



Dai Porti:

Venezia:

"...Bilancio di previsione 2018..."

(Seareporter, Informare, Ferpress, Il Messaggero Marittimo, Venezia Mestre)

"...gradi navi non passeranno a San Marco..." (Il Sole 24 Ore)

"...Porto Marghera, crociere..." (Venezia Mestre)

Savona:

"...presentato il ruolo dell'Apm Terminal Savona Vado..."

(Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Porto aperto..." (Il Nautilus)

"...Colosso MSC..." (Il Telegrafo, Il Tirreno, The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore, Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, Corriere Marittimo)

Piombino:

"...Crociere, stand by..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Napoli:

"...Economia del mare, le Zes..." (Corriere Marittimo)

"...conferenza regionale degli stakeholder..." (L'Informatore Navale)

Brindisi:

"...Contratto di Ormezzano..." (Il Nautilus)

Palermo:

"...New Port..." (La Repubblica)

Focus:

- **Gnv, Trapani-Livorno** (The Medi Telegraph, Quotidianodisicilia.it, Il Sole 24 Ore, Giornale di Sicilia, Informazioni Marittime, Ansa, Ferpress, Il Messaggero Marittimo)
- **Assemblea Federagenti** (Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

BILANCIO DI PREVISIONE 2018

PREVISTI INVESTIMENTI RECORD SU PORTO

MARGHERA PER 90 MILIONI DI EURO



Venezia, 6 novembre 2017 – Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale riunitosi sotto la presidenza di Pino Musolino, affiancato dal Direttore della Direzione Programmazione e Finanza dott. Gianandrea Todesco, 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 **tassee 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.

Sul fronte della navigabilità è stato preso l'impegno di assicurare i massimi sforzi per superare le criticità legate alla navigazione con condizioni meteo marine sfavorevoli, condizione che in passato ed in alcuni frangenti ha richiesto la chiusura dello scalo.

“Un approccio attento che tiene conto di una ripresa economica ancora fragile e non omogenea ma orientato a sostenere gli investimenti per mantenere competitivo ed attrattivo lo scalo e, in generale, l'economia della Regione, in linea con il ruolo che la riforma dei porti affida ora alle Autorità di Sistema”, ha dichiarato **Gianandrea Todesco**, Direttore della Direzione Programmazione e Finanza dell'AdSP.

Il Comitato di gestione dell'AdSP dell'Adriatico Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione 2018

Musolino: è un buon bilancio che ci consente consistenti investimenti in infrastrutture

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, rendiconto previsionale che per quanto riguarda le entrate prevede 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 - ha specificato l'authority in una nota - 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 e dai fondi per un totale di 79 milioni di euro 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.

Per quanto riguarda le spese, l'ente portuale ha precisato che sono fortemente orientate 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». Inoltre, «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».

L'ente ha sottolineato che sul fronte della navigabilità «è stato preso l'impegno di assicurare i massimi sforzi per superare le criticità legate alla navigazione con condizioni meteo marine sfavorevoli, condizione che in passato ed in alcuni frangenti ha richiesto la chiusura dello scalo».

Il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, ha evidenziato che quello approvato dal Comitato di gestione è «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 - ha ricordato Musolino - 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».

Gianandrea Todesco, direttore della Direzione Programmazione e Finanza dell'AdSP, ha spiegato che il bilancio di previsione 2018 è frutto di «un approccio attento che tiene conto di una ripresa economica ancora fragile e non omogenea, ma orientato a sostenere gli investimenti per mantenere competitivo ed attrattivo lo scalo e, in generale, l'economia della Regione, in linea con il ruolo che la riforma dei porti affida ora alle Autorità di Sistema».

AdSP Mar Adriatico Settentrionale: per il 2018 previsti 90 mln di investimenti per Porto Marghera

(FERPRESS) – Venezia, 6 NOV – Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale riunitosi sotto la presidenza di Pino Musolino, affiancato dal Direttore della Direzione Programmazione e Finanza dott. Gianandrea Todesco, 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.

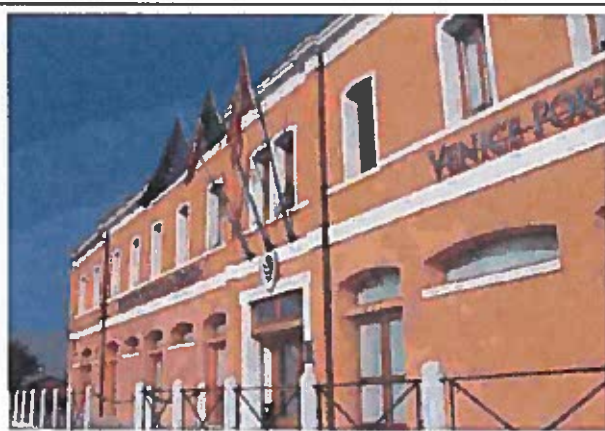
Sul fronte della navigabilità è stato preso l'impegno di assicurare i massimi sforzi per superare le criticità legate alla navigazione con condizioni meteo marine sfavorevoli, condizione che in passato ed in alcuni frangenti ha richiesto la chiusura dello scalo.

“Un approccio attento che tiene conto di una ripresa economica ancora fragile e non omogenea ma orientato a sostenere gli investimenti per mantenere competitivo ed attrattivo lo scalo e, in generale, l'economia della Regione, in linea con il ruolo che la riforma dei porti affida ora alle Autorità di Sistema”, ha dichiarato Gianandrea Todesco, Direttore della Direzione Programmazione e Finanza dell'AdSP.

Investimenti per 90 mln su Porto Marghera

VENEZIA - Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale riunitosi sotto la presidenza di Pino Musolino, affiancato dal direttore della Direzione programmazione e finanza Giandomenico Todeseo, ha approvato il bilancio di previsione dell'Ente

(continua a pagina 2)



La sede dell'AdSp Mare Adriatico settentrionale a Santa Marta

Investimenti per 90 milioni

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'infrastrut-

turazione 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.

