



Dai Porti:

Venezia:

"...Torna sul tavolo il nodo del traffico lagunare..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Porto Marghera, programma investimenti..."

(The Medi Telegraph, VeneziaMestre)

"...Venice Maritime Cluster..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Proroga alla Culmv, ma dovrà cambiare..."(Trasporto Europa)

"...snodo dei traffici..." (Il Secolo XIX)

"...torre Piloti, chiesto il processo..." (La Gazzetta del Sud, Il Secolo XIX)

"...Autonomia in Liguria..."

(Il Secolo XIX, La Repubblica, La Gazzetta Marittima)

Livorno:

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

"...Mega ship "MSC Vita..."

(Corriere Marittimo, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...assalto alle crociere..." (La Nazione, Il Telegrafo)

Piombino:

"...Aferpi..." (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Più banchine e collegamenti..."(Il Messaggero)

Napoli:

"...i traffici dell'AdSPin chiaro-scuro..."

(L'Informatore Navale, Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...Tassa di Sbarco..." (La Nuova Sardegna)

Bari:

"...esporta il sistema di riorganizzazione dei porti..." (Puglia live, TRCB)

"...L'illusione delle Zes e i possibili effetti negativi..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Gioia Tauro:

"...si controllino porti..." (Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Prg del Porto..."(Gazzetta del Sud)

"...Trasformazione del molo Marullo..."(Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

News letter07-Mar tirreno Centrale



DOMANI SI RIUNISCE AL MIT IL COMITATO INTERMINISTERIALE

Venezia, torna sul tavolo il nodo del traffico lagunare

VENEZIA. Martedì si riunisce al ministero dei Trasporti il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia che dovrebbe esprimersi sul transito delle navi da crociera in Laguna. L'ultima riunione era stata nel 2014, quando lo scavo del Canale Contorta per raggiungere la Stazione Marittima sembrava la soluzione più percorribile.

Quel progetto è stato affossato e nel contempo è cambiata la guida dell'Autorità portuale veneziana. Nel piano Paolo Costa veniva ribadita la centralità dell'attuale terminal passeggeri e la separazione tra traffici passeggeri e mercantili. Nel piano 2017-20 di Pino Musolino viene specificato lo spostamento dell'approdo delle navi più grandi a Marghera, quindi con una commistione dei traffici sul Canale dei Petroli. Inoltre si prevede l'adeguamento del Canale Vittorio Emanuele per raggiungere la Marittima senza specificare però tempi effettivi e dimensioni delle navi.

Il decreto Clini-Passera del marzo 2012 prevedeva lo sfratto dal Bacino San Marco di tutte le navi con una stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate. Provvedimento congelato in attesa di una via alternativa per raggiungere il terminal. Dal 2015 è stato introdotto il limite al transito delle navi sopra le 96.000 tonnellate. Decisione che ha aggravato la situazione portando a Venezia le navi più vecchie ed inquinanti e nel contempo causando la perdita di quasi 500.000 passeggeri.

La soluzione Vittorio Emanuele era stata perorata da sindaco e compagnie (le simulazioni hanno detto che è fattibile per navi fino a 180.000 tonnellate). Ora per il suo ripristino si stimano due anni dalla gara d'appalto al completamento dell'opera.

A Marghera dove andrebbero a finire le navi? Secondo il piano Musolino sulle sponde del Canale Nord (quello che porta allo stabilimento Fincantieri) con preferenza sembra dal lato Vega, secondo il risultato di uno studio affidato dal porto al Rina. Le banchine commerciali di porto Marghera vengono utilizzate dalle navi da crociera ogni estate in occasione della Festa del Redentore. Quindi non si tratterebbe di una novità, ma il problema è la carenza infrastrutturale.

La stazione marittima attuale ha infrastrutture all'avanguardia. Sul Canale Nord va realizzata una banchina attrezzata di 800 metri per ospitare almeno due navi new panamax. Nell'emergenza c'è la possibilità di realizzare delle tensostrutture come a Civitavecchia per fungere da terminal.

Crociere a Venezia, martedì è il giorno della verità

Venezia - Domani si riunirà a Roma, nella sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il "Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia" che dovrebbe esprimersi sull'annosa questione del transito delle navi da crociera in Laguna. L'ultima riunione del "Comitatone" è datata 8 agosto 2014, quando lo scavo del Canale Contorta per raggiungere la Stazione Marittima sembrava la soluzione più percorribile. Quel progetto ormai è stato affossato (soprattutto per motivi ambientali) e nel contempo è cambiata la guida in seno all'Autorità Portuale veneziana. Nel "Piano operativo triennale" 2013-15 redatto dall'amministrazione di Paolo Costa, veniva ribadita la centralità dell'attuale terminal passeggeri e la separazione tra traffici passeggeri e mercantili. Ora con Musolino al comando questi dogmi sono stati messi nel cassetto e nel suo POT 2017-20, il piano triennale delle opere, viene specificato lo spostamento dell'approdo delle navi più grandi a Marghera, quindi con una commistione dei traffici sul Canale dei Petroli. Inoltre si prevede l'adeguamento del Canale Vittorio Emanuele per raggiungere la Marittima senza specificare però tempi effettivi e dimensioni delle navi. Il decreto Clini-Passera del marzo 2012 prevedeva lo sfratto dal Bacino San Marco di tutte le navi con una stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate. Provvedimento congelato in attesa di una via alternativa per raggiungere il terminal. Sono così passati ben 5 anni senza aver ancora trovato la quadra; dal 2015 inoltre è stato introdotto il limite al transito delle navi sopra le 96.000 tonnellate. Decisione che ha aggravato la situazione portando a Venezia le navi più vecchie ed inquinanti e nel contempo causando la perdita di quasi 500.000 passeggeri, un danno economico enorme. La soluzione "Vittorio Emanuele" era stata perorata, sin dal suo insediamento, dal sindaco Brugnaro. Anche le compagnie si erano mosse in questa direzione provando nei simulatori la manovra d'ingresso da Malamocco fino alla Marittima con la delicata evoluzione nel raccordo tra Petroli e Vittorio Emanuele (che va adeguato). Il responso unanime è stato che è fattibile per navi fino a 180.000 tonnellate: il canale è stato utilizzato anche dalle unità passeggeri fino all'inizio di questo millennio per poi essere lasciato in abbandono. Ora per il suo ripristino si stimano siano necessari due anni dalla gara d'appalto al completamento dell'opera. E a Marghera dove andrebbero a finire le navi? Secondo il piano "Musolino" sulle sponde del Canale Nord (quello che porta allo stabilimento Fincantieri) con preferenza sembra dal lato Vega, secondo il risultato di uno studio affidato dal porto al Rina. Le banchine commerciali di Porto Marghera vengono utilizzate dalle navi da crociera ogni estate in occasione della Festa del Redentore che comporta la chiusura del Canale della Giudecca. Quindi non si tratterebbe di una novità, ma il problema maggiore è la carenza infrastrutturale. La stazione marittima attuale vanta infrastrutture all'avanguardia, abbandonarla vorrebbe mandare in fumo mezzo miliardo di euro di soldi pubblici. Sul Canale Nord però va realizzata una banchina attrezzata di 800 metri in grado di ospitare almeno due navi new panamax. Nell'emergenza c'è sempre la possibilità di realizzare delle tensostrutture come a Civitavecchia per fungere da terminal. C'è la necessità di riportare le navi di nuova generazione in Adriatico fermando l'emorragia di passeggeri: il 2019 potrebbe essere l'anno buono? Altre alternative esistono: ad esempio il terminal traghetti di l'usina che ha ancora capacità a disposizione.

Porto Marghera, programmati investimenti per 90 milioni

Venezia - Il comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione dell'ente per l'esercizio finanziario 2018.



Venezia - Il comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione dell'ente per l'esercizio finanziario 2018. «Un buon bilancio che ci consente consistenti investimenti in infrastrutture, e di guardare ai prossimi anni con fiducia, pronti ad affrontare le sfide del mercato ma anche a rispondere con puntualità alle esigenze della comunità portuale. Oggi siamo a livello di bilancio di previsione; in prospettiva ed in corso d'anno si studieranno interventi per rafforzare l'azione e per ridurre ulteriormente i mutui sottoscritti», ha dichiarato il presidente **Pino Musolino**.

Per quanto riguarda le entrate, si prevede per il 2018 un andamento positivo delle tasse portuali e di ancoraggio, in linea con il 2017 così come per le entrate provenienti da canoni demaniali. Queste voci di bilancio hanno registrato, infatti, nel corso dell'anno una dinamica molto favorevole che si prevede nel prossimo esercizio porterà nelle casse dell'Autorità di Sistema quasi 42 milioni di euro. Ulteriori entrate sono previste dal fondo perequativo e fondo Iva, dai fondi già stanziati dallo Stato nell'ambito della Legge di Stabilità 2016 e dall'accordo di programma siglato con il Mise entrambi, destinati all'infrastrutturazione dell'area Ex Montesyndial e del potenziamento della rete infrastrutturale di Porto Marghera e per un totale di 79 milioni di euro. **La spesa è fortemente orientata agli investimenti con l'obiettivo di potenziare le infrastrutture di Porto Marghera a beneficio delle attività logistiche e industriali già attive nell'area per un importo complessivo in escavi e opere pari a 90 milioni di euro, il valore più alto mai registrato dal 2010 ad oggi.** Prevalgono nella previsione gli investimenti in infrastrutture ed opere anche se aumenta l'impegno finanziario per gli escavi e per la manutenzione dei canali portuali, in risposta ad una specifica aspettativa degli operatori.

Verso il Comitato

La svolta nel piano del Porto: la Marittima ridimensionata

Crociere a Marghera e Marittima ridimensionate: lo prevede il piano triennale del Porto di cui si parlerà al Comitato di martedì.

Trevisan alle pagine 11 e 111

Al Comitato la svolta del Porto sulla Marittima

In vista dell'incontro di martedì, il nuovo piano triennale prevede lo spostamento dell'attività crocieristica a Porto Marghera ridimensionando lo scalo in centro storico

I NODI

MESTRE Dall'8 agosto 2014 il Comitato non si riuniva più. Quella volta erano già più di due anni che i ministri Clini e Passera avevano varato il famoso decreto del marzo 2012 per allontanare le navi da crociera dal bacino di San Marco, tutte quelle più grandi di 40 metri e di stazza. Se si considera che le navi da crociera ormai sono grandi, meno il doppio, si comprende la portata del provvedimento che, però, non venne mai applicato dato che è previsto divenga operativo nel momento in cui si trovasse la strada alternativa per far comunque arrivare le navi a Venezia, salvaguardando il paesaggio deturpato dai "domini galleggianti" e allo stesso tempo difendendo un settore economico fondamentale che dà lavoro a oltre 5 mila persone. L'8 agosto 2014 l'alternativa indicata dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio fu lo scavo del nuovo canale Contorta che, però, è tramontato sommerso da una valanga di critiche soprattutto ambientali, ed ora, dopo altri tre anni, tutti aspettano una benedetta soluzione prima che sia troppo tardi. Perciò l'appuntamento di martedì 7 novembre a Roma, nella sede del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, col ministro Delrio come coordinatore, è dunque attesissimo. All'ordine del giorno del "Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia" ci sono solo due argomenti, la legge speciale e le prospettive della crocieristica in laguna.

LEGGE SPECIALE

Quanto alla legge speciale,

dovrà essere aggiornata alle nuove esigenze della città e della sua laguna e rifinanziata; inoltre il Comitato dovrà deliberare il trasferimento delle risorse già decise dalla legge di bilancio 2016: 14 milioni e mezzo per il 2017 e altri 69 milioni e mezzo fino al 2022.

Poi ci sono le crociere. E la vera novità con la quale Venezia si appresta a partecipare al Comitato è contenuta nel Piano operativo triennale del Porto 2017-2020 varato qualche settimana fa dal presidente Pino Musolino. A differenza del precedente Por 2013-2015 targato Paolo Costa, che ribadiva la centralità della Marittima e perseguiva a separazione del

sud o quello nord, che uno studio affidato dal Porto a Hina Consulting ritiene entrambi validi, anche se pare di capire che si riferisca alle aree a nord, a fianco del Vega e del PalaExpo), lasciando alla Marittima solo le navi più piccole, e non è definito quanto piccole debbano essere, forse entro le 40 mila tonnellate di stazza stabilite dal Clini-Passera. Questo non avverrebbe subito ma con una fase transitoria, durante la quale si dovrebbe utilizzare il canale Vittorio Emanuele III che andrà perciò scavato per togliere 2 milioni di metri cubi di fanghi di troppo, in modo da assicurare il tempo necessario a costruire il nuovo porto crociera con tutte le strutture richieste e una nuova banchina lun-

ga 800 metri. Il Vittorio Emanuele, dunque, diventerebbe il nuovo canale delle navi bianche, come da tempo propone il sindaco Luigi Brugnaro ma, al contrario del suo progetto, servirebbe a portare via le navi dalla Marittima.

I COSTI

Ha senso aver speso quasi mezzo miliardo di euro per rendere la Marittima uno degli home port più moderni ed efficienti d'Europa ed ora destinarla a poco più che una darsena? Per gli ambientalisti è dato che le navi bianche devono stare fuori della laguna, per gli operatori portuali è un delitto, ol-

tre che un grosso problema per Porto Marghera.

