euro nel 2015. Quindi al di sotto dei 500 mila, ma a detta degli amministratori la Interporti dovrebbe scampare al rischio chiusura. «Ritengo» aggiunge Nastro «che dovremmo salvarci anche perché abbiamo stipulato una convenzione con la Regione Sicilia e quindi dovremmo essere fuori dal novero delle partecipate da sopprimere. A Catania su quattro lotti ne abbiamo realizzati due: siamo quasi a metà dell'opera. A Termini Imerese dobbiamo ancora iniziare. Non sappiamo quando inizieranno i lavori».

Tirrenia: arrivano le navi con i supereroi dei fumetti

Esordio con Batman sulle due fiancate della Sharden



(ANSA) - CAGLIARI, 22 MAR - Traghetti con i supereroi. La Sharden sarà la prima delle navi Tirrenia che indosserà un 'nuovo abito', quello di Batman.

Le nuove navi con i supereroi DC nascono grazie alla partnership fra il Gruppo Onorato Armatori e Warner Bros.

Consumer Products. Sulla Sharden le due fiancate saranno una diversa dall'altra: da una parte il Dinamico Duo Batman e Robin, dall'altra Batman con il suo nemico storico, Joker. È solo l'inizio del restyling. Dopo la Sharden, ad aprile sarà la volta della nave Nuraghes. Nel 2018 cambieranno invece livrea Janas, Bithia e Athara, l'anno successivo sarà la volta della Vincenzo Florio e della Raffaele Rubattino. I supereroi DC saliranno anche a bordo e animeranno le nuove sale giochi delle navi, per la gioia dei piccoli passeggeri e delle famiglie.

"Per Tirrenia si tratta dell'inizio di una nuova epoca - spiega Massimo Mura, amministratore delegato della compagnia – ed è la conferma della volontà del Gruppo Onorato Armatori di proseguire nel processo di rinnovamento della flotta e dell'organizzazione aziendale di Tirrenia, consolidando in questo modo la leadership del trasporto marittimo nel Mediterraneo".

Crociere: flessione a Olbia, scali triplicati a Porto Torres

Nel 2017 in porti del nord 105 navi. Esordio il 29 con la Berlin



[SUCCESSIVA](#)

(ANSA) - OLBIA, 22 MAR - Centocinque navi e una stagione lunga otto mesi. Il 2017, per il mercato crocieristico a Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, si apre ufficialmente tra una settimana, mercoledì 29 marzo, con l'arrivo all'Isola Bianca della Berlin, primo scalo della compagnia tedesca FTI.

Anno di flessione. "Tra i 105 scali totali, 30 in meno del 2016- spiega il commissario straordinario dell'Autorità portuale del nord Sardegna Pietro Preziosi- Olbia ha subito probabilmente la battuta d'arresto più forte a causa del cambio itinerario, fisiologico, della Pullmantur e della Costa Crociere. Entrambi, grazie anche al lavoro di squadra con il Comune e la Capitaneria di Porto, sono ripositionate e presenti su Porto Torres, per cui possiamo parlare di una tenuta rispetto al temuto contraccolpo".

Futuro roseo, però. "Abbiamo - continua - la fortuna di amministrare tre scali strategici e complementari e, guardando avanti, la presenza di Cagliari e la dimensione unica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, ci proietterà ad una dimensione da oltre 600 mila passeggeri in un solo anno".

Tra le novità dei settantuno scali di Olbia - numero che sarà destinato a crescere nei prossimi mesi - le inglesi Fred Olsen, con le navi Balmoral e Boudicca; P&O, con l'Arcadia e la Oriana; la francese Le Ponant, con la Lyrial e l'americana Windstar, con la Star Breeze. Compagnie alla prima volta all'Isola Bianca.