Prevulgono 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.

Sul fronte della navigabilità è stato preso l'impegno di assicurare i massimi sforzi per superare le criticità legate alla navigazione con condizioni meteo marine sfavorevoli, condizione che in passato ed in alcuni frangenti ha richiesto la chiusura dello scalo.

«Un approccio attento che tiene conto di una ripresa economica ancora fragile e non omogenea ma orientato a sostenere gli investimenti per mantenere competitivo ed attrattivo lo scalo e, in generale, l'economia della Regione, in linea con il ruolo che la riforma dei porti affida ora alle Autorità di Sistema», ha dichiarato Giandomenico Todeseo.



INVESTIMENTI Sono già impegnati novanta milioni di euro per lo sviluppo del Porto commerciale

Logistica e scavo dei canali Il Porto investe 90 milioni

► Approvato il bilancio di previsione dell'Autorità presieduta da Musolino ► Nuovi interventi per le infrastrutture e per la navigabilità in situazioni critiche

► «Possiamo guardare ai prossimi anni con maggiore fiducia»

SPAZIO ALLE MERCI

MESTRE In arrivo 90 milioni di euro per potenziare le infrastrutture del porto di Marghera e per scavare i canali e mantenerli alle profondità necessarie per farci passare le navi. Come previsto il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale Pino Musolino si è trovato sul tavolo, tra i primi problemi da affrontare, proprio la manutenzione dei canali portuali che, anche se scavati non molti anni fa, tendono ad insabbiarsi. Impegno mantenuto con l'approvazione del Bilancio di previsione 2018, nel quale il Comitato di ge-

sione dell'Autorità, che si è riunito con Musolino affiancato dal direttore della Direzione Programmazione e Finanza Gianandrea Todesco. L'operazione vede il prevalere degli investimenti opere per potenziare le infrastrutture a beneficio delle attività logistiche e industriali già attive, anche se aumenta pure l'impegno finanziario per gli scavi e per la manutenzione dei canali portuali, come hanno chiesto gli operatori che da tempo attendono anche interventi per migliorare la navigabilità con condizioni meteo marine sfavorevoli per evitare la chiusura del Porto: anche su questo fronte «è stato preso l'impegno di assicurare i massimi sforzi per superare le criticità». L'investimento, che secondo l'Autorità è il più alto mai registrato dal 2010 a oggi, è possibile grazie a diversi fattori. In primo luogo 42 milioni di euro di entrate attese per il

prossimo esercizio («si prevede per il 2018 un andamento positivo delle tasse portuali e di ancoraggio e dei canoni demaniali, in linea con il 2017»); poi ci sono ulteriori entrate previste dal fondo perequativo e fondo Iva, dal fondo già stanziato dallo Stato nell'ambito della Legge di Stabilità 2016 e dall'Accordo di Programma siglato con il ministero dello Sviluppo economico destinati, quest'ultimi, a infrastrutturare l'area ex Montedison e a potenziare la rete infrastrutturale di Porto Marghera, per un totale di 79 milioni di euro. «È un buon bilancio che ci consente di guardare ai prossimi anni con fiducia», ha commentato Musolino. Oggi siamo all'inizio del bilancio di previsione; in corso d'anno si studieranno interventi per rafforzare l'azione e per ridurre ancora i mutui sottoscritti».

Elisio Trevisan
di SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO

“No navi”: «Con le crociere a Marghera siamo già pronti alla mobilitazione»

GLI AMBIENTALISTI

VENEZIA «Se dal Comitato usciranno per le grandi navi soluzioni come Porto Marghera e il canale Vittorio Emanuele, la nostra mobilitazione sarà immediata. Impensabile che decisioni del genere vengano prese da ministri con la valigia in mano, sulla pelle dei veneziani e senza informazioni preventive. Specie se sono il peggio del peggio». In vista di quanto potrebbe scattare oggi sul futuro della crocieristica a Venezia, Armando Danelia non ha usato mezzi termini nel confermare da parte del Comitato no grandi navi la bocciatura di progetti diversi dal Terminal alla bocca di porto di Lido. «I giganti del mare devono restare fuori dalla laguna», ha tuonato ieri alla Scuola dei calcighieri, durante un incontro che ha visto la partecipazione di Andreina Zittelli, Tommaso Cacciari, Luciano Mazzolin di Ambiente Venezia, Lidia Fersuoch di Italia Nostra e del presidente e consigliere di Municipalità, Giovanni Andrea Marini e Roberto Vianello. È stata ri-

badita inoltre la contrarietà all'ipotesi di portare parte delle grandi navi a Porto Marghera e le altre alla Marittima tramite il canale Vittorio Emanuele. «Soluzioni che presentano più criticità», hanno detto. Sia per gli effetti negativi sulla morfodinamica e idrodinamica lagunare, sia per dislocamento, scavi, interrimenti, commissioni di traffico e potenziali incidenti. Durante l'incontro, è stata annunciata un'assemblea alle 17 di venerdì a San Lorenzo, «per decidere insieme il da farsi qualora i nostri timori dovessero trovare conferma».