Per evitare la congestione del canale del Petroli e della zona industriale (tra navi da crociera, commerciali e industriali) e per ridurre al minimo l'impatto ambientale e i costi, oltre al progetto Duferco dell'ex ministro De Piccoli, ci sono due proposte, una di Ottavio Sereno e Renzo Scarpa del Gruppo Misto in Consiglio comunale, assieme a Renato Darsì e all'operatore turistico Andrea Jersica, e un'altra del naturalista collaboratore del Ministero dell'Ambiente Lorenzo Bonometto assieme all'architetto Luciano Claut.

LE ALTERNATIVE

La prima prevede di utilizzare il terminal traghetti di Fiesole, che attualmente è occupato solo per metà dal terminal delle autostrade del mare ed è oggetto di un'interpellanza presentata al sindaco con la quale si chiede una discussione in Consiglio comunale e nelle commissioni competenti. La

seconda proposta prevede di ormeggiare le navi alla bocca di porto del Lido ma, a differenza del Duferco che porterebbe le navi a Punta Sabbioni, prevede di ripararle dietro la nuova isola del Mose (evitando così anche problemi di competenza col comune di Cavallino), ed è l'aggiornamento del progetto presentato nel marzo del 2014 dal Comune di Mira di cui Claut era assessore e M5S all'Urbanistica.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE ASPETTATIVE A ROMA: LEGGE SPECIALE IN LINEA CON LE MUTATE ESIGENZE DELLA CITTA' E SBLOCCO DEI FONDI. INCOMBE IL TEMA DEI FLUSSI

RESTEREBBERO SOLO LE NAVI PICCOLE. IL VITTORIO EMANUELE ANDRA' SCAVATO PER TOGLIERE 2 MILIONI DI METRI CUBI DI FANGHI

PER LA MIGLIORE INTEGRAZIONE CON L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

Con il Venice Maritime Cluster un solo interlocutore per l'AdSP

L'Arsenale della Marina Militare ha tenuto a battesimo il neonato cluster veneziano

VENEZIA

- Nasce a Venezia il Venice Maritime Cluster, un'associazione che si ispira alla recente riforma di sistema portuale per rappresentare le imprese e le associazioni di categoria ad essa associate, tutte operanti a vario titolo nel settore dell'economia marittima e portuale della Laguna di Venezia. Piena adesione dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia promuovendone l'organizzazione e la loro solidale collaborazione.

Il Venice Maritime Cluster è stato presentato ufficialmente ieri venerdì 3 novembre presso l'Arsenale della Marina Militare di Venezia. La cerimonia si è aperta con il saluto del presidente della neonata Associazione, comandante Giuseppe Orrù, presidente dell'Unione Piloti, socio fondatore del Cluster veneziano insieme a UPA Confartigianato Città Metropolitana di Venezia, Società Rimorchiatori Riuniti Panfido srl, Associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi della Provincia di Venezia e Interporto di Padova.



Hanno portato il loro saluto la Marina Militare con l'ammiraglio Marcello Bernard in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore, ammiraglio di Squadra Valter Girardelli; il Comune di Venezia Capitaneria di Porto con il Capitano di Vascello (C.P.), Andrea Conte; il presidente Confartigianato - U.P.A. Città Metropolitana di Venezia, Salvatore Mazzocca; il presidente Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della Provincia di Venezia, Paolo Tonolo; Rimorchiatori Riuniti Panfido s.r.l. con Davide Calderan; Federimorchiatori con Roberto Tranquilli; Assomarinas con Roberto Perucchio; Tirrenia s.p.a. con Massimo Mura.

presidenti Salvatore Mazzocca, presidente UPA Confartigianato, e Paolo Tonolo, presidente dell'Associazione Agenti e Mediatori Marittimi. Segretario l'avvocato Paolo Malaguti, Ph.D Diritto dei Trasporti Europeo.

Ai lavori sono intervenuti come da programma l'onorevole Isabella De Monte, europarlamentare componente della Commissione Trasporti, Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Giancarlo Forcolin, vicepresidente della Regione Veneto, Renato Ceron, segretario Confartigianato Mestre, Roberto Tosetto, direttore generale Interporto di Padova.

La recente riforma dei porti impone la creazione di un cluster all'interno di ciascun porto, è stato specificato - affinché quest'ultimo abbia la possibilità di esprimersi sulle iniziative delle neonate Autorità di Sistema Portuale.

La Giunta dell'Associazione ha indicato nel ruolo di vice-

Trasporto Europa

Proroga alla Culmv, ma dovrà cambiare

Il 31 ottobre 2017 il Comitato Portuale di Genova ha approvato la proroga di due anni alla compagnia portuale, che però dovrà rispettare nuove regole e stilare un piano d'impresa entro tre mesi. Il 31 ottobre, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Paolo Emilio Signorini, ha annunciato la proroga di due anni alla concessione della Culmv di lavorare nel porto. Come ha precisato Signorini, "non era in discussione la proroga ma durante l'approvazione del bilancio 2016 tutti gli attori del porto si erano impegnati a verificare i punti critici e la sostenibilità economico finanziaria della compagnia". Il presidente aggiunge che durante gli ultimi mesi si è lavorato su tali punti per arrivare alla delibera del 31 ottobre, che segue quella di luglio che ha stabilizzato 82 soci speciali.

La nuova delibera prende innanzitutto atto che dalle stime dei terminalisti e della Culmv i traffici merci nel porto sono in aumento e di conseguenza crescono le giornate lavorative della compagnia. Quest'ultima sta anche investendo in formazione, soprattutto per il lavoro specializzato. "A fronte di questa situazione, la delibera impone alcune regole per rispetto orari di lavoro – come entrata, uscita, badge, pause - e fissa norme precise per il rispetto dei requisiti di sicurezza", afferma Signorini.

Nel caso di mancato rispetto di tali regole saranno applicate penali ai singoli soci inadempienti, come chiesto dai terminalisti. Da parte loro, i terminalisti s'impegnano a rispettare i tempi di pagamento delle fatture della Culmv e in caso di forti ritardi la compagnia può rifiutare di erogare il servizio. "Ma da soli questi provvedimenti non risolvono tutti i problemi", aggiunge il presidente.

Quindi, la delibera prevede anche che la Culmv presenti entro tre mesi un piano d'impresa.

Signorini spiega che tale piano dovrà comprendere tre impegni, il primo dei quali in realtà non compete alla Culmv: "Riguarda l'emendamento che consente all'ASP di usare propri fondi per la formazione. Bisognerà modificarlo per permetterci anche di stanziare risorse per accompagnare alla pensione i lavoratori, ma ciò comporta una diversa definizione del lavoro. Questo è un intervento normativo indispensabile per proseguire con la messa in sicurezza finanziaria della compagnia".

Gli altri due impegni interessano invece interamente la Culmv e riguardano l'aumento dell'efficienza. "In tal senso, la compagnia ha compiuto passi in avanti riducendo i costi della struttura, ma deve farne altri", aggiunge Signorini. Il terzo impegno riguarda l'aumento della produttività e la questione tariffaria: "Ciò dipenderà soprattutto dal dialogo tra compagnia e terminalisti", conclude il presidente dell'ASP.

Genova snodo dei traffici: l'inchiesta nata sotto la Lanterna

destinati. Proprio dal capoluogo ligure era scattata la guerra a questo oppiaceo che viene prodotto in India e che permette all' Isis di fare affari d' oro. Nel maggio scorso, infatti, il pm dell' antiterrorismo Federico Ma notti aveva firmato il sequestro di un carico di 40 milioni di pastiglie stipate nei container di tre navi: la Jolly Cobalto della Messina, la Cerinthus e la Gloria della Hapag Lloyd. Era stata la prima volta. Dill in poi, grazie alla collaborazione degli 007 della Dea, l' agenzia federale antidroga statunitense, era scattata una maxi inchiesta che ha portato in questi mesi ad effettuare sequestri in diversi porti del Mediterraneo. Traffici marittimi che, secondo gli inquirenti, sono gestiti direttamente dal Califfato con il fine di finanziare attività terroristiche in tutto il mondo.

A Genova il blitz della Procura- condotto in collaborazione tra la Finanza e l' Agenzia delle Dogane -aveva procurato quasi settantacinque milioni di euro di danno alle casse dell' Isis, quello com.

Torre piloti, chiesto il processo

GENOVA Il crollo della torre piloti, avvenuto il 7 maggio 2013, e la conseguente morte di nove persone non furono colpa solo della manovra errata della Jolly Nero, la **portacontainer** che si schiantò contro la struttura. Le responsabilità furono di chi quella torre la progettò, la vagliò e la costruì ma anche dei datori di lavoro che non adottarono tutte le misure di sicurezza per chi lì ci lavorava. Per questo la Procura di Genova ha chiesto il rinvio a giudizio di 17 tra persone fisiche e società. L'inchiesta era nata dalla denuncia di Adele Chiello, mamma del trentenne Giuseppe Tusa, di Milazzo, morto nel crollo. «Finalmente - ha detto la donna - c'è un faro verso la verità. Giustizia deve essere fatta. Io mi auguro che il giudice che dovrà decidere il rinvio a giudizio faccia uscire la melma dal porto di Genova. Bisogna dare un segnale che questi ragazzi non sono morti per nulla». Pag. 4.

Tragedia Torre Piloti, nel mirino costruttori e progettisti

GENOVA. Il castello di accuse che la Procura muove a quindici professionisti e due aziende che rischiano di finire a processo nell'inchiesta bis per i nove morti di Molo Giano è piuttosto circostanziato. Ai progettisti viene contestato di aver costruito un edificio «a cavallo della banchina senza tenere conto delle azioni non ordinarie incidenti sulle strutture come l'urto delle navi e in assenza di qualsiasi protezione», agli ex vertici del porto e del consiglio dei lavori pubblici la responsabilità per aver dato il via libera alla costruzione. E ancora ai datori di lavoro delle vittime (Capitaneria di porto, Rimorchiatori e Piloti sono citati anche per responsabilità amministrativa) di non aver provveduto «per negligenza, imprudenza e imperizia» a rendere sicuro il luogo dove le vittime prestavano il servizio. Sussiste, dunque, la reale possibilità che ci possa essere un secondo processo per la tragedia avvenuta la notte del 7 maggio del 2013 quando la portacontainer Jolly Nero si schiantò sulla Torre Piloti del porto provocando nove vittime. Dopo quello terminato a maggio in primo grado con le condanne dai 10 ai 4 anni alla plancia di comando della nave e l'assoluzione, invece, per il Olmetti.

Il sostituto procuratore Walter Cotugno, infatti, ha firmato ieri la richiesta di rinvio a giudizio per diciassette tra enti e persone.

Le persone che rischiano il processo sono il commissario e i dirigenti tecnici del Consorzio autonomo del porto di Genova (Fabio Capocaccia, Angelo Spaggiari, Paolo Grimaldi, Edoardo Praino) che avevano redatto il progetto precontrattuale per la costruzione, il presidente e i membri della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici che espressero parere favorevole al progetto (Ugo Tomasicchio, Mario Como, Giuseppe Parise), il progettista Bruno Ballerini e il collaudatore Giorgio Mozzo. Nell'inchiesta sono entrati anche i datori di lavoro: l'ammiraglio Felicio Angrisano e l'ufficiale Paolo Tallone per la Capitaneria di Porto, Giovanni Lettich e Sergio Morini per la corporazione Piloti e Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda per la società Rimorchiatori riuniti. «Solo pochissimi degli indagati - è stato sottolineato ieri dalla Procura di Genova - hanno chiesto l'interrogatorio dopo l'invio, ad inizio giugno, degli atti di fine indagine».

La seconda inchiesta era stata aperta grazie agli esposti presentati da Adele Chiello, madre di Giuseppe Tusa una delle nove vittime del crollo. La donna aveva sempre insistito sulle responsabilità non solo di chi si trovava al comando della nave e della compagnia di navigazione ma anche di chi aveva costruito la Torre Piloti in quel punto del porto: «Cosa mi aspetto? Che sia fatta giustizia. Si è acceso una luce verso la verità. Ora vorrei che si aprisse anche questo secondo processo. E che, soprattutto, contribuisca a far emergere le responsabilità di tutte quelle che hanno contribuito alla morte di questi ragazzi». Si dice invece sereno Fabio Capocaccia, ex commissario del porto e poi segretario generale dell'autorità portuale, finito tra gli indagati: «Attendo tranquillo gli esiti dell'indagine e che la giustizia faccia il suo corso», ribadisce.

TOMMASO FREGATTI

Il Secolo XIX

IL PRESIDENTE DELL' AUTORITÀ: IL RISCHIO È NON RIUSCIRE A SPENDERE I SOLDI IN PIÙ

«Esperti e meno burocrazia: così i porti liguri preparano l' autonomia»

Signorini: «Per gestire il denaro, Authority obbligate a diventare spa»

GENOVA. Non solo l' autonomia differenziata che lasci in Liguria, alla voce logistica e trasporti, una parte delle risorse che dal sistema portuale ligure transitano verso Roma. Nel pacchetto della trattativa con il governo attraverso la procedura prevista dall' articolo 116 della Costituzione, dovranno esserci un paio di cose in più: una marcata autonomia funzionale per la pianificazione territoriale e il settore ambientale.