Consistente la presenza del mercato extralusso, con i sedici scali della compagnia monegasca Silversea, che si ripresenta ad Olbia con Silver Spirit, Silver Whisper e Silver Muse. La ciliegina sulla torta, anche per il 2017, sarà la Disney Magic: scalo previsto per il 31 luglio.

Golfo Aranci segna una riduzione delle toccate nave, mentre per Porto Torres gli scali saranno quasi triplicati. Ospiterà anche il turn around della Costa NeoRiviera, con possibilità di imbarco e sbarco nel porto turritano. Diciassette le toccate nave programmate dai primi di giugno alla fine di settembre.

Novità, per il porto turritano, sarà rappresentata dal maiden call della Silver Muse, categoria 5 stelle plus, che, il 15 aprile, effettuerà sullo scalo del Nord Ovest il primo approdo nazionale subito dopo il varo.

Trasporto Europa

Portuali spagnoli vincono battaglia contro la riforma

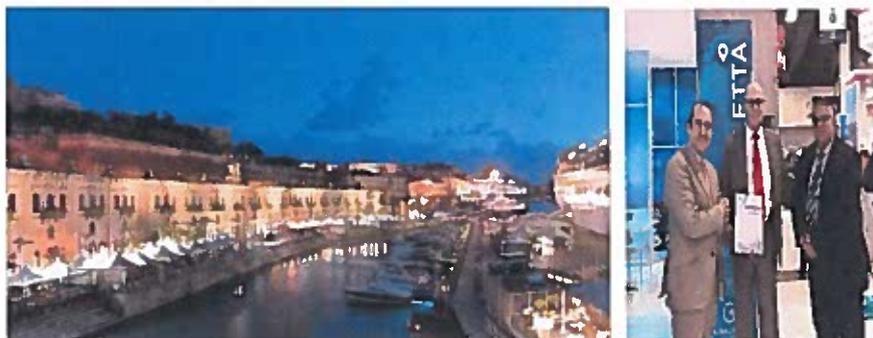


La raffica di scioperi proclamati a marzo dai sindacati contro la riforma del lavoro portuale del Governo spagnolo ha ottenuto lo scopo: il Parlamento ha respinto la Legge.

I portuali spagnoli hanno vinto il braccio di ferro contro il Governo, che aveva presentato al Parlamento una **radicale riforma del lavoro in banchina** che avrebbe dovuto allineare la Spagna al resto dell'Unione Europea. Contro questa Legge, i sindacati avevano attuato alcuni scioperi a febbraio e avevano intensificato l'azione a marzo, stabilendo il fermo di lavoro a giorni alternati per buona parte del mese. Ma non hanno dovuto attuare completamente questa protesta, perché il 16 marzo 2017 il Parlamento ha votato contro la Legge con 175 voti, a fronte di 142 voti favorevoli e 33 astensioni. Una netta vittoria che ha spinto la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, il sindacato che ha guidato la lotta, a **sospendere tutti gli scioperi**. È la prima volta dal 1979 che un decreto governativo è bocciato dal Parlamento e perfino il partito liberale Ciudadanos ha votato contro. Il sindacato chiede ora che si apra una trattativa "seria" per affrontare le richieste di Bruxelles.

La vertenza dei portuali spagnoli aveva ottenuto il **sostegno anche di altre sigle**, come l'International Dockworkers Council che aveva proclamato per la prossima settimana uno sciopero di tre ore nei porti europei e di un'ora in quelli del resto del mondo. Inoltre, i portuali portoghesi si sono rifiutati di scaricare le navi dirottate dagli scali spagnoli per lo sciopero. Lunedì ricominceranno le trattative con il Governo.

Valletta Cruise Port vince il premio quale miglior Terminal Operator per il secondo anno consecutivo



Valletta, 22 marzo 2017 – Valletta Cruise Port, una controllata di Global Ports Holding e' stata premiata quale Miglior Operatore di Terminal Crociere da Insight, per il secondo anno consecutivo. Questo premio riconosce il servizio impeccabile erogato dal porto, e il continuo sviluppo e gli investimenti in strutture ICT negli ultimi anni.