ALLEANZA POPOLARE

Un altro ammonimento ieri è giunto dal movimento Alleanza Popolare per la democrazia e l'uguaglianza. «Scegliendo Marghera si rischia un secondo caso Mose», avverte Cristiano Gasparetto. Marghera è sede non gradita non solo da chi da anni predica e protesta contro il passaggio dei grattacieli del mare in laguna ma anche dal mondo sindacale, come la Filim, che vede in questo nodo, messo a rischio l'occupazione de-

gli operai della catena produttiva. «Per la prima volta anche i sindacati hanno sottoscritto dei documenti che ragionano su ambiente e occupazione», spiega Gasparetto. Hanno preso cognizione sia la scelta di Marghera e capito che portare le navi là è penalizzante fortissimamente per l'occupazione oltre che drammatico per la laguna. Del resto al stesso Comitato el 2013 e nel 2014 diceva che rendere promiscuo il Canale dei Petrolli creava una penalizzazione del 33% dell'occupazione e che le 15 attività presenti nell'area con 2.200 dipendenti sarebbero costrette a chiudersi. Lo sviluppo ulteriore del turismo, anche su Marghera, secondo Alleanza Popolare affosserebbe inoltre ulteriormente Venezia come le scelte che si stanno facendo su Mestre e sulla costruzione di strutture ricettive. «Il Comitato», continua Gasparetto, finirà con una deliberazione in cui si sanzionano i quartieri. Una procedura, questa, che ci ricorda tanto lo stesso procedimento fatto per il Mose che non è servito a nulla.

CAVALLINO

E infine anche il Comitato no grandi navi a Punta Sabbioni scende in campo, con una lettera di protesta al presidente del consiglio Paolo Gentiloni e ai ministri Del Rio e Galletti, in cui si oppongono al progetto Venice Cruise 2.0 portato avanti da Duferco e Cesare De Piccoli. «Nonostante la scelta del governo sembra orientata all'incremento - si legge nel documento inviato a Roma - desideriamo esprimere tutta la nostra preoccupazione nei confronti di questa ipotesi, anche per l'apporto, insistito, sostegno che questo progetto ha ricevuto da parte di alcuni attori a livello locale. Cavallino-Treporti. Cavallino-Treporti è la più settentrionale delle 3 isole che chiudono la laguna di Venezia, si tratta di un'area che ospita un ambiente naturale unico, tanto prezioso quanto delicato, e proprio quindi questa unicità la sua vocazione turistica si basa sulla vita all'aria aperta, il rispetto dell'ambiente e un paesaggio incontaminabile».

(Hanno collaborato Giuseppe Babbo, Vittorio Mariu Corsetti, Ruffacine Rosa)

**GLI AVVERTIMENTI
DEGLI AMBIENTALISTI
CONTRO L'IPOTESI
CHE PORTA ALLO SCAVO
DEL CANALE
VITTORIO EMANUELE**

**CONVOCATO
UN'ASSEMBLEA
PER IL 17 NOVEMBRE
CAVALLINO RIBADISCE
LA CONTRARIETÀ
AL "VENICE CRUISE"**



MOBILITAZIONE CONTINUA Una protesta dei "no navi" a San Marco

Venezia. Atteso per oggi l'ok del Comitato interministeriale

Le grandi navi non passeranno da San Marco

Le crociere transiteranno da Marghera attraverso il canale Vittorio Emanuele

Obiettivo: evitare che a Venezia le grandi navi da crociera disgustino turisti e intellettuali e al tempo stesso continuino a navigare e generare traffico per le imprese del turismo e del porto.

Soluzione: far passare le navi, non viste, dalla porta di servizio via Marghera e Malamocco.

È questo l'argomento in programma oggi pomeriggio a Roma alla riunione del cosiddetto Comitato per Venezia, nome comune del Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia, convocato per le 15 al ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Il Comitato dipende dalla Presidenza del consiglio e ha come componenti di spicco Infrastrutture e trasporti, Ambiente, Beni culturali, Ricerca e un bouquet di istituzioni venete e veneziane.

La soluzione che, fatte salve le sorprese, dovrebbe essere approvata pare quella di spostare le navi nel più sobrio ingresso industriale al posto del passaggio monumentale e scenografico che fa entusiasmare i crocieristi e arrabbiare i forestieri. Più debole, anche se ha già superato diversi esami con risultati lusinghieri, sembra il progetto denominato Venis 2.0

proposto dal gruppo siderurgico Duferco. Il progetto dell'Autorità del porto dice: facciamo salvo l'approdo delle grandi navi alla stazione marittima e invece cambiamo l'itinerario attraverso la laguna di Venezia.

Due i fattori condizionanti alla base della decisione sulle grandi navi. Il primo è il fatto che la laguna è un bassofondo largo una decina di chilometri, lungo una cinquantina e profondo poco più di un metro attraversato da canali naturali che vi serpeggiano attraverso e da isole che vi emergono, tra le quali il centro storico di Venezia con i palazzi e le chiese. Le navi possono percorrere solamente i canali più profondi, oppure si sventra la laguna per scavare nei bassifondi nuovi percorsi navigabili.

Il decreto Clini-Passera La laguna è un porto diffuso con numerosi scali specializzati.

Oggi le navi pescherecce entrano dalla bocca di porto di Chioggia. I mercantili e le petroliere entrano dalla bocca di porto di Malamocco e percorrono il canale industriale "dei Petroli" fino agli scali di San Leonardo, Fusina e Marghera. Invece le navi passeggeri entrano dalla bocca di porto del Lido e sfilano nell'indignazione turistica davanti a piazza San Marco fino al canale della Giudecca per ormeggiare alla Marittima.

Il secondo elemento che ha imposto la decisione è avvenuto il 2 marzo 2012, era il governo Monti e la

- segue

nave Costa Concordia giaceva su un fianco all'imboccatura del porticciolo del Giglio. I ministri Corrado Clini (Ambiente) e Corrado Passera (Sviluppo economico, infrastrutture, trasporti) firmarono un decreto contro gli "inchini" delle navi da crociera e stabilirono che nessuna nave avrebbe più percorso l'itinerario davanti a piazza San Marco. Divieto totale e immediato di transito ma con una deroga: non si fermano le navi finché non c'è una via alternativa.