Che sono la chiave di volta secondo il presidente dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale.

«Senza questi passaggi e senza la trasformazione dell' Autorità in una Spa che possa derogare ai vincoli posti alle amministrazioni pubbliche non abbiamo nessuna possibilità di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, non saremo mai competitivi» sostiene Paolo Emilio Signorini. Che, come presidente di un ente pubblico vigilato dal governo, formalmente dovrà stare alla finestra durante la trattativa tra la Regione Liguria e lo Stato.

Poco competitivi, come dimostrano i 300 milioni di euro che il porto di Genova nel 2016

si era ritrovato in cassa dalla progettazione della Torre Piloti alla progettazione della pavimentazione del Terminal fino a quella della diga foranea.

«La riforma dei porti ha avuto grandi benefici, ma ha lasciato temi non risolti su cui ora la Regione ha la possibilità di intervenire attraverso la trattativa sull' autonomia differenziata» è il parere di Signorini. Il suo paradigma è quello del piano regolatore dell' Autorità di sistema, atto di pianificazione del territorio che però dovrà essere approvato dal Ministero delle Infrastrutture con una conseguente grande dilatazione di tempi: «Mentre un coordinamento nazionale sugli investimenti è più che corretto per evitare doppiopioni, la pianificazione territoriale è uno strumento urbanistico che deve riguardare la Regione, il Comune e l' Autorità di sistema portuale». Così come il capitolo delle autorizzazioni ambientali. Ancora un esempio dal porto: per i dragaggi, altra voce dei finanziamenti difficili da spendere, ci vuole in media un anno e mezzo per arrivare alla fine della progettazione e alla gara.

«La Liguria si gioca molto più degli altri nella partita per l' autonomia differenziata. Il nostro sistema

portuale (che porta nelle casse dello Stato 6 dei 13 miliardi complessivi, ndr) - prosegue Signorini - deve avere non solo il denaro per finanziare le opere che servono, ma anche una forma giuridica tale per cui può operare agevolmente. Non è un caso se gli Aeroporti di Roma sono una Spa nell' ambito di un gruppo quotato in borsa e lo scalo di Trapani no».

ALESSANDRA COSTANTE

Autonomia finanziaria Il governo pronto ad aprire il confronto sulle richieste dei porti

Allo studio un meccanismo di sostegno alle richieste degli scali liguri che da soli raccolgono sotto forma di Iva e accise 6 miliardi

MASSIMO MINELLA

Ci voleva davvero un referendum sull'autonomia in Lombardia e Veneto per riaccendere la sfida dei porti liguri all'utilizzo dell'Iva direttamente sul territorio? Così pare e da qui è necessario partire perché ciò che si è messo in moto in queste settimane dovrebbe portare in tempi brevi al confronto con il ministero dei Trasporti, che oggi governa attraverso la cabina di regia i grandi investimenti nella portualità nazionale.

In gioco si sono poco meno di 6 miliardi di euro, dei 13 che i porti italiani raccolgono sotto forma di Iva e accise. La sintonia istituzionale che ha spinto verso destra la Liguria trova tutti gli attori della scena pubblica allineati sulla sfida autonomista. Con qualche distinguo, però.

Perché è vero che l'assessore allo Sviluppo Economico Edoardo Rixi ha subito chiesto di poter trattenere in Liguria ciò che gli scali della regione raccolgono, altra è stata l'impostazione del presi-

dente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini.

L'ex segretario generale della Regione Liguria passato a dicembre del 2016 al timone di Palazzo San Giorgio, più che sull'Iva da recuperare (impresa titanica) insiste su una maggiore spinta di autonomia da parte degli enti pubblici. Oggi le autorità restano soggetti ingessati dalla burocrazia, impossibilitati a tenere il passo del mercato e dei privati. Una loro trasformazione in spa, ha spiegato Signorini, potrebbe cambiare pelle a questi enti, consentendo loro di muoversi più liberamente, ovviamente sempre nel rispetto della legge, su promozione, marketing, investimenti nelle infrastrutture.

Un esempio su tutti, a Genova è la nuova diga foranea. Il costo dell'opera, fondamentale per poter agganciare le portacontainer di ultima generazione e le nuove navi da crociera, è di circa un miliardo. Con una piccola percentuale di Iva e accise (due-tre punti) si potrebbe sostenere la sua realizzazione, anno do-

po anno, attraverso rate di un mutuo sottoscritto in banca. Per il momento, l'autorità ha stanziato 10 milioni di euro per la progettazione. Per il suo sostegno si vedrà. Certo, non si può immaginare il coinvolgimento dei privati con un project financing, per opere come queste che non hanno ritorno economico diretto. Ma l'intenzione del governo sarebbe quella di aprire un confronto con i porti italiani proprio su questo fronte, per restituire ai territori i finanziamenti necessari per realizzare le grandi opere.

Pieno sostegno alla sfida lanciata dalla Regione per garantire ai porti liguri una marcata autonomia finanziaria nell'utilizzo di queste risorse arriva intanto dalla comunità portuale della Spezia.

«La riforma — afferma Alessandro Laghezza a nome della Community portuale di La Spezia — ha tradito queste aspettative e la distribuzione, alla quale stiamo assistendo in questi giorni, della quasi totalità delle scarse risorse disponibili a porti del sud, ripropone interrogativi

sconcertanti, materializzando i fantasmi di un ritorno al passato».

«La Community di La Spezia — conclude Laghezza — esprime quindi un forte interesse anche per la proposta del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, in merito a una differente configurazione delle Autorità portuali e a un'eventuale loro trasformazione in Spa dotate di forte autonomia e agilità gestionale». Intervenedo in questo modo anche sulla inadeguata capacità di impiego da parte delle Autorità di sistema portuale delle risorse già a loro disposizione.

CONFERENZA REGIONALE

Un'opera che potrebbe essere sostenuta da questo meccanismo è la diga foranea

Laghezza: alla Liguria i soldi liguri



Alessandro Laghezza

LA SPEZIA - Pieno sostegno alla sfida lanciata dalla Regione Liguria, è stata espressa dalla Community (segue in ultima pagina)

Laghezza: alla Liguria

La Spezia "per garantire ai porti liguri (che producono la quota più consistente del gettito Iva, delle tasse portuali e dei dazi versata nelle casse dello Stato), una marcata autonomia finanziaria nell'utilizzo di queste risorse". Lo scrive Alessandro Laghezza a nome della "Community", sottolineando come "Dieci anni fa a Milano i porti liguri avevano presentato uno studio condotto dal Certet Bocconi che per la prima volta aveva evidenziato l'enorme gettito prodotto dai tre scali marittimi della regione e lo squilibrio clamoroso fra quanto questi porti pompavano in termini di Iva sulle merci all'import, dazi doganali e tasse, e quanto invece ottenevano dallo Stato per finanziare la manutenzione o la realizzazione di nuove infrastrutture. Infrastrutture che avrebbero permesso di aumentare il traffico e quindi di tradursi in un ulteriore gettito.

"Le categorie imprenditoriali - continua la lotta di Laghezza - avevano sostenuto quella battaglia e più di recente avevano affiancato anche Assoport, allora guidata da Pasqualino Monti, nel tracciare una riforma portuale che garantisse una forte autonomia finanziaria delle singole Autorità portuali e quindi evitasse la consueta distribuzione a pioggia dei fondi alimentati da pochi porti. "La riforma Delrio - dice ancora - ha tradito queste aspettative e la distribuzione, alla quale stiamo assistendo in questi giorni, della quasi totalità delle scarse risorse disponibili a porti del sud, ripropone interrogativi sconcertanti, materializzando i fantasmi di un ritorno al passato".

"La Community di La Spezia - conclude Laghezza - esprime quindi un forte interesse anche per la proposta del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, in merito a una differente configurazione delle Autorità portuali e a un'eventuale loro trasformazione in SpA dotate di forte autonomia e agilità gestionale". Intervenedo in questo modo anche sulla inadeguata capacità di impiego da parte delle Autorità di sistema portuale delle risorse già a loro disposizione.

A LIVORNO LA PRESENTAZIONE DELLE NUOVE INIZIATIVE DA PARTE DELL'ADSP

“Porto Aperto”, progetti ambiziosi per coinvolgere anche giovani e lavoro

La relazione del dirigente Gargiulo e gli interventi del segretario generale Provinciali e del presidente Corsini

LIVORNO - I vertici dell'AdSP hanno presentato a palazzo Rosciano la nuova edizione di Porto Aperto. Il progetto, che muove dall'esigenza attualmente molto sentita anche a livello europeo, di integrazione fra porto e città, è stato ideato dall'Autorità labronica 11 anni fa e nel tempo si è avvalso di moltissime partnership di istituzioni, società ed associazioni - ultima in ordine temporale quella del Rotary Club - arrivando a contemplare una sempre più articolata serie di iniziative rivolte a tutti i cittadini, giovani e meno giovani, e ai turisti. Quest'anno il progetto si caratterizza per l'ingresso dei porti che fanno parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (ovvero Piombino, Rio Marina, Cavo, Portoferraio, e Capraia). Il ricco programma 2017-2018 illustrato alla stampa dal dirigente Promozione e Studi Gabriele Gargiulo, prevede visite guidate dentro le cinte portuali, trasmissioni televisive con focus tematici su argomenti di stretta attualità per le comunità portuali, incontri con le scuole e la cittadinanza e mostre per conoscere le zone più remote del porto e degli operatori che vi sono insediati, visite preliminari al laboratorio multimediale d'avanguardia Port Center situato all'interno della Fortezza Vecchia, suggestivo simbolo della città che ospiterà anche numerose iniziative culturali e ancora visite al magazzino ex FS delle imbarcazioni storiche. Il magazzino, adiacente al terminal crociere del porto, oggi ospita il rimorchiatore “Pilade” e la motovedetta “Marzocco” e presto riceverà anche la motonave “Bruno



Nella foto: (da sx) Anna Pezzati, Massimo Provinciali, Stefano Corsini, Gabriele Gargiulo.

Gregoretti”, attualmente in fase di restauro.

Porto Aperto - ha detto a sua volta il segretario generale Massimo Provinciali - rappresenta un'eccellenza per la ricchezza dell'offerta e per l'appassionato impegno profuso dal personale dell'Autorità, e delle strutture che con essa collaborano. Con la scuola ad esempio il programma si è ampliato di anno in anno coinvolgendo non solo le classi materne, primarie e secondarie ma anche le università, in particolare il Polo della Logistica. Sono più di 30 mila gli studenti che hanno visitato il porto dall'inizio del progetto. Negli ultimi due anni è stato inoltre attivato l'orientamento delle figure professionali all'interno del porto attraverso incontri periodici fra le scuole e gli esperti del settore rappresentati dal personale dell'ente portuale e

da operatori di agenzie marittime, di case di spedizione e di tutte le altre categorie professionali. Per la preparazione degli studenti è stato previsto un percorso formativo analitico diviso in due parti: la prima riguarda la catena logistica integrata dall'arrivo della nave fino alla banchina mentre l'altra va dalla banchina agli interporti fino alla destinazione finale delle merci comprendendo sdoganamento e trasporto.

“Questa collaborazione - ha sottolineato il provveditore agli studi Anna Pezzati - ci aiuta molto ad effettuare l'alternanza scuola lavoro prevista per gli istituti superiori; grazie ad essa riusciamo a completare la parte teorica con quella pratica, fondamentale per l'approccio successivo con il mondo del lavoro. Ed attraverso i ragazzi riusciamo a coinvolgere

anche le famiglie - ha poi concluso la dirigente - rendendole più consapevoli dell'importanza delle attività portuali per una città come Livorno”.

Per quanto riguarda il rapporto con tutta la cittadinanza il confronto, aperto lo scorso anno con il “Dibattito Pubblico” e proseguito con l'appuntamento del 20 ottobre scorso, si svilupperà attraverso incontri tematici un giovedì ogni mese al Port Center fino a maggio 2018. I temi dibattuti saranno i più attuali, dalla Piattaforma Europa ai tanti altri che ruotano intorno alla realtà portuale.

Molto positiva risulta la risposta dei croceristi a Porto Aperto: le compagnie hanno gradito le iniziative dello scorso anno all'interno della Fortezza Vecchia, del Port Center di tutta

la città e, a dimostrazione dell'apprezzamento sia della parte ludica che culturale offerta dal sistema città-porto, nel 2018 ci saranno 21 navi in più a scalare il porto labronico.

“L'idea che vogliamo sviluppare è quella di un polo museale, storico, che includa parte della città e parte del porto che sia possibile visitare in accordo con il Comune - ha detto in chiusura di incontro il presidente dell'AdSP Stefano Corsini - in modo da valorizzare sia la storia comunale che quella marittima di questi luoghi, ampliando la conoscenza ai porti del Sistema dell'Alto Tirreno ed ai beni culturali ed architettonici di cui anche Piombino è particolarmente ricca. Un obiettivo ambizioso che riteniamo ben si inserisca nel nostro ampio progetto Porto Aperto.”

(C.G.)

Livorno: Arrivata la mega ship “MSC Vita”, l’armatore Aponte era ad attenderla

E’ arrivato stamani a Livorno l’armatore Gianluigi Aponte, patron di MSC, ad accogliere il primo attracco della mega ship “MSC Vita”.