Il premio e' stato presentato dalla Valletta Cruise Port a Ft. Lauderdale, Florida nel corso del Seatrade Cruise 2017, la più autorevole vetrina professionale del settore delle crociere. L'evento riunisce i dirigenti delle compagnie di crociera, tour operator, agenti, porti, destinazioni, agenzie di viaggio, stampa specializzata e generalista, fornitori e aziende nel settore delle crociere.

“Siamo molto entusiasti di ricevere questo premio ancora una volta. Dedichiamo questo premio a tutto il personale della Valletta Cruise Port, che insieme con gli attori locali, lavorano senza sosta per garantire che Malta ha continuato ad eccellere. Eccellenti indici di soddisfazione dei passeggeri e riconoscimenti per i servizi portuali di La Valletta e la destinazione sono in continuazione evidenziati attraverso tutti i livelli dalla dirigenza delle le linee di crociera. Durante questa edizione al Seatrade Cruise Globale “, ha commentato Stephen Xuereb, CEO di Valletta Cruise Port e COO di Global Ports holding.

Stephen Xuereb, CEO, Valletta Cruise Port, COO Global Ports, Chris Asheroft Publisher

and Editor of Cruise Insight and Andre' Parnis, Head of Corporate and Finance, Valletta Cruise Port

“Quello che ci ha gratificato maggiormente, e' che abbiamo per il secondo anno consecutivo. Esso mostra l'impegno a elevati standard di servizio e di eccellenza operativa. Queste sono cose che apprezziamo molto al Global Ports e ci rendono un punto come una struttura dove si eseguono le buone pratiche, che si applicano in tutti i nostri porti. Questo è il modo da cui imparare l'uno dall'altro. Valletta è uno dei migliori in entrambi i casi ed ha come obiettivo il proseguimento di questa stessa serie rispetto agli altri competitor. Mi congratulo con tutto il team per questo prestigioso premio e anche per un anno da record nel 2016 “, ha detto Emre Sayin, CEO di Global Ports Holding.

Il Ministro del Turismo Edward Zammit Lewis ha commentato: “Durante il 2016, le navi hanno trasportato al Grand Harbour un traffico di 683.000 passeggeri, che rappresenta un altro record per il settore delle crociere locali. Questa e' stata resa possibile, grazie alla collaborazione del governo con le sinergie della Valletta Cruise Port. Questo ha determinato sforzi che hanno portato Valletta Cruise Port per ottenere il miglior terminale Premio Operatore. Colgo l'occasione per congratularmi con la Valletta Cruise Port per il raggiungimento di questo prestigioso riconoscimento del loro impegno per sviluppare costantemente e ampliare il settore delle crociere-line di Malta “.

-segue

Questi risultati riflettono il coordinamento e la collaborazione Tra tutte le parti interessate, con il Cruise Network Forum Malta e' stato ripristinato a riunire tutti gli operatori del settore per assicurare che Malta trasporto in modo efficiente, affidabile e flessibile alle societa' di crociera e dei loro passeggeri, garantendo nel contempo l'allineamento tra tutte le parti coinvolte.

Quest'anno Valletta Cruise Port "devono essere in funzione" come homeporting con il prestigioso P & O Oceana. Inoltre il 2017 sara' precedente del 2018 quando Valetta avra' il titolo di Capitale Europea della Cultura, con un calendario di eventi emozionanti in aggiunta a quella offre già. Inoltre, Valletta Cruise Port, insieme alle prese di Valletta Waterfront sta organizzando una serie di eventi sul Valletta Waterfront, compresa la terza edizione di Color Fest (aprile 21-23 Aprile, 2017), Ottobre Ahoy! che si terra' nel mese di ottobre, il Natale annuale ed i festeggiamenti di Capodanno, tra le altre numerose attività previste.