Soluzione per Marghera Molti i progetti proposti, tra i quali quello più avanti è il cosiddetto Duferco-De Piccoli per un terminale passeggeri da costruire alla bocca di porto del Lido. Ora però pare più forte la soluzione chiamata Vittorio Emanuele, cioè far passare le navi da crociera davanti al petrolchimico sullo stesso percorso dei mercantili, allargando e approfondendo il vecchio canale che collega la Stazione Marittima con Marghera, cioè il canale Vittorio Emanuele. Il progetto intende anche riservare uno scalo a Marghera per le future navi malate da gigantismo.

(

Jacopo Giliberto

I rischi sull'indotto. Ripercussioni per economia e occupazione

L'incertezza ha prodotto un calo di 500mila passeggeri in 4 anni

Meno di due mesi fa, le compagnie crocieristiche avevano rilanciato la necessità di trovare «quanto prima» un'alternativa al transito delle grandi navi nel canale della Giudecca. E con quello che definivano «uno sforzo collaborativo senza precedenti», avevano messo a disposizione le simulazioni sulla possibilità di accesso, attraverso il Canale Vittorio Emanuele III, alla Marittima, l'attuale terminal passeggeri «di eccellenza in Italia e nel mondo che risulta irrinunciabile».

Dopo 5 anni di quella che hanno rivendicato come una «collaborazione silenziosa con le istituzioni per trovare una soluzione», lo scorso settembre le compagnie raccolte in Clia (Cruise lines international association) hanno annunciato pubblicamente e in modo congiunto di essere pronte a spostare le navi dal Canale della Giudecca: in questa chiave, e dopo le simulazioni svolte da Royal Caribbean, Carnival-Costa e MSC per valutare il transito sul Canale Vittorio Emanuele, questa è stata ritenuta la soluzione più facilmente e più velocemente percorribile.

D'altronde, il calo degli arrivi - hanno rilevato le stesse compagnie dati alla mano - ha avuto ripercussioni negative non solo per il settore turistico, ma più in generale per l'economia e l'occupazione di Venezia e di tutto il territorio. In questo momento, aspettando una decisione, le compagnie stanno volontariamente restringendo l'ingresso in Laguna alle imbarcazioni fino a 96mila tonnellate, limitando anche il numero complessivo di arrivi. Secondo il report Clia, «ciò si è tradotto nella perdita di mezzo milione di passeggeri a Venezia: da 1,8 milioni del 2013 a 1,4 milioni previsti per il 2017, con un calo del 13% dei passeggeri (-72mila) e del 15% delle toccate nave (27 navi da crociera in meno) nei primi sei mesi di quest'anno. Data lo status di Homeport di Venezia (porto di arrivo e di partenza, non di transito, ndr), questa situazione si riflette su tutto l'Adriatico, che nel 2016 ha registrato un calo dei passeggeri del 6,51%. Le recenti stime fornite da Risposte Turismo per Venezia prevedono per il 2017 un -11,4% di turisti movimentati e -10,6% di toccate nave. Nell'ipotesi che fosse vietato l'arrivo di tutte le navi superiori alle 40 mila tonnellate in Laguna, poi, il numero di crocieristi a Venezia si ridurrebbe del 90% rispetto al 2012, la spesa per beni e servizi locali dell'85% (40 milioni contro 283,6) e l'occupazione dell'83% (600 lavoratori a fronte di 3.660)». "L'impatto economico della Crocieristica a Venezia", secondo l'omonimo studio, rappresenta il 3,26% del Pil del Comune e il 4,1% della forza lavoro.

B. Ga.

Da Paolo Cornetto alla quinta conferenza «MedPorts» Presentato a Barcellona il ruolo dell'Apm Terminal di Savona Vado

L'AIA - Un terminal ad alto fondale, adatto per quei servizi di linea operati dalle mega portacontainer, progettato per quei clienti che chiedono di far partire ed arrivare le loro merci in Europa dal lato sud del continente così da migliorare la loro catena logistica. Questo è l'Apm Terminal Vado presentato nei giorni scorsi a Barcellona dal suo amministratore delegato, Paolo Cornetto, alla quinta conferenza «MedPorts 2017», intervenendo sul tema "Logistica internazionale e catena di approvvigionamento: quale ruolo possono giocare i porti del Mediterraneo attraverso una strategia integrata per raggiungere un risultato positivo?". Cornetto ha evidenziato proprio il futuro ruolo della struttura, attualmente in fase di costruzione, come una nuova porta

(continua a pagina 2)



Lavori per la costruzione del terminal Apm a Vado Ligure

Presentato a Barcellona

di ingresso sud dell'Europa centrale.

«Abbiamo progettato il nostro nuovo terminal tenendo conto delle esigenze delle compagnie di linea, dei nostri clienti terrestri, importatori, esportatori e imprese dell'autotrasporto. La struttura sarà al servizio di un mercato di 70 milioni di consumatori che vivono nel nord Italia, Germania meridionale, Svizzera, Austria e Francia orientale e che distano al massimo di circa otto ore di viaggio dal nostro porto. Sarà operativo un gate completamente automatizzato, il primo di questo tipo mai realizzato in Italia, così da far entrare e uscire i camion più velocemente e in maniera più sicura. Un'offerta che comprende anche gli accosti di un "porto naturale" con fondali a -16 metri che permetteranno di ospitare le grandi navi dei più importanti collegamenti effettuati tra Asia ed Europa, attraverso una modesta deviazione di rotta. E stiamo lavorando con gli operatori del settore ferroviario - ha continuato Cornetto - per disporre di collegamenti senza soluzione di continuità verso i mercati interni. L'obiettivo è quello di creare nuove catene di approvvigionamento in grado di poter creare valide alternative, di raggiungere l'Europa centrale in modo efficiente».