LIVORNO – Ha fatto il primo ingresso in porto stamani “**MSC VITA**”, alle 10,00 la mega ship portacontainer della capacità di 10 mila TEU, 95497 tonnellate di stazza lorda, 299,89 mt di lunghezza e 48,24 mt di larghezza massima,

Si tratta della prima nave di queste dimensioni che entra nel porto labronico, un ingresso particolarmente complesso proprio per la larghezza della nave e per la capacità di carico. “MSC Vita” inaugura così il nuovo servizio settimanale Livorno-Sud America del gruppo ginevrino.

A riceverla il patron di MSC Gianluigi Aponte, il presidente del Terminal, Enio Lorenzini, il cda costituito da Francesco Lorenzini, Daniele Grifoni, Averardo Grifoni, il senatore PD Marco Filippi, il presidente dell’Autorità di Sistema, Stefano Corsini, il contrammiraglio Giuseppe Tarzia, direttore marittimo della Toscana e comandante della Capitaneria di porto di Livorno, il sindaco Filippo Noga-

Aponte atteso stamani a Livorno per l'arrivo della mega ship "MSC Vita"

di Lucia Nappi

LIVORNO – L'armatore **Gianluigi Aponte**, patron di **MSC**, è atteso stamani alle 10,30 a Livorno in visita al Terminal Lorenzini Darsena Toscana sponda Est e poi alle 11,30 in **Autorità di Sistema portuale** per un incontro con il presidente **Stefano Corsini**.

Un fatto eccezionale, poichè è la prima visita che il patron di **MSC** compie a Livorno e al Terminal Lorenzini dal luglio 2014 quando il gruppo ginevrino, attraverso la controllata **Marinvest**, è diventato proprietario di un terzo delle quote societarie (33%) di **Lorenzini&C. Srl**, la società concessionaria dell'omonimo terminal (la restante quota di capitale è stata mantenuta dalle famiglie livornesi **Lorenzini** e **Grifoni**).

A riceverlo sono il presidente e fondatore del Terminal, **Enio Lorenzini**, il cda costituito da **Francesco Lorenzini**, **Daniele Grifoni**, **Averardo Grifoni**, il governatore della Toscana, **Enrico Rossi**, il senatore PD **Marco Filippi**, il presidente dell'**Autorità di Sistema**, **Stefano Corsini**, il contrammiraglio **Giuseppe Tarzia**, direttore marittimo della Toscana e comandante della **Capitaneria di porto di Livorno**.

Ma quale è il motivo del previsto arrivo di Aponte a Livorno?

Ha fatto il primo ingresso in porto stamani la mega ship portacontainer **MSC VITA**, 10 mila TEU di capacità, per una lunghezza di 299,89 mt, una larghezza massima di 48,24 mt, e 95497 tonnellate di stazza lorda, **inaugurando il nuovo servizio settimanale da e per il Sud America di MSC**. Inoltre si tratta anche della prima nave di queste dimensioni che entra nel porto labronico, un ingresso particolarmente complesso a causa delle dimensioni della nave.

Si ricorderà infatti che ai primi di ottobre la storica **linea Livorno-Sud America** operata in joint tra **Msc**, **CMA-CGM**, **Hamburg Sud-Maersk**, **Zim**, **Hapag Lloyd** e altri operatori, si interrompeva per trasferirsi a **Genova**. La decisione tuttavia non era stata condivisa dalla compagnia **MSC** che decideva quindi di rimanere nel porto labronico e da qui rilanciare la linea settimanale dedicata al **Sud America**, aumentando quindi il suo impegno sul porto toscano con 6 navi a cadenza settimanale.

Il problema che aveva allontanato **CMA-CGM**, **Maersk-Hamburg Sud**, **Zim**, **Hapag Lloyd** e gli altri operatori dallo scalo labronico sembrava che potesse essere attribuito alla decisione di operare la linea con navi di maggiori dimensioni e quindi non adatte ad entrare nel porto livornese.

Infatti l'annoso problema che affligge Livorno è l'imboccatura del canale del porto, troppo stretto per le navi al di sopra di una certa larghezza che riescono a entrare solo di giorno e solo con condizioni meteo ottimali, problema sul quale l'Authority dovrà intervenire quanto prima.

-segue

Un'interesse crescente quello del patron di MSC per Livorno considerando che da aprile di quest'anno poi, la cordata costituita da MSC e Vincenzo Onorato, si è aggiudicata il 66% delle quote societarie della **Porto di Livorno 2000** nella gestione del Terminal crociere. Acquisizione operata con la società **ATI**: costituita da Onorato Armatori al 75% attraverso **Sinergest, Ltm e Moby** e il restante 25% dalla **finanziaria italiana di MSC**.

La presenza di Aponte a Livorno potrebbero quindi indicare che le mire dell'armatore partenopeo si rivolgano sempre con maggiore interesse alla Darsena Europa?

Livorno, assalto delle crociere. E la Toscana sorride

Paolo Biagioni
a LIVORNO

«COM'È Livorno? Sì, molto bella. E anche piacevole. Ma Pisa dov'è?». Il 'motivetto' dei quasi 5.500 crocieristi che nella giornata da boom di ieri sono approdati a Livorno è più o meno questo. Quasi tutti europei: in maggioranza norvegesi. Poi spagnoli, inglesi, danesi e tedeschi. Quasi tutti affascinati da Livorno, dalla storia della Fortezza Vecchia e dal folklore colorato e caratteristico del mercato centrale. Ma certamente più attratti dalle bellezze proposte da città come Pisa, Lucca e Firenze, il biglietto da visita della Toscana nel mondo. Poca distanza, tanto fascino.

LA NOSTRA regione, per loro, è soprattutto questa. Sono le mete preferite da chi, con non più di una manciata d'ore a disposizione, decide di farsi un giro 'per le città d'arte'. Siena è più defilata. Meno facile da raggiungere con il poco tempo a disposizione che, spesso e volentieri, non supera le 10 ore. Partono più di 15 pullman in giornate come quella di ieri, a intervalli di circa un'ora l'uno dall'altro. Ma il numero varia: a seconda dell'orario della nave, delle condizioni meteo e delle prenotazioni. «Alle nostre biglietterie – spiegarono al punto informativo del comune – in 3 ore sono arrivate 300 persone. Giovedì invece sono state più di 900». Un movimento continuo e incessante, ma che rappresenta solo una piccola parte dei circa 700.000 passeggeri previsti a Livorno per il 2017. Numeri in lieve calo rispetto al 2016 ma niente di preoccupante visto che, questo novembre, si preannuncia da record con 45.000 turisti previsti in scalo nella città labronica rispetto ai 24.000 dell'anno scorso. E anche dicembre, previsioni alla mano, è decisamente positivo vi-

sto che sono annunciati 19.000 passeggeri rispetto ai 5.400 dell'anno scorso. I motivi di tale aumento? In parte perché la stagione si allunga, e una crociera in giro per l'Europa si fa ad agosto come a novembre, in parte perché a Livorno 'Aida' – una linea con navi più grandi da circa 3.000 passeggeri e orientata verso il mercato tedesco – ha garantito anche per il periodo invernale, ogni martedì, lo sbarco in città. E chi decide di rinunciare al tour verso Pisa, Lucca o Firenze e rimane a Livorno? Oltre a chi opta per rimanere a bordo della nave, uscendo dalla cabina solo per chiedere, intorno alle 12, un buon ristorante, ci sono in tanti che vanno a caccia di mete labroniche.

IL PROFILO è sempre quello. Mappa in mano, monumenti cerchiati in rosso, macchina fotografica saldamente intorno al collo. E via in giro per la città. La Rhapsody of the Seas e la Thompson Majesty ieri sono state le love boat arrivate per prime. Eric e Sylvie Von Heesendonk, per esempio, vengono da Bruxelles. In serata ripartono per Barcellona e han-

no scelto in mattinata di visitare Livorno. Meta suggerita? Il mercatino americano, a pochi passi dal porto. E poi la Fortezza Vecchia. «Siamo stati già due volte in Italia – spiegano – ma a Livorno mai. È la prima volta. Oggi la visiteremo».

SUL PODIO delle mete livornesi anche un tour in battello per i caratteristici fossi, il quartiere affascinante della Venezia e il mercato centrale. Ma anche la Terrazza Mascagni. Bernt Erik Olsen e Borgny Omhrid vengono da Kristiansand, Norvegia, sesta città del paese. «A Livorno ci siamo venuti qualche anno fa. In macchina e dopo aver fatto tappa in Germania e in Austria. Stavolta abbiamo deciso di farlo in crociera. È molto bella, sono tutti gentili». Un'altra turista tedesca, Ulrike, consulta insieme al marito la cartina ricevuta al punto informativo, con aria perplessa. «Non troviamo la stazione dei treni – dice confusa –. Vorremmo passare il pomeriggio a Pisa prima di ripartire». E Livorno rimane sullo sfondo. Bella e piacevole, ma incompiuta. Un'emozione a metà.

Non è la vacanza al mare, ma la vacanza... sul mare. Hanno sempre più successo le crociere: del resto ce ne sono per tutti i gusti (durata di 3 o 4 giorni, oppure le più gettonate di 7 e 10 e quelle di due settimane) con prezzi per tutte le tasche soprattutto se si sta dietro alle promozioni e si ci accontenta di una cabina normale. Dell'appeal in costante crescita esercitato dalle navi, sta beneficiando il turismo in Toscana: sulle coste in particolare ma non solo, perchè ormai si moltiplicano le escursioni per visitare le città d'arte. Tappe brevi, anche di poche ore, ma alla fine si tratta di una tipologia di turista che in questo modo può decidere di tornare per trattenerci di più in un luogo che l'ha particolarmente colpito. Seppure anche nel breve passaggio l'indotto sia già buono.



LO SBARCO

Ieri in arrivo 5.500 visitatori Molte le gite a Pisa e Lucca

SOLO ieri sono stati circa 5.500 i passeggeri sbarcati a Livorno dalle quattro navi che dal mattino e fino a sera sono approdate nel nostro porto. Un esercito di vacanzieri, prettamente europeo, che si è riversato per le strade della nostra città cercando monumenti, folklore e quant'altro. I dati delle crociere di novembre prevedono 21 scali con 45 mila passeggeri (nel 2016 19 scali con 24 mila passeggeri) e nel dicembre 2017 sono previsti 6 scali con 19 mila passeggeri contro i 5 scali con 5400 passeggeri dell'anno scorso). Il motivo dell'aumento dei passeggeri è costituito dal consolidamento di una linea con navi più grandi che mantiene gli scali durante tutto il periodo invernale (Aida con una nave da 3000 passeggeri che arriva tutti i martedì). Anche i mesi invernali del 2018 vedranno continuare le partenze di Aida e insieme a quelle di Viking Ocean Cruises, compagnia di lusso che ha scelto Livorno come scalo di riferimento per le escursioni in Toscana e che ha programmato 27 scali di cui 21 in overnight. Il 2018 per lo meno per le previsioni si presenta più che positivo con 372 scali con circa 750

passeggeri. L'obiettivo di Livorno dovrebbe ora essere quello di riuscire a trasformarsi in una città d'accoglienza per i turisti a 360 gradi. Ieri infatti tra i tanti che non sono scesi dalla nave a causa del maltempo e i molti che sono andati direttamente sui bus per Pisa, Lucca o Firenze solo qualche centinaio è rimasto in città. Alla scoperta dei fossi, del mercato centrale e della Venezia.

Aferpi, ora arrivano anche le penali Primo conto da tre milioni di euro

Come anticipato dal Il Telegrafo, il ministero applica le sanzioni

LE PENALI per il mancato rispetto degli impegni presi da Aferpi, che avevamo annunciato settimane fa, sono arrivate sul tavolo dell'azienda. A consegnare l'atto, per tre milioni di euro - 500 mila euro per ogni mese di fermo - è stato un ufficiale giudiziario. Il rispetto dell'accordo addendum e le penali erano stati al centro dell'incontro avvenuto al ministero il 12 settembre scorso tra il ministro Carlo Calenda e l'ad di Aferpi Said Benikene. Di quell'incontro Il Telegrafo aveva dato conto il giorno successivo e il problema penali è stato più volte ricordato con altri articoli. Ora il ministero presenta il conto, un conto che è destinato a salire nel tempo se non si interverrà.

INTANTO i sindacati considerano la difficile situazione che sta attraversando lo stabilimento, e anche per gli ultimi sviluppi dopo l'arrivo al ministero della lettera di Cevital in cui si indicavano due partner industriali disposti ad in-



MANAGER Said Benikene (a sinistra) Ad del gruppo e il presidente Issad Rebrab. Ora Aferpi deve anche pagare un conto salato

vestire nell'impianto di Piombino, hanno chiesto un incontro urgente con il commissario straordinario Piero Nardi che dovrebbe incontrarli martedì prossimo.

SULLA VICENDA delle penali è intervenuto anche l'Usb sostenendo che quei soldi sono dei lavoratori.

«Siamo arrivati a questo, dopo un accordo capestro che Fim, Fiom e Uilim hanno fatto con Aferpi, un accordo dove si era previsto un ribasso del salario, firmato dai lavoratori perché si disse, o questo o si rischiava che saltasse tutto il progetto Cevital, dopo una votazione dei lavoratori a senso unico. Ebbene oggi il progetto Cevital è sal-

tato, quindi anche quell'accordo. Tutto ciò è una questione di etica e di principio: non si possono fare accordi e poi quando salta tutto scordarseli, quindi è necessario che una parte dei tre milioni di penale siano destinati ai lavoratori che hanno perso il salario in questi anni. A Piombino vogliamo lavoro e quello vero - incalza Massi-

RICCUCCI

«C'è il mancato intervento sulle perdite in acquedotto previsto per contratto»

mo Lami Usb - il tempo sta passando, ma nel frattempo vogliamo quello che è nostro. Anche per questo invitiamo tutti i lavoratori ad aderire allo sciopero generale del 10 novembre e ad essere presenti al presidio in piazza Cappelletti, ricordando che lo sciopero è un diritto individuale, quindi ogni lavoratore può aderire».

Porto, più banchine e collegamenti

►Presentato il Piano triennale delle opere, disegnate le strategie che consentiranno di potenziare l'attracco per merci e passeggeri ►Per un rilancio vero, però, molto è affidato al completamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Accordi con interporti

AUTHORITY

Nuove banchine per aumentare le capacità di attracco sia per le merci che per i passeggeri, completamento e miglioramento di infrastrutture stradali e ferroviarie, massima attenzione all'ambiente. Si possono racchiudere così le 180 pagine del Pot (Piano triennale delle opere portuali), presentato nei giorni scorsi nel corso del comitato di gestione. Il primo piano triennale dalla nuova Autorità di sistema portuale che verrà approvato nella prossima seduta (i componenti del comitato hanno chiesto più tempo per studiare il dettagliato piano) ma che avrebbe già incassato l'ok per quanto riguarda le linee guida.

In quelle 180 pagine suddivise in paragrafi c'è di tutto, dalle opere appaltabili nel prossimo triennio al completamento di opere già in corso di realizzazione. Come nel caso del completamento del primo lotto delle opere strategiche che comprende tre nuovi accosti multipurpose con oltre 1000 metri lineari di nuove banchine. Ma nel Pot rientrano anche interventi, «di cui è prevista più a lungo termine la realizzazione,

ma di cui è stata riconosciuta dal Cipe la rilevanza strategica per lo sviluppo economico e sociale non solo della Regione Lazio, ma dell'intero Paese». È il caso (previsto nel Piano regolatore portuale approvato a marzo 2012), dei lavori per separare l'area commerciale industriale e delle crociere da quella destinata alla nautica da diporto (Marina Yachting) che dovrebbe diventare un'area a libera fruizione della città.

Lo sviluppo del settore container è tra le priorità del Piano triennale delle opere portuali. Per poter raggiungere questo obiettivo, l'Autorità di sistema portuale guarda con attenzione alla collaborazione con alcuni tra gli interporti nazionali: Orte e Verona, con i quali sono in corso incontri per arrivare a specifici protocolli d'intesa per sviluppare sinergie commerciali. In particolare, per la sua centralità, quello di Orte. «Diventa sempre più imprescindibile - si legge nel Piano - la realizzazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie (superstrada Civitavecchia-Orte, raccordo ferroviario con la linea Livorno-Civitavecchia, collegamenti diretti con l'aeroporto di Fiumicino), che permetteranno di candidare il por-

to ad ospitare nuovi servizi di stoccaggio, movimentazione, ricezione e trasporto di merci che ancora oggi, pur a servizio dell'area di consumo del centro Italia, transitano in porti meglio collegati».

Si parla inoltre di interventi di potenziamento (presenti nel piano della logistica elaborato con Italferr) della rete ferroviaria per lo sviluppo dei traffici a servizio dei flussi delle merci e dei passeggeri, come «la connessione tra fascio e terminal operativi (Container e Automotive); la messa in sicurezza del raccordo ferroviario di collegamento tra stazione e porto; la realizzazione di una stazione passeggeri in ambito portuale».

Infine previste, tra le altre opere, anche nuove aree di sosta. «Aree adibite a parcheggi per i bus turistici all'interno del perimetro del porto che saranno rimodulate fino ad arrivare ad una capienza totale di circa il 30 per cento in più rispetto all'attuale, per permettere la sosta di circa 1000 mezzi contemporaneamente. Per le auto la rimodulazione porterà a poter ospitare circa 3000 vetture in sosta contemporaneamente».

Cristina Gazzellini

© INTRODUZIONE © RIVISTA

**IL DOCUMENTO
PREVEDE ULTERIORI
AREE DI SOSTA
PER ACCOGLIERE
IL 30 % IN PIÙ
DI BUS TURISTICI**

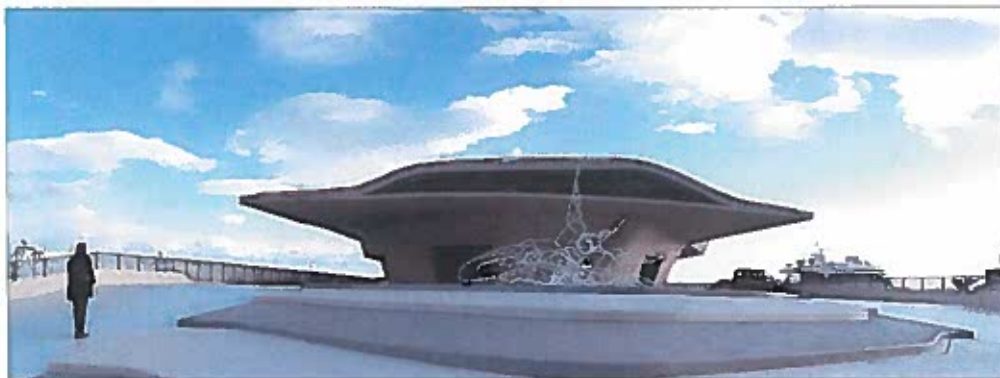
I traffici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli e Salerno) in chiaro-scuro



Napoli, 3 novembre 2017 – I primi nove mesi del 2017, il traffico container dei 2 porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è stato di 714.889 TEU sono stati dell'11,1% rispetto allo stesso periodo del 2016. I contenitori in entrata sono stati a 365.026 TEU (+ 11,6%) e quelli in uscita 349.863 TEU (+ 10,5%). A Napoli, il traffico containerizzato ammontava a 387.396 TEU, con un aumento del 10,1% rispetto ai primi nove mesi dell'anno scorso. I contenitori in entrata sono stati 201.152 TEU (+ 11,5%) ed i contenitori in export a 186.244 TEU (+ 8,5%). Gli sbarchi dalle navi ammontano a 287.545 TEU (+ 5,1%) e gli sbarchi dei container vuoti a 78.483 TEU (+ 3,6%). Il traffico del trashordo è stato pari a 21.368 TEU (+ 748,6%), di cui 18.311 contenitori pieni (+ 743,4%) e 539 contenitori vuoti (+ 980,0%). Nel porto di Salerno sono stati spostati complessivamente 327.493 TEU, con un incremento del 12,2% rispetto al periodo gennaio-settembre 2016. Il traffico in entrata è stato di 163.847 TEU (+ 11,7%) e quello in uscita di 163.619 TEU (+ 12,8%). Nessun transbordo di container nel porto di Salerno, il traffico totale, di cui pieni 244.336 (+ 12,2%) e 83.157 vuoti (+ 12,3%). Nel terzo trimestre del 2017, il traffico totale di container nel porto di Napoli ammontava a 132.466 TEU e quello di Salerno a 116.298 TEU, con incrementi rispettivamente dell'8,9% e del 16,0%. Il traffico totale crocieristico nei primi nove mesi del 2017 è stato di 795.449 passeggeri, un calo del 30,2%, di cui 711.660 in transito (-30,8%) e 83.789 utilizzando i porti come porto di casa (-24,0%).

Informazioni Marittime

Porti campani, crescono le merci, calano i crocieristi



a cura di **Paolo Bosso**

Calano i passeggeri, crescono le merci nei container e sotto forma di gas. Il bilancio dei primi nove mesi dei porti di Napoli e Salerno presenta luci ed ombre: le luci di un sistema portuale - unificato nel "Tirreno centrale" - che vola nel traffico container; le ombre di un anno crocieristico fiacco, che riflette una flessione più generale, mediterranea, dovuta alla riorganizzazione negli ultimi anni delle rotte da parte degli armatori.

I dati di traffico del sistema portuale campano nel dettaglio (gennaio-settembre 2017)

Guardando a entrambi i porti, tra gennaio e settembre i **container** movimentati sono stati 714.889 (+11,06%), più o meno distribuiti a metà: Napoli ne ha visti passare 387.396 (+10%), Salerno 327.493 (+12,2%). Per quanto riguarda i **passeggeri**, sono stati 6,17 milioni, in crescita del 4,4%. Nel dettaglio, sono invece andati persi circa 300 mila **crocieristi**, in calo del 30 per cento, pari a 795.449 persone transitate. In calo anche i prodotti **raffinati** (-7,7%), pari a 2,74 milioni di tonnellate. Crescono i prodotti **gassosi/liquefatti**, pari a 771.484 tonnellate (+14,3%).

A interpretare questi dati, pesano i ritardi nei dragaggi del porto di Salerno, mentre a Napoli sono partiti da qualche settimana e dovrebbero durare circa un anno e mezzo. Salerno invece soffre di pesanti prescrizioni burocratico-ambientali, a decine, che rimandano l'avvio degli escavi. L'Adsp garantisce che partiranno entro autunno dell'anno prossimo, con fine lavori nel 2019. È l'opera che, insieme a "Porta Ovest" - l'allaccio autostradale del porto - sarà determinante per lo sviluppo dei traffici di quel porto. Lo stato attuale dei fondali, per dirne una, rende inutilizzabile, o comunque pesantemente sottoutilizzata, la stazione marittima delle crociere (foto in alto), disegnata dall'archistar Zaha Hadid (scomparsa a marzo 2016) e inaugurata in pompa magna ad aprile dell'anno scorso con le visite dell'allora premier Matteo Renzi e del governatore della Regione Campania, Vincenzo De Luca. Di fatto, per far entrare le navi da crociera di ultima generazione dovrà aspettare perlomeno un paio d'anni.

Federalberghi all' attacco: «Serve la **tassa di sbarco**»

L' associazione boccia l' imposta sul soggiorno: troppi abusivi, è inutile La lotta contro il sommerso: «Mercato fuori controllo, cosa fanno i sindaci?» turismo

di Claudio ZocchedduwSASSARI La **tassa** di soggiorno è uno dei balzelli più in voga. Ma è anche tra quelli più discussi. Perché la vita del turista, per quanto sia rilassante, è già piuttosto costosa. E l' idea di aggiungere una **tassa**, quindi, genera dibattiti, apre discussioni e stimola proposte. L' ultima è quella di Federalberghi che chiede di sostituirla con una **tassa di sbarco** da estendere all' intera Sardegna. Un' imposta più equa, secondo gli albergatori.

La proposta. Paolo Manca, presidente di Federlaberghi, spiega il suo punto di vista: «I Comuni non possono fare cassa sulla pelle dei turisti scaricando sugli operatori l' onere di fare da esattori e non considerando l' iniquità di un balzello che verrebbe pagato solo nelle strutture regolari. Il modo migliore per dare una mano al turismo, reperendo le risorse per rendere più attrattiva tutta la regione, è prevedere una **tassa di sbarco** nell' isola. Un contributo che ci sembra più giusto perché ne beneficerebbero anche i comuni dell' interno».

Gli obiettivi. Secondo Manca occorrerebbe definire in anticipo le finalità dei proventi: «Perché non vogliamo trovarci nella situazione di Roma, dove su 240 milioni di euro ricavati da questa **tassa** solo 100 mila euro sono andati al turismo. È necessario coinvolgere gli operatori per definire le priorità e stabilire in anticipo dove destinare le risorse».

La lotta agli abusivi. Nell' elenco di chi punta sulla **tassa** di soggiorno ci sono Olbia e Dorgali, dove, secondo Federalberghi, il mercato nero dell' ospitalità è fuori controllo: «Ma non deve essere combattuto attraverso un prelievo sui turisti - aggiunge Paolo Manca -. Il primo passo in avanti è stato il registro degli operatori extralberghieri ma non può però essere visto come la panacea a tutti i mali. Anche i Comuni devono fare la propria parte».

Il nero. Secondo Federalberghi, ad agosto, nel capoluogo gallurese si contavano 726 annunci per alloggi in vendita su Airbnb, contro le 130 strutture censite dagli uffici comunali.

L' 81,4% degli annunci era riferito ad interi appartamenti interi, in cui non abita nessuno.

Il 53,44% degli annunci era pubblicato da persone che gestiscono più di un alloggio. Il 65,84% degli alloggi era in vendita per oltre sei mesi all' anno.

A Dorgali, nello stesso periodo, si contavano 262 annunci, dei quali il 75,95% era riferito ad appartamenti, il 70,99% rimandava a persone che gestiscono più di un alloggio e il 73,28% era in vendita per oltre sei mesi all' anno: «Ci chiediamo cosa stiano facendo questi Comuni - conclude Manca -».

Sembra che stiano scegliendo la strada più semplice per fare cassa. Oppure vogliono concretamente migliorare la destinazione Sardegna? Perché gli operatori sono disponibili alla collaborazione ».