L'apertura del nuovo tunnel ferroviario del Gottardo permetterà il transito di servizi ferroviari intermodali veloci ed ecologici fino alle destinazioni interne europee, migliorando i tem-

pi di transito per le merci provenienti dall'Estremo Oriente rispetto ai servizi offerti fino ad oggi, rispetto alle catene logistiche che fanno capo ai porti del nord Europa. L'obiettivo è quello di movimentare attraverso questa nuova struttura almeno il 40% dei carichi.

L'Apm Terminal Vado sarà anche il primo terminale container in Italia a gestire la nuova generazione di grandi portacontainer mettendo a loro disposizione fondali elevati, gru adatte a movimentare i loro carichi, sia per portata che altezza, accosti ben dimensionati riguardo alla tolleranza di peso, il tutto integrato da una sistema gateway automatizzato e sicuro. Questi vantaggi, combinati con l'assenza di altri tipi di limitazioni infrastrutturali e la presenza di sistemi informatici adatti a servire la filiera logistica fanno di Vado un vero e proprio porto del futuro.

Il terminal Apm Vado, precisa Apm Terminals, è la prima importante struttura container costruita in Italia negli ultimi decenni. Sarà inaugurata nel 2019 e già dispone di un centro logistico dedicato alla movimentazione di frutta fresca provvista di uno specifico magazzino frigorifero. Un impianto che è attualmente il più grande di questo tipo, collocato in un'area portuale, presente sul mercato mediterraneo. Nell'agosto 2015, APM Terminals ha acquistato il terminal "Vado Ligure Reefer" come parte del progetto teso a creare delle nuove catene di distribuzione, per i mercati del nord Italia, della Francia meridionale, della Svizzera e della Germania. Nel 2016 Apm Terminals ha firmato un accor-

dò di joint venture con "Cosco Shipping Ports" e "Qingdao Port International Development" per la gestione del terminal container di Vado.

Porto di Livorno: presentata la nuova edizione di Porto Aperto



LIVORNO – E siamo a 11. E' stata presentata a Palazzo Rosciano la nuova edizione di Porto Aperto, che quest'anno, l'undicesimo dalla sua nascita, si arricchisce di nuovi importanti elementi e nuovi protagonisti, come i porti di Piombino, quelli elbani di Rio Marina, Cavo e Portoferraio, e quello dell'Isola di Capraia, che sono assieme a Livorno le sei stelle della nuova costellazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

“In questi dieci anni oltre 30mila studenti hanno visitato il nostro porto attraverso visite gratuite e guidate – ha detto il dirigente Promozione e Studi, Gabriele Gargiulo – c'è una volontà di integrazione tra due mondi, quello portuale e quello cittadino, che vogliono continuare a parlarsi”.

Il programma 2017-2018 è particolarmente articolato e prevede tra le altre cose:

- Visite guidate ai porti ricadenti sotto la circoscrizione dell'Adsp (i destinatari sono gli studenti delle scuole primarie e secondarie).
- Trasmissioni televisive con focus tematici su argomenti di stretta attualità e di interesse per la comunità portuale.
- Incontri con le scuole e la cittadinanza e mostre per conoscere le zone inaccessibili dei porti ed i suoi protagonisti.
- Visite preliminari al laboratorio multimediale del Port Center.
- Visite al magazzino ex FS adiacente il terminal crociere del porto, struttura che ospita oggi il navicello “Pilade” e la motovedetta “Marzocco”. Mentre la Motonave “Bruno Gregoretti”, attualmente in cantiere per gli ultimi interventi restauro, è invece ormeggiata nel porto Mediceo, in prossimità della Fortezza Vecchia.
- Iniziative culturali in Fortezza Vecchia (L'Autorità, dal 1 agosto 2013 è diventata custode della Fortezza Vecchia in virtù delle concessioni temporanee sottoscritte con gli Enti proprietari. La concessione iniziale è stata prorogata, per il quadriennio 2016-2020).

“Il programma Porto Aperto – è stata la chiosa del presidente Corsini a margine della conferenza stampa – è una iniziativa molto articolata che in questi anni ci ha dato parecchie soddisfazioni. Investire sulla conoscenza dei porti del Sistema dell'Alto Tirreno, valorizzarne la memoria storica e le bellezze culturali e architettoniche, di cui anche Piombino è particolarmente ricca, è un obiettivo nobile che occorre perseguire con sempre maggiore convinzione: per questo motivo, il prossimo traguardo da raggiungere per i prossimi anni sarà quello di sviluppare ulteriormente il percorso espositivo- didattico che oggi va dalla Fortezza Vecchia, e dal suo Port Center, sino al Magazzino Ex Fs”.

NUOVI TRAFFICI SODDISFATTO LORENZINI: «PRESENZA IMPORTANTE»

Grandi manovre per il colosso Msc 'Vita' record per il nostro scalo

È LA PORTA-CONTAINER più grande che abbia mai fatto scalo a Livorno. Lunga 300 metri, larga 48,24 metri e capacità di carico di 8.800 Teu, la Msc VITA è attraccata al Terminal Lorenzini (sponda est Darsena Toscana) senza incontrare particolari difficoltà. Dopo la Maersk Kimi dell'agosto 2014, primo gigante da 7mila teu a fare ingresso in Darsena Toscana, si registra un altro record nel nostro porto. È un segnale che offre un orizzonte positivo, a dimostrazione della centralità che lo scalo labronico ha saputo assumere in questi anni, soprattutto per una compagnia come MSC, che su Livorno ha deciso

di scommettere e puntare, rilanciando un nuovo collegamento settimanale con il Sud America, linea storica che prima veniva operata sul porto della Città dei Quattro Mori attraverso una joint venture tra diversi big operator. Non è un caso che ad attendere la super container ci fosse proprio il patron del gruppo armatoriale ginevrino, Gianluigi Aponte, che ha ringraziato il presidente Corsini e il comandante della Capitaneria di Porto Giuseppe Tarzia per il lavoro svolto: «Se Corsini e Tarzia non fossero intervenuti autorizzando la Msc Vita ad attraccare in Darsena Toscana – ha dichiarato – Livorno

avrebbe perso il 20% del traffico contenitori. Altri porti prendano esempio dalla determinazione e il coraggio con cui le istituzioni del porto di Livorno hanno affrontato il problema».

A DARE il benvenuto alla MSC Vita c'erano stamani tutte le istituzioni, dal sindaco di Livorno, Filippo Nogarini, al presidente dell'Adsp, Stefano Corsini, sino al comandante Tarzia. Soddisfatto Enio Lorenzini: «Abbiamo riportato a Livorno un traffico che avevamo perso – ha detto – ce l'abbiamo fatta: ringrazio la Capitaneria di Porto, l'Adsp, i piloti, e i rimorchiatori per l'ottimo lavoro».



L'ARRIVO La grande nave Msc Vita è attraccata al Terminal Lorenzini sponda Est della Darsena Toscana

Nave da record attraccata a Livorno



La Msc Vita attraccata al porto di Livorno

► LIVORNO

La porta-container più grande che abbia mai fatto scalo a Livorno è attraccata ieri in porto

al Terminal Lorenzini (Darsena Toscana): la "Msc Vita" è lunga 300 metri, larga 48,24 e ha una capacità di carico di 8.800 Teu (un Teu sono circa

49 metri cubi), ha fatto registrare un nuovo record per il porto toscano, dopo quello ottenuto con la "Maersk Kimi" dell'agosto 2014.

Mai una nave così grande in porto

Da **Authority** e Capitaneria l'ok alla Msc Vita da 8.800 teu: record battuto, salvato il traffico contenitori

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

La più grande nave portacontainer mai entrata nel porto di Livorno porta il destino nel nome: si chiama "Msc Vita" e allunga davvero la vita al nostro scalo il fatto che sia riuscita a raggiungere senza guai, sulla Sponda Est della Darsena Toscana, il terminal guidato da **Enio Lorenzini** (con **Francesco Lorenzini** e **Daniele Grifoni** amministratori delegati).

Stiamo parlando di un gigante lungo 300 metri e largo più di 48, 8.800 teu con una capacità di carico di 8.800 teu. Stavolta un po' più leggera del solito, con un pescaggio inferiore ai dieci metri per motivi di sicurezza. Beninteso, in altri porti entrano navi da 15mila teu ma non si dimentichi che, in presenza delle strozzature fisiche di sempre (per pescaggio, lunghezza e larghezza), nel porto di Livorno finora la nave più grande mai vista era la "Maersk Kimi" da 7mila teu.

Quel che conta è l'aspetto simbolico. Ma qui c'era un pericolo assai concreto: veder sparire il collegamento con l'America del Sud, fino a pochi giorni fa operato in tandem da Msc con

altri big. Logico che, quando è stato deciso di operare su quella rotta con navi di una scala dimensionale appena superiore, Livorno sia finita fuori dal radar a vantaggio di Genova.

Il test di ieri era indispensabile per dire che Livorno può farcela ad accogliere le navi che Msc vuol destinare a tale linea.

Livorno ce l'ha fatta - com'è stato detto nella cerimonia (tutta privata) alla quale ha preso parte **Gianluigi Aponte**, numero uno di Msc, uno degli armatori più importanti al mondo - «grazie alla determinazione e al coraggio», da un lato, del presidente **del Authority** **Stefano Corsini** e del comandante della Capitaneria ammiraglio **Giuseppe Tarzia** e, dall'altro, del Corpo dei Piloti in tandem con i rimorchiatori Neri e con il gruppo degli ormeggiatori. L'ingresso della "Msc Vita" è stato autorizzato in deroga alle limitazioni che stoppano l'accesso in porto alle portacontainer oltre i 40 metri di larghezza. Con qualche batticuore, se è vero che all'alba la stazione meteo dell'Avvisatore marittimo ha registrato raffiche di vento al di sopra dei 60 chilometri orari.

Ce l'ha fatta riuscendo per una volta a fare "squadra" come comunità portuale e come città.

Basti dire che, parlando di istituzioni pubbliche, il presidente **Stefano Corsini** e il sindaco **Filippo Nogarin** hanno messo tra parentesi il lungo duello che li ha contrapposti. E Nogarin, ancora con la gamba rotta infagottata dal tutore, ha invitato tutti a «lavorare perché questa non sia un'eccezione» e perché chi vuol puntare su Livorno sappia che «può contare su persone disposte a darsi un gran daffare».

A ciò si aggiunga che, guardando all'imprenditoria privata, **Idt** e **Lorenzini** hanno messo per un attimo da parte la concorrenza commerciale e hanno collaborato per mettere i parabordi a protezione della banchina sotto la torre del Marzocco.

In realtà, come ha fatto capire il presidente **del Authority** nel breve intervento ieri mattina sotto il tendone allestito sulla banchina, potrebbe essere un piccolo passo suscettibile di uno successivo assai più grande. Quale? Si sta lavorando a una sorta di alleanza pubblico-privata sotto la regia di Palazzo Rosciano per intervenire sull'allargamento del canale d'accesso già da ora, contando sulla possibilità di sfruttare il fatto che la draga è al lavoro all'imboccatura sud.