CLAUDIO ZOCCHEDDU

Bari - L'Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale esporta in Albania il sistema di riorganizzazione dei porti

La legge di riforma dei porti: modello virtuoso da adottare anche oltre le frontiere italiane.

Ieri mattina, nella sede di Bari, si è svolto un incontro tra Ugo Patroni Griffi, presidente dell'AdSP MAM; Mario Mega, direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'Ente portuale; Adrian Haskaj, console generale della Repubblica di Albania a Bari; Artjan Qirici, il nuovo direttore dell'Autorità Portuale di Durazzo; ed Emanuele Martinelli, presidente Consorzio ASI di Bari.

L'attuazione della Legge di riforma delle Autorità portuali in Italia sta producendo effetti positivi nell'organizzazione dei porti: semplificazione burocratica, integrazione del sistema logistico, potenziamento delle infrastrutture. Benefici apprezzati dai massimi rappresentanti del Paese delle Aquile intervenuti all'incontro che si sono detti pronti a sottoporre al Governo albanese il modello italiano quale best practice da emulare.

Anche l'innovazione tecnologica del porto di Durazzo al centro della riunione. A breve sarà completata l'implementazione del sistema GAIA (piattaforma informatica per il controllo e lo scambio di informazioni per la gestione della security portuale) pure in Albania, con vantaggi per lo snellimento e la semplificazione dei controlli di frontiera e doganali, oltre che per l'erogazione di servizi informativi e di supporto ai passeggeri.

"Grazie al sistema GAIA- commenta il Console generale di Albania- le Forze dell'Ordine, sia albanesi che italiane, avranno uno strumento utilissimo che, oltre a favorire i controlli garantendo elevati standard di sicurezza, agevolerà le operazioni di sbarco di passeggeri e mezzi nei porti italiani."

"Durazzo è tappa intermedia del Corridoio VIII, uno dei dieci corridoi paneuropei che ha lo scopo di collegare le regioni adriatico-ioniche con l'area balcanica e dei Paesi del Mar Nero che vede come terminal occidentali i porti di Bari e Brindisi", commenta il presidente Patroni Griffi.

"Il quasi completato asse viario Durazzo-Burgas, gli investimenti compiuti dal Montenegro e dall'Albania, oltre alle free zone costituite dalle ZES (le zone economiche speciali), possono offrire – conclude il presidente- occasioni di investimento per le imprese albanesi, creando condizioni naturali che favoriscano l'inclusione dei nostri porti nel Corridoio VIII."

Al termine della riunione, il presidente ha incontrato Albin Gega, direttore del Ministero turismo ed ambiente albanese, per affrontare le questioni relative al nuovo collegamento Brindisi-Saranda, per lo sviluppo della Macro Regione "Salento-Albania del Sud", una connessione geograficamente strategica nel bacino del Mediterraneo.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale esporta in Albania il sistema di riorganizzazione dei porti.

La legge di riforma dei porti: modello virtuoso da adottare anche oltre le frontiere italiane.



Ieri mattina, nella sede di Bari, si è svolto un incontro tra Ugo Patroni Griffi, presidente dell'AdSP MAM; Mario Mega, direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'Ente portuale; Adrian Haskaj, console generale della Repubblica di Albania a Bari; Artjan Qirici, il nuovo direttore dell'Autorità Portuale di Durazzo; ed Emanuele Martinelli, presidente Consorzio ASI di Bari.

L'attuazione della Legge di riforma delle Autorità portuali in Italia sta producendo effetti positivi nell'organizzazione dei porti: semplificazione burocratica, integrazione del sistema logistico, potenziamento delle infrastrutture. Benefici apprezzati dai massimi rappresentanti del Paese delle Aquile intervenuti all'incontro che si sono detti pronti a sottoporre al Governo albanese il modello italiano quale best practice da emulare.

Anche l'innovazione tecnologica del porto di Durazzo al centro della riunione. A breve sarà completata l'implementazione del sistema GAIA (piattaforma informatica per il controllo e lo scambio di informazioni per la gestione della security portuale) pure in Albania, con vantaggi per lo snellimento e la semplificazione dei controlli di frontiera e doganali, oltre che per l'erogazione di servizi informativi e di supporto ai passeggeri.

"Grazie al sistema GAIA- commenta il Console generale di Albania- le Forze dell'Ordine, sia albanesi che italiane, avranno uno strumento utilissimo che, oltre a favorire i controlli garantendo elevati standard di sicurezza, agevolerà le operazioni di sbarco di passeggeri e mezzi nei porti italiani."

"Durazzo è tappa intermedia del Corridoio VIII, uno dei dieci corridoi paneuropei che ha lo scopo di collegare le regioni adriatico-ioniche con l'area balcanica e dei Paesi del Mar Nero che vede come terminal occidentali i porti di Bari e Brindisi", commenta il presidente Patroni Griffi.

"Il quasi completato asse viario Durazzo-Burgas, gli investimenti compiuti dal Montenegro e dall'Albania, oltre alle free zone costituite dalle ZES (le zone economiche speciali), possono offrire – conclude il presidente- occasioni di investimento per le imprese albanesi, creando condizioni naturali che favoriscano l'inclusione dei nostri porti nel Corridoio VIII."

Al termine della riunione, il presidente ha incontrato Albin Gega, direttore del Ministero turismo ed ambiente albanese, per affrontare le questioni relative al nuovo collegamento Brindisi-Saranda, per lo sviluppo della Macro Regione "Salento-Albania del Sud", una connessione geograficamente strategica nel bacino del Mediterraneo.

Bari, 03 novembre 2017

Maria Di Filippo.

PUNTO DI VISTA

L'ILLUSIONE DELLE ZES E I POSSIBILI EFFETTI NEGATIVI PER SUD E PUGLIA

di Guglielmo
FORGES DAVANZATI

L'istituzione di zone economiche speciali (Zes) in alcune aree del Mezzogiorno rischia di incorrere in un duplice effetto negativo.

1) Il primo rischio è di ordine generale. Il provvedimento mira ad attrarre investimenti al Sud prevalentemente attraverso agevolazioni fiscali e semplificazioni amministrative, ma non incide affatto sulle condizioni di contesto che rendono l'investimento privato nel Mezzogiorno, di norma, poco conveniente. In sostanza, le Zes rischiano di riproporre la fallimentare idea per la quale per attivare nuovi investimenti è sufficiente agire sulla leva fiscale. Purtroppo così non è, e così non è stato. In particolare al Sud. L'automalismo che implicitamente regge queste misure si blocca quando ci si interroga sulle variabili che, nei fatti, motivano le imprese a investire. Fra queste variabili, la principale attiene ai profitti attesi. I quali, a loro volta, sono determinati dalla domanda. In una condizione di continua riduzione dei salari al Sud e di aumento del tasso di disoccupazione (o, nella migliore delle ipotesi, di aumento dell'occupazione precaria), attendersi che gli investimenti aumentino perché aumenta la domanda è, a dir poco, irragionevole.

Continua a pag. 12

DALLA PRIMA PAGINA

LE OPINIONI

Più ragionevole è attendersi che la fiscalità di vantaggio accordata alle imprese si traduca in un ulteriore aumento delle disuguaglianze distributive, proprio nell'area del Paese nella quale queste sono cresciute più rapidamente negli ultimi anni.

2) Il secondo rischio può verificarsi su scala regionale. Il provvedimento concentra risorse nelle aree portuali, laddove – si suppone – possa generarsi un circolo virtuoso derivante dagli effetti moltiplicativi dell'indotto. E' certo che ciò si verificherà? C'è da dubitare, se si considera il fatto che le aree portuali (Bari, in primis) sono già le aree relativamente più ricche della regione e che non vi è nessun nesso stringente che determini un trasferimento (successivo) di risorse dal capoluogo ad altre aree della regione. In sostanza, l'effetto ipotizzato appare una va-

riante locale dell'effetto locomotiva, per il quale se le aree più ricche si arricchiscono segue un arricchimento anche delle aree più povere. Nei fatti, questo effetto non si verifica. Anzi. Di norma, provvedimenti che avvantaggiano le aree con reddito pro-capite maggiore generano meccanismi di causalità cumulativa che semmai impoveriscono le aree con reddito pro-capite più basso. Ciò a ragione del fatto che – ammesso che il provvedimento funzioni – la crescente polarizzazione di imprese in alcune zone della regione tende ad attrarre investimenti in quelle aree, sottraendoli ad altre. A ciò si aggiunge una questione puramente politica, che attiene alla inevitabile competizione fra aree per accreditarsi come zone "speciali", ovvero per avere maggiori fondi, con effetti di sostanziale svuotamento del progetto. A titolo puramente

esemplificativo, qual è la ratio economica per la quale il Molise dovrebbe, in qualche modo, convergere in aree pugliesi portuali per formare insieme una Zes?

E' vero che la Puglia è una realtà molto variegata per quanto attiene alla struttura produttiva e alla sua specializzazione produttiva, con aree nelle quali si concentrano produzioni a più alto valore aggiunto e aree il cui sviluppo è demandato a un turismo povero o, ancor peggio, a un'attività agricola spesso sommersa. Introdurre, in questo contesto, meccanismi di premialità su basi competitive può accelerare la doppia velocità con la quale già oggi il tessuto produttivo locale si muove.

Queste criticità derivano da una visione in larga misura distorta del ruolo assunto dal Mezzogiorno nella fase di ristrutturazione del capitalismo italiano e delle misure di

politica economica più efficaci. Occorre ricordare che, su fonte Istituto per il commercio estero, a fronte della perdita del 25% di produzione industriale in Italia negli anni della crisi, le poche imprese innovatrici italiane si sono localizzate quasi esclusivamente al Nord, con rapporti di subfornitura rispetto alle imprese del centro-Europa (Germania in primis). Il Mezzogiorno non è più dunque un mercato di sbocco per le imprese del Nord e questo, in buona misura, spiega il sostanziale disinteresse per la "questione meridionale" nel corso degli ultimi anni. Ma, a ben vedere, è proprio nelle fasi nelle quali le divergenze regionali sono state minori che l'Italia nel suo complesso è cresciuta di più.

Il Mezzogiorno ha bisogno innanzitutto, e nel suo complesso, di un rilevante investimento pubblico in infrastrutture. Ciò innanzitutto

per una banale ragione di equità nella distribuzione regionale di servizi pubblici, essendo inammissibile il fatto che spostarsi all'interno del Sud sia più costoso, e richieda più tempo, dello spostarsi da Sud a Nord. Le infrastrutture generate da investimenti pubblici possono produrre attrazione di investimenti più di quanto possa farlo la deconcentrazione e la semplificazione amministrativa accordata a una Zes. Con altre denominazioni, e in modalità leggermente diverse, il provvedimento che è alla base delle zone economiche speciali è già stato attuato, sostanzialmente senza esito. L'infrastrutturazione del Mezzogiorno ha, per contro, proceduto a rilento, con un sistema di trasporti (in virtù anche di una maleducazione politica di privatizzazioni) che, nel 2017, ricorda, per molte tratti, l'Italia degli anni cinquanta. Sarebbe buona norma non ripetere errori del passato e sarebbe equo ed efficiente ripensare a forme di intervento non straordinarie per il Sud nella sua interezza.

Guglielmo Forges Davanzati

L'INTERVISTA. Otello Lupacchini, magistrato: «Falle nell' attività di prevenzione. Le ricche attività criminali spesso finanziano le guerre»

«L' Italia è un crocevia naturale, si controllino i porti»

Osvaldo Baldacci «Bisogna rafforzare l' attività di prevenzione nei porti, per evitare che i terroristi possano usare l' Italia come terra di transito in virtù della sua naturale posizione geografica».

Lo spiega Otello Lupacchini, magistrato a Roma con grande esperienza nella lotta al terrorismo e alla criminalità, designato dal Csm procuratore generale di Catanzaro.

OOO Procuratore, il sequestro della droga dell' Isis a Gioia Tauro segue un caso analogo a Genova e i traffici di petrolio di contrabbando in Sicilia. C' è da preoccuparsi per quest' attività dei jihadisti in Italia?

«L' Italia è una terra di transito, e non mi stupisce che siano emerse tutta una serie di situazioni che ovviamente fanno pensare. L' Italia è un crocevia naturale proiettata com' è nel Mediterraneo, proprio di fronte a zone di guerra come la Libia. Certo è inquietante che i porti italiani siano porti di transito da cui effettuare lo smistamento di questi materiali che poi finiscono per alimentare conflitti. Indubbiamente queste vicende segnalano grosse falle nell' attività di prevenzione. Il fatto però che i carichi - almeno alcuni - vengono individuati e sequestrati vuol dire che viene impedito che i reati vengano portati a compimento».

OOOI porti del sud come Gioia Tauro possono far pensare che ci siano dei legami fra terroristi islamici e criminalità organizzata italiana?

«Sicuramente il controllo della criminalità organizzata in certe zone è molto forte, e probabilmente essa svolge attività di supporto in coordinamento con gli emissari dei jihadisti. Soprattutto perché tutti i mercati lucrosi sono appetibili. Come nel traffico di migranti non si può prescindere dalla criminalità così anche nella droga, nel contrabbando, nel traffico di petrolio. Sono tutte ricche fonti di guadagno, che inoltre vanno a finanziare guerre. Certo la Libia è un mercato interessante per lo spaccio di quella droga sia come fonte di guadagno sia per dare supporto ai combattenti. Peraltro non è agevole districarsi fra le realtà libiche: a chi finiva la droga, all' Isis, alle fazioni armate, a tutti?». OOO L' Italia non è stata colpita da attentati, mentre emergono sempre più spesso legami con elementi jihadisti: c' è un nesso come ci fu in passato?