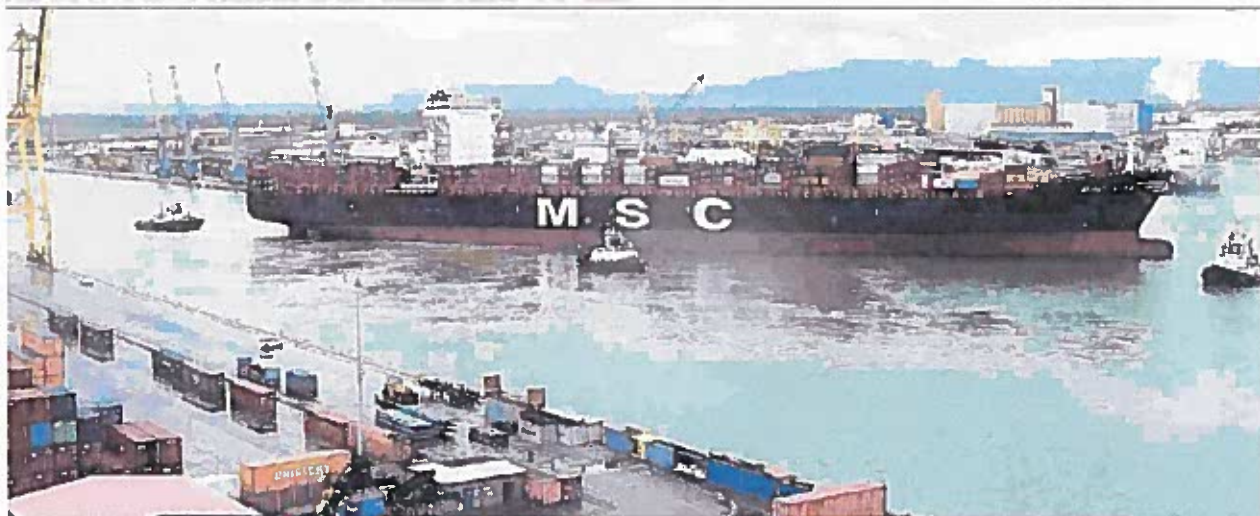
Ben venga la maxi-Darsena

Europa (da Roma l'hanno mandato qui a rimetterne in carreggiata la realizzazione con un progetto bis), ma - queste le parole di Corsini - «bisogna arrivarci vivi: nel frattempo come sopravviviamo in questi 5-6 anni?». «Nel 2019 avremo i tubi Eni spostati nel microtunnel», promette: dunque si potrà allargare il canale «a 120 metri». C'è qualcosa da fare prima ancora? Sì, risponde Corsini: «ogni limitatura delle strozzature fisiche del porto aiutano a spostare un po' più avanti le limitazioni e far entrare navi più grandi».

E da aggiungere, infine, che non è secondario il fatto che a battere il record sia stata una portacontainer di Msc. Il gruppo di Aponte è un altro dei big che negli ultimi cinque anni sono sbarcati a terra nel rischio che si sta giocando sulle banchine del nostro scalo: tramite **Marinvest** è, da un lato, aggiudicatario (in attesa da aprile) della privatizzazione della Porto 2000 insieme al gruppo **Onorato** e, dall'altro, dall'estate 2014 ha un terzo delle quote del terminal delle famiglie **Lorenzini** e **Grifoni**. Ma già in precedenza aveva messo Livorno nel proprio sistema facendone il porto di imbarco di crociere: salvo poi ripensarci per guai e intoppi che Livorno ebbe proprio nel suo anno d'oro.

- segue

ECONOMIA DEL MARE » DARSENA TOSCANA



La Msc Vita, portacontainer capace di caricare 8.800 teu, durante la manovra per entrare in Darsena Toscana. In basso: Aponte (Msc) fra Enio Lorenzini e il presidente dell'Authority Corsini

Il numero uno di Msc: «Così Livorno è un esempio di coraggio e determinazione nelle scelte»



«E' grazie all'impegno del presidente dell'Authority, del comandante della Capitaneria e dei piloti del porto di Livorno che la Msc Vita, larga 48 metri come le portacontainer di ultima generazione, è entrata in Darsena Toscana». Sono le parole di Gianluigi Aponte, alla testa di Msc, una delle più grandi flotte di portacontainer al mondo. Per Aponte Livorno va preso come «esempio di coraggio e determinazione» da parte degli

altri scali italiani: sempre più spesso - ha affermato - dovremo trovare «soluzioni coraggiose per poter operare con navi sempre più grandi in porti costruiti 150-200 anni fa per flotte che non superavano i 150 metri». I porti saranno ampliati ma intanto, «se l'Italia non vuole perdere traffici in favore di altre nazioni», Autorità portuali, Capitanerie e piloti dovranno essere «più coraggiose nel trovare soluzioni temporanee al fine di mantenere i traffici».

Msc Vita a Livorno: è la portacontainer più grande mai arrivata in porto

Livorno - È la portacontainer più grande che abbia mai fatto scalo a Livorno. Con una lunghezza totale di 300 metri, una larghezza di 48,24 e una capacità di carico di 8.800 teu, la Msc Vita è attraccata in mattinata al Terminal Lorenzini (sponda est Darsena Toscana) senza incontrare particolari difficoltà. Dopo la Maersk Kimi dell'agosto 2014, primo gigante da 7.000 teu a fare ingresso in Darsena Toscana, si registra un altro record nel nostro porto. È un segnale che offre un orizzonte positivo, a dimostrazione della centralità che lo scalo labronico ha saputo assumere in questi anni, soprattutto per una compagnia come Msc, che su Livorno ha deciso di scommettere e puntare, rilanciando un nuovo collegamento settimanale con il Sud America, linea storica che prima veniva operata sul porto della Città dei Quattro Mori attraverso una joint venture tra diversi big operator.