- segue

«Lei fa riferimento al Lodo Moro che garantiva una specie di desistenza fra Italia e palestinesi. Quel precedente getta una luce inquietante sul presente visti i dati che emergono. Ma mi sembra che gli indizi non siano sufficienti, non ci siano elementi concreti oltre le suggestioni che si generano tra chi dall'esterno si può fare domande con il filtro delle esperienze passate.

Certo sarebbe una evenienza da scongiurare per le conseguenze gravi che comporterebbe. Ma non credo sia questo il caso, anche perché la natura stessa dell' Isis, che si affida a Internet e opera spesso istigando lupi solitari, non permette di individuare controparti. Gli accordi si fanno con le persone, e con persone in grado di farli rispettare. Fino a che non si pro verà che ci sia un' organizzazione strutturata dietro tutto il terrorismo mi sembra temerario ipotizzare un nuovo Lodo Moro».

OOO Anche diversi terroristi che hanno colpito in Europa - da Berlino a Marsiglia - sono venuti in Italia o avevano qui dei legami. Perché?

«Credo che l' Italia per la sua posizione sia una naturale base logistica, e i terroristi qualche zona franca se la devono riservare. Qualsiasi organizzazione criminale cerca di operare in maniera carsica, con aree protette e periodi sommersi per emergere solo dove e quando serve».

OOO Cosa possiamo fare intanto?

«Credo che certamente l' attenzione debba essere alzata sempre di più e andare al di là dei semplici attentati.

Se vengono trasportati 25 milioni di pasticche del combattente, che sono anche esse vere e proprie armi, qualche problema all' intelligence non solo italiana si crea». (*OBA*)

OSVALDO BALDACCI

Gioia Tauro

Il Sul: ormai è calato il silenzio sul porto

GIOIA TAURO «Se non troveremo la disponibilità ad un serio confronto che entri nel merito delle problematiche, non esiteremo a scendere in campo con le tutte le azioni di protesta necessarie a riaccendere i riflettori su ». È l'ultimatum del Coordinamento portuali del Sul che, archiviata la pratica esuberi che ha visto il terminalista MCT mettere alla porta oltre un terzo della forza lavoro, in un lungo documento invita l' Autorità portuale, la Regione e i ministeri, ognuno per le proprie competenze, ad attivarsi per la logistica, affinché «non rimanga soltanto un concetto vuoto ma assuma concretezza nei programmi e nei progetti, perché - si sottolinea - la forte vocazione agroalimentare della nostra terra possa trovare spazi e finalizzazione proprio nel retroporto gioiese, con impianti di trasformazione e distribuzione che attraverso il porto potrebbero davvero far aumentare in modo esponenziale l' export dei prodotti italiani e calabresi».

Il Sul rileva come sia nuovamente calato il silenzio sui progetti per sostenere e rilanciare il porto, ad eccezione dell' Agenzia interinale per la quale «molto si fatto e tanto ancora si dovrà fare per superare tutte le difficoltà di carattere amministrativo e burocratico che si sono presentate», annunciando che nei prossimi giorni si terrà un incontro per rendere operativo l' elenco del personale soggetto a possibile chiamata da parte degli operatori portuali.

«Per il resto sembra tutto fermo - continua il sindacato - come se ormai tutto fosse sistemato con la finalizzazione della procedura di mobilità, mentre si assiste ad un calo inspiegabile dei volumi di container movimentati da MCT, in barba alle promesse fatte al ministero delle Infrastrutture dal socio-cliente MSC, e tutte le opere previste dall' APQ rimangono al momento solo sulla carta rischiando di spegnere tutti i sogni di ricollocazione del personale licenziato».

Per il Sul - che a tal proposito chiederà un incontro alla Regione e al MIT - «è necessario, pertanto, riaprire con forza la vertenza su tutti i fronti. Non è più possibile lasciare all' abbandono un retroporto che, se opportunamente valorizzato, potrebbe risolvere i problemi del lavoro di una intera regione utilizzando a tal fine uno scalo che prevede rotte di collegamento a livello mondiale per poter "invadere" qualsiasi mercato».(d.l.)

Entro poche settimane lo strumento essenziale per la pianificazione del waterfront sarà restituito da Palermo

Prg del porto, un "desaparecido" che ritorna

Il passaggio nell' Aula di Palazzo Zanca sulla "Vas", poi l' approvazione definitiva da parte della Regione

Lucio D' Amico Il "desaparecido" sta per tornare a casa. Il Piano regolatore del porto, entro poche settimane, dovrebbe essere restituito dall' assessorato regionale al Territorio e Ambiente, dopo un lungo iter che si è aggiunto all' infinita attesa del nuovo strumento di pianificazione riguardante le porzioni vitali del nostro territorio. Un' attesa che dura da più di mezzo secolo, visto che l' ultimo, e unico, Prg portuale risale agli anni Cinquanta.

L' auspicio è che il ritorno del Prg del porto - che dovrà essere esaminato dal consiglio comunale per quanto riguarda le osservazioni alla Valutazione ambientale strategica e poi approvato definitivamente dalla presidenza della Regione - diventi occasione non di stucchevole discussione sulle solite questioni trite e ritrite ma di vero confronto e di operatività nelle scelte che assumono una valenza cruciale per il futuro di Messina.

Il presupposto di tutto, ovviamente, non può non essere la tutela dei diritti della nostra città a governare il proprio territorio senza alcuna interferenza, e il riferimento è sempre all' irrisolta vicenda della governance concernente la nuova Autorità di sistema portuale. Non basta dire che sarebbe assurdo e

inconcepibile che la gestione del Prg del porto di Messina-Milazzo passasse a Gioia Tauro: lo si deve impedire ad ogni costo, e con norme precise, quelle che al momento mancano. La proroga per la nostra Authority vale fino al 31 dicembre, in queste settimane si gioca, dunque, la battaglia decisiva e molto dipenderà anche dalle mosse del nuovo Governo regionale.

L' entrata in vigore del Prg portuale potrebbe incidere profondamente, in un orizzonte temporale di medio e lungo termine, sulle prospettive di rilancio e di sviluppo socio-economico dell' intera Città metropolitana. Grazie al nuovo strumento, potrebbe davvero cominciare a trovare attuazione il "Patto per la Falce" rimasto finora ai preliminari, dopo le intese stipulate tra Università, Authority e Comune di Messina.

Il Piano prevede, da un lato, la salvaguardia e il potenziamento della cantieristica navale, che potrebbe ridiventare uno dei motori dell' economia messinese, dopo il decennio "horribilis" che ci siamo lasciati alle spalle.

Dall' altro, si può dare vita a un grande programma di rigenerazione urbana e di valorizzazione dei tesori disseminati nella penisola di San Raineri, nel rispetto dei valori ambientali, paesaggistici, storico-monumentali. Grazie al Prg del porto, potrà concretizzarsi anche quella che finora sembra solo una suggestiva visione futura: il Parco Blu delle Sirene con il Grande Acquario dello Stretto. Un' opera che cambierebbe le sorti della Falce e forse dell' economia turistica a Messina e verso la quale c' è già una prima dichiarazione d' interesse da parte di uno dei più importanti gruppi internazionali, la Msc, ormai "di casa" a Messina.

Cosa prevedono le norme tecniche di attuazione

Le sei aree funzionali della Falce

Quello della Falce è uno dei sottoambiti previsti nel Prg portuale. Il Piano investe anche aree escluse dalla Circoscrizione territoriale dell' Autorità portuale, come gli insediamenti della Marina Militare o la zona dell' Istituto Talassografico. «Le aree del sottoambito - si legge nel testo delle Norme tecniche di attuazione del Piano regolatore portuale - saranno destinate a funzioni principalmente urbane e di rispetto ambientale, archeologico e monumentale, tenendo in debito conto la storia militare e marinaresca del sito. Le aree in evidente stato di degrado, attualmente impegnate da insediamenti incompatibili con le previsioni di Piano, dovranno essere gradualmente liberate e bonificate».

Il sottoambito della Falce è suddiviso in sei aree funzionali, denominate "Fal". 1) Mobilità e verde connettivo: riguarda l' asse viario principale di servizio alla Zona falcata, i percorsi pedonali e ciclabili, i parcheggi pubblici e le aree attrezzate a verde. 2) Il Parco archeologico: concidente con la valorizzazione dei resti della Real Cittadella, dove si prevede la riproposizione, in chiave riveduta e corretta, del Centro polifunzionale e culturale che prima era stato denominato "Cdac". Un polo museale e turistico che

andrebbe a connettersi con la nuova previsione del Parco Blu delle Sirene (l' idea lanciata dal prof. Josè Gambino). Poi ci sono gli altri "Fal": polo terziario, Parco scientifico marino (attorno al Talassografico), recupero urbanistico-edilizio e, infine, quello che fa capo al Forte San Salvatore e al simbolo identitario di Messina, la Madonnina del porto.(l.d.)

Sviluppo del diportismo e del crocierismo a Milazzo

Trasformazione del molo Marullo Una sfida in sinergia con l' **Autorità**

Il presidente del Consiglio, Nastasi: «Non serve un' anonima banchina»

Milazzo «La disponibilità manifestata dal commissario dell' **Autorità portuale** a dialogare con il consiglio comunale per pianificare interventi finalizzati a sviluppare le potenzialità del porto di Milazzo va sfruttata. Per questo a distanza di oltre due anni dalla mia proposta ho deciso di riportare presto in Aula la questione relativa alla trasformazione del molo Marullo da anonima banchina che ospita uffici istituzionali in un accogliente luogo turistico a supporto della nautica da diporto e del crocierismo».

Il presidente Gianfranco Nastasi annuncia di voler raccogliere l' assist di De Simone che ha invitato le forze politiche a mettere da parte le polemiche e avviare una progettualità comune con l' **Autorità portuale**, sino quando essa sarà operativa, e ribadisce «la necessità di operare una svolta veramente turistica per lo scalo mamertino che sino ad oggi è stato un ibrido tra commercio e supporto per le Eolie».

«Il commissario ha detto di essere pronto ad aprire un ragionamento per trasferire ai Molini Lo Presti previa ristrutturazione la Capitaneria e gli altri uffici che attualmente insistono in quella zona - sottolinea Nastasi -. Apriamo un percorso consapevole che non sarà immediato e trasformiamo molo Marullo in un' area

veramente turistica, prevedendo la presenza di ristoranti e strutture dedicate ai turisti e di supporto alla nautica come avviene nei "canali" di Copenaghen o a Barcellona di Spagna». Chiaramente - e questo il presidente del consiglio lo sa bene - qualsiasi opera prevista nel bacino **portuale** di Milazzo dovrà inserirsi nella programmazione urbanistica del Prg del porto. Ma c' è di più.

La stessa **Autorità portuale** ha comunicato più volte l' intenzione di attuare un progetto di allargamento del molo Marullo per consentire un migliore attracco alle navi da crociera e offrire servizi più efficienti a terra.

Ciò perché si ritiene che nonostante tutto ed in particolare la concorrenza della Calabria, Milazzo possa avere un futuro nel crocierismo, non ovviamente legato alla presenza sporadica di qualche natante. Il progetto, ancora in stand by, punta all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto terzo lotto; quest' area è costituita da

una tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. La banchina del molo foraneo ha una larghezza di 12 metri; nel tratto in testata, in corrispondenza del dente, raggiunge i 28 metri, con una profondità di 10 metri. In atto la limitata larghezza del Molo Foraneo impedisce un comodo utilizzo del banchinamento sia per le operazioni commerciali che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera.(r.m.)

Quattro incidenti in sedici mesi

Per la Cruise Smeralda due collisioni in 30 giorni, prima a Olbia e poi a Livorno

DI SASSARI

Il fatto che siano manovre di routine non ne diminuisce la difficoltà. Non è certo la prima volta che una nave diretta in Sardegna, o in partenza dall'isola, incappa in un pericoloso inconveniente. La casistica è sterminata ma gli ultimi due episodi hanno la particolarità di riguardare la stessa nave.

La Cruise Smeralda della Grimaldi Lines aveva aperto la sua serie nera il 30 giugno a Olbia. Il traghetto in arrivo da Livorno, con 800 passeggeri a bordo, era andato a sbattere contro il molo 4 dell'Isola Bianca. Un colpo secco, avvertito distintamente da

tutti i passeggeri a bordo della nave che hanno provato attimi di paura mentre attendevano, in piedi, l'apertura del portellone. Per fortuna nessuno aveva riportato alcun tipo di inconveniente ed erano stati tutti sbarcati regolarmente dopo pochi minuti. L'incidente aveva provocato solo lievi danni sulla poppa della nave, che era poi ripartita per Livorno, verso le 23, con alcune ore di ritardo causate dal controllo della Capitaneria di porto di Olbia e degli ispettori del Rina, il registro italiano navale. Il bis per la nave della Grimaldi era arrivato un mese dopo, il 29 luglio. Questa volta a Livorno. La nave partita da Olbia alle 20.33 del 28 luglio era andata in diffi-

coltà intorno alle 4 del mattino del giorno dopo, mentre stava per entrare nel porto di Livorno. Le strane manovre della Cruise Smeralda rilevate dai radar erano dovute a uno scontro: il traghetto della Grimaldi aveva centrato in pieno un pilone proprio all'imboccatura del porto. Un incontro troppo ravvicinato che non aveva causato, apparentemente, danni gravissimi anche se poi aveva costretto i 900 passeggeri che alle 8.30 del 29 luglio sarebbero dovuti partire per Olbia a una lunghissima attesa sul molo di Livorno, conclusa solo il giorno dopo.

Un'altra giornata di paura per i passeggeri diretti in Sardegna era stata il 14 luglio del 2016.

Questa volta, però, la tratta era diversa. La nave Sharden della Tirrenia, al momento di mollare gli ormeggi e di lasciare il porto di Genova per prendere il largo in direzione di Porto Torres, era stata investita da una raffica di vento e aveva urtato contro la poppa della Excelsior, diretta invece a Palermo. Fra i passeggeri a bordo delle due navi, in tutto un migliaio, non c'erano stati feriti e le due navi, dopo le verifiche tecniche, avevano ripreso il mare. L'incidente era molto simile a quello accaduto circa un mese prima a Livorno, quando entrarono in contatto la Moby Wonder e il cargo Espresso Catania, della Tirrenia. Anche in questo caso, per fortuna, non c'erano stati feriti. (c.z.)



La Cruise Smeralda nel porto di Olbia accompagnata da un rimorchiatore

Alla scoperta dei mestieri del porto Grande opportunità per gli studenti

Iniziativa dell'Authority per avvicinare i giovani al mondo del lavoro

CI SONO tanti mestieri che i nostri ragazzi possono fare in ambito portuale. Tanti mestieri che, però, molti non conoscono. E nasce da qui la sfida dell'Authority Portuale che da tre anni, nell'ambito del palcoscenico di Porto Aperto, cerca di avvicinare gli studenti al mondo del lavoro. La filiera in città è perfetta, sul fronte della formazione. Si parte infatti già dalle scuole superiori, con gli istituti tecnici e professionali, il Nautico Cappellini ad esempio, che hanno perfette aderenze con il pianeta porto. Poi c'è la facoltà di Logistica con l'alta specializzazione in tutte quelle materie che orbitano intorno alla principale industria della città.

NON C'È solo lo storico 'scaricatore di porto' che un tempo dominava l'immaginario dell'attività portuale. Oggi ci sono tante competenze e i lavori si sono sempre più specializzati: dalle manovre a banchina agli spostamenti sui piazzali; dagli impieghi amministrativi a quelli di assistenza ai crocieristi; per non parlare del mondo che si apre al cantiere Benetti con i tecnici alumi specializzati. C'è fame di competenze e Palazzo Rosciano non si tira indietro. Spesso infatti le realtà livornesi sono costrette ad attingere fuori dai confini cittadini, per carenza di quelle professionalità che sono sempre più ricercate. Così il responsabile del programma di 'Por-



SERVIZIO
Intesa tra l'Authority con il dirigente Gabriele Gargiulo, l'addetto stampa Marco Casale e Diego Casali coordinatore de Il Telegrafo

L'IMPEGNO
Il quotidiano 'Il Telegrafo' seguirà questa sfida lanciata da Palazzo Rosciano

to Aperto' Gabriele Gargiulo ha già messo a punto il calendario degli incontri che ci permetteranno di conoscere da vicino queste figure professionali.

CON L'AUTO de Il Telegrafo che seguirà con grande attenzione questo viaggio nel pianeta del

lavoro marittimo e portuale. «L'orientamento delle figure professionali all'interno del porto è iniziato tre anni fa - dice Gargiulo - ed è una bella occasione per far conoscere agli studenti cosa richiede il mercato livornese dell'occupazione. L'obiettivo è appunto quello di far conoscere tutti gli aspetti del porto ai nostri ragazzi». In testa gli studenti del Vespucci, del Buontalenti e del Cappellini che già dal percorso scolastico sono proiettati per lavori tecnici e di alta specializzazione. Ed

anche le visite guidate che vengono organizzate in porto permettono alle giovani generazioni di vedere direttamente quello che avviene al di là dei varchi e delle dogane. Il passaggio dalla scuola al pianeta lavoro non è sempre così immediato e accorciare le distanze spaziali e temporali è una bella sfida per l'Authority Portuale. Tra l'altro, quest'anno, il coinvolgimento delle scuole di Piombino, isola d'Elba e Capraia rende l'offerta ancora più interessante e di alto valore formativo.

michela berti

PER UN AUSPICABILE OBBLIGO SUL PERICOLOSO STRETTO

Pilotaggio in Bonifacio Milani in visita ad Olbia

Il direttore generale di Federpilotti ha parlato anche delle esigenze su Golfo Aranci



Nella foto: Un momento dell'incontro.

OLBIA - Il direttore della Federazione italiana Piloti dei porti, capitano Fiorenzo MILANI ha svolto una visita ufficiale alla direzione marittima del Nord Sardegna, con la partecipazione anche del vice direttore della FEDERPILOTTI e i componenti della Corporazione Piloti del Porto di Olbia. L'incontro, dice una nota della direzione Marittima, ha rappresentato un importante momento di confronto sugli obiettivi e le priorità da attenzionare per un vero salto di qualità del Porto, soprattutto in tema di sicurezza della navigazione.

Uno dei principali temi di

confronto è stato il pilotaggio raccomandato all'interno dello Stretto di Bonifacio. L'intenzione è di stimolare l'emanazione, al più presto, di una normativa che preveda l'imbarco di un pilota sulle navi che transitano nelle Bocche a tutela di un'area di altissima sensibilità ambientale che va comunque preservata come patrimonio della collettività, a prescindere da qualsiasi interesse economico.

Altro argomento trattato durante l'incontro è stato il progetto di estendere la competenza della Corporazione dei Piloti del porto di Olbia anche allo scalo di Golfo Aranci per il coordinamento e il

mantenimento degli standards di sicurezza e per garantire il corretto svolgimento delle operazioni portuali, in sicurezza e assicurando la sinergica collaborazione con gli operatori portuali.

In sintesi, è stata, ancora una volta, ribadita la stretta collaborazione tra la Federazione italiana dei Piloti dei porti e la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera nell'ambito degli scali del Nord Sardegna, strategici crocevia, che, oltre a rappresentare alcuni dei più importanti porti turistici del Mediterraneo, sono, di fatto, le vere porte d'ingresso per merci e passeggeri dell'intera Isola.

«PortArgentario», vento in poppa Raddoppiano gli scali delle crociere

Dati confortanti dal turismo nautico: il Promontorio piace

TEMPO di resoconti e bilanci per l'attività di «PortArgentario», il progetto di sviluppo dei traffici e di promozione del territorio dell'Argentario e dintorni a livello internazionale promosso dal Comune di Monte Argentario.

«PortArgentario», è ormai una realtà, nato nel 2015 sul Promontorio come iniziativa collegata al turismo nautico con particolare riferimento alla crocieristica, in collaborazione con l'autorità portuale regionale Toscana, e aperta alle comunità limitrofe, ad oggi, ha raccolto l'adesione di altri Comuni (Siena, Grosseto, Orbetello, Isola del Giglio, Capalbio, Castiglione della Pescaia, Manciano, Pitigliano, Roccalbegna) ed il partenariato di enti ed associazioni di categoria di rilievo (Toscana Promozione Turistica, Camera di Commercio Maremma e Tirreno, Banca Tema). Al termine, dunque, dell'estate e di una significativa stagione di lavoro per «PortArgentario» l'amministrazione comunale esprime soddisfazione per i risultati raggiunti finora. Analizzando i dati ufficiali depositati alle autorità marittime locali si rileva che, partendo

da un numero complessivo di scali di navi da crociera all'Argentario, che nel 2015 era di 4 navi, si è passati a 8 scali nel 2016 e, nonostante il piccolo regresso a livello internazionale, prevalentemente dovuto a situazioni geopolitiche generali, come rivelano i dati dell'Italian Cruise Day 2017, si sono mantenuti 7 scali nel 2017. Grazie poi all'impegno di tanti ed al costante lavoro di sensibilizzazione e collaborazione con gli altri soggetti aderenti, PortArgentario si sta consolidando e, quando saranno meglio strutturati i rapporti di collaborazione con gli operatori commerciali e turistici, il cui apporto è assolutamente indispensabile per un omogeneo sviluppo, si potranno sicuramente raggiungere degli ottimi traguardi. Tra l'altro il fenomeno economico del crocierismo è abbastanza facile da «governare» in quanto, potendo contare con largo anticipo (almeno uno o due anni) sulle date degli scali che vengono prenotati dalle Compagnie, si possono creare e programmare gli interventi anche per eventi e manifestazioni locali che possono rendere sempre più appetibile il nostro territorio sul mercato internazionale. Da evidenziare quanto si siano rivelate utili e fruttuose le partecipazioni ad una serie di eventi internazionali. Le missioni dei rappresentanti di PortArgentario a Seatrade Europe 2016 e 2017 di Tenerife ed Amburgo, agli incontri organizzati da Clai porti e delle compagnie di navigazione a cui il progetto aderisce, all'Italian Cruise Day 2017 di Palermo e, quali osservatori ufficialmente invitati, a Tolone, all'assemblea generale di MedCruise, la più grande associazione di porti crocieristici mediterranei, sono riusciti a creare una serie di contatti e collaborazioni che hanno già fatto pervenire ben 12 prenotazioni di scali per il 2018 e prenotazioni per il 2019.

Eraldo Nieto.

Goteborg, crolla il traffico container

Genova - Il volume di merce containerizzata movimentata dallo scalo di Goteborg sta toccando i livelli più bassi della storia del porto. Nel terzo trimestre la locale Authority ha riportato un calo del 28% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. La diminuzione è stata toccata nonostante negli ultimi tre mesi non ci siano state proteste dei sindacati, come invece avvenuto nel recente passato del porto. Il resto delle merci sono andate invece piuttosto bene. Nei sei mesi del 2017 la guerra sindacali era costata un crollo del 22% nei traffici. Ora l'ulteriore calo registrato non si può spiegare più con i conflitti sociali sulle banchine.

Hapag-Lloyd, cambio porto su servizio Gothenburg

Genova - Hapag-Lloyd ha annunciato un cambio nel servizio Gothenburg Express Service (GTE). Con l'arrivo della portacontainer Ianna ad Amburgo il 10 novembre, la nave scalerà a Fredericia invece che ad Helsingborg. E la rotazione sarà di conseguenza la seguente: Hamburg - Fredericia - Oslo - Gothenburg - Hamburg.

Trasporti marittimi oltre l'austerità



GINEVRA – La grande rivoluzione nel campo delle costruzioni navali ha fatto registrare un continuo aumento delle dimensioni delle navi siano, esse da carico siano passeggeri. Questo sta comportando un aumento ulteriore dei costi portuali e dei servizi della retroportualità, senza però registrare un aumento dei flussi merceologici. La flotta commerciale mondiale è cresciuta del 3,2% per raggiungere 1,86 miliardi di DWT nei primi mesi del 2017; questo ha generato lo squilibrio persistente tra domanda e offerta che continuerà a mantenere bassi i tassi di trasporto e gli utili in gran parte dei segmenti del processo del trasporto marittimo. Questi concetti sono declinati dalla divisione tecnologica e logistica dell'UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development. Nel suo ultimo report sui trasporti marittimi si fa presente che sebbene il commercio globale crescerà del 2,8% in questo 2017 (2016/ 2,6%), portandosi a 10,6 miliardi di tonnellate (2016/ 10,3 miliardi di tonnellate), il tasso di crescita sarà inferiore del 3% rispetto agli standard degli ultimi quattro anni. In netto contrasto con le ambizioni dell'Agenda del 2030 per lo sviluppo sostenibile, l'economia mondiale rimane sbilanciata in modo particolare mettendo in crisi la politica sociale delle relazioni fra Stati e la salute ambientale del pianeta.

Il rapporto sul commercio e lo sviluppo 2017 afferma che ci troviamo in un momento ideale per investire nel privato, grazie ad una spinta fiscale concertata con i Governi; si tratta di un nuovo affare globale per rilanciare la crescita e al tempo stesso riequilibrare economie e società, dopo tre decenni d'iperglobalizzazione. Oggi diventa importante una strategia di espansione coordinata a livello globale, guidata da una maggiore spesa pubblica, offrendo a tutti i paesi l'opportunità di beneficiare di un impulso economico simultaneo ai loro mercati nazionali ed esterni.

Il report 2017, inoltre, dedica un capitolo speciale sulla connettività dei trasporti marittimi, riflettendo sulla rilevanza della connettività fisica ed elettronica/informatica come area prioritaria nell'Agenda del commercio e della politica di sviluppo. Il trasporto marittimo rimane e rimarrà la modalità trasportistica più importante per il commercio internazionale delle merci.

I vari ministeri dei trasporti e della pianificazione e le varie Autorità Marittime e Portuali dovranno comprendere l'importanza della connettività dei trasporti marittimi, nonché le opportunità e i rischi associati, per assicurare politiche e processi decisionali adeguati e piani d'investimento congrui nei trasporti, nei porti e nel loro retroporti connessi.

Abele Carruezzo