Non è un caso che ad attendere la super container ci fosse proprio il patron del gruppo armatoriale ginevrino, Gianluigi Aponte, che ha ringraziato il presidente Corsini e il comandante della Capitaneria di Porto Giuseppe Tarzia per il lavoro svolto: «Se Corsini e Tarzia non fossero intervenuti autorizzando la Msc Vita ad attraccare in Darsena Toscana – ha dichiarato - Livorno avrebbe perso il 20% del traffico contenitori. Altri porti prendano esempio dalla determinazione e il coraggio con cui le istituzioni del porto di Livorno hanno affrontato il problema». A dare il benvenuto alla Msc Vita c'erano stamani tutte le istituzioni, dal sindaco di Livorno, Filippo Negrain, al presidente dell'Adsp, Stefano Corsini, sino al comandante Tarzia. Soddisfatto Enio Lorenzini: «Abbiamo riportato a Livorno un traffico che avevamo perso – ha detto - Ce l'abbiamo fatta: ringrazio la Capitaneria di Porto, l'Adsp, i piloti, e i rimorchiatori per l'ottimo lavoro». I dettagli che hanno portato la mega ship ad arrivare a Livorno verranno illustrati nei prossimi giorni nel corso di una conferenza stampa congiunta tra Capitaneria di Porto e Autorità di sistema portuale.

Shipping. In un anno aumentate del 10% le dimensioni delle unità in transito nel Mediterraneo

Portacontainer, scali troppo piccoli

Operatori in allarme: senza interventi l'Italia perde competitività

Il gigantismo navale delle portacontainer che incrociano sul Mediterraneo sta aumentando più del previsto e diversi terminal italiani stanno perdendo capacità portuale perché non hanno strutture adeguate ad accogliere le unità di grandi dimensioni. L'allarme giunge dai terminalisti europei e da quelli tricolori, che sottolineano come i porti italiani debbano adeguarsi in fretta, con investimenti ad hoc, per non rimanere tagliati fuori dai traffici più importanti; mettendo da parte burocrazia e impulsi neofederalisti, che rischiano di rallentare i processi e di indirizzare altrove le merci.

A spiegare la questione, numeri alla mano, è Marco Conforti, rappresentante italiano nel board of directors di Feport, l'associazione dei terminalisti europei. «Secondo i dati di Drewry (centro di ricerche sul settore marittimo, ndr) - afferma Conforti - tra il maggio 2016 e il maggio 2017 le dimensioni della nave media sulla rotta Asia-Mediterraneo sono cresciute del 10%. E del 10% sono salite anche quelle della nave più grande utilizzata su quella rotta. Inoltre l'unità media sulle linee Asia-Nord Europa, sempre nell'arco di un anno, ha segnato una crescita del 2% mentre la nave più grande è aumentata di dimensioni, anche in questo caso, del 10%».

Questo fenomeno, prosegue Conforti, «sta provocando una ricaduta imprevista sui porti: poiché sul Mediterraneo navigano unità sempre più grandi, queste tendono ad accostare anche nei porti minori, che finora sono stati attrezzati per operare su navi più piccole. Questo significa che anche questi ultimi dovranno investire in approfondimenti di fondali e nuove gru, nonché affrontare i problemi di congestione legati all'arrivo di navi grandi e creare una logistica adeguata. Diversamente saranno tagliati fuori dai grandi traffici».

Luca Becce, alla guida di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani, completa il quadro.

«Le grandi navi di oggi - sottolinea - possono andare in meno porti e in meno terminal rispetto alle unità in circolazione solo fino a cinque anni fa. L'Italia ha sofferto a lungo per un eccessivo localismo nella scelta delle infrastrutture: si è pensato, sbagliando, che il problema fosse l'offerta di banchine e non quello dell'interconnessione logistica.

Ora siamo in ritardo ma, con il piano nazionale della logistica e la riforma della governance degli scali, è partita una pianificazione nazionale corretta. Adesso ci sono porti che hanno capacità di banchina e

- segue

necessitano solo di pochi adeguamenti e scali con connessione infrastrutturale ma senza la giusta capacità di banchina. Il porto di Livorno è un esempio, in questo senso. È l'unico terminal collegato con la rete ferroviaria senza rottura di carico ma il porto è inagibile per navi oltre i 9mila teu (container da 20 piedi, ndr). Per cui è necessario procedere con il piano di riassetto (in corso, ndr) del porto». A Livorno nel 2011, ricorda Becce, «le sole rotte da e per il Far East hanno movimentato qualcosa come 110-120mila teu; nel 2013 si era già scesi a 50mila; oggi non si raggiungono i 10mila.

Perché le navi usate sul Far East ormai sono tutte incompatibili con l'accessibilità di Livorno».

C'è stato, conclude Becce, «un ritardo estremamente importante nell'adeguamento infrastrutturale di questo Paese. Siamo ancora in tempo a rimediare ma bisogna far andare avanti le cose: non devono passare 20 anni dal progetto al compimento di un'opera. Ci vogliono procedure più veloci: la sburocratizzazione è un punto fondamentale e nella riforma portuale c'è. Ora bisogna stare attenti all'afflato autonomistico che sta pervadendo le regioni italiane. Se ricominciamo col meccanismo per cui i piani regolatori portuali seguono le regole e i tempi dei Comuni, siamo fuori gioco. I porti devono avere una logica pianificatoria nazionale».

Raoul de Forcade

Informazioni Marittime

Msc Vita a Livorno, è la più grande



Con una lunghezza di 300 metri, una larghezza di 48, e una capacità di 8,800 teu, il porto di Livorno ha accolto lunedì la sua più grande portacontainer, *Msc Vita*. Ad accoglierla in porto Gianluigi Aponte in persona - patron della Mediterranean Shipping Company guidata da tre anni [dal figlio Diego](#) - che ringrazia il presidente dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, e il comandante della Capitaneria, Giuseppe Tarzia, per le autorizzazioni necessarie all'accesso. «Altri porti - afferma - prendano esempio dalla determinazione e il coraggio con cui le istituzioni del porto hanno affrontato il problema. Se non fossero intervenuti autorizzando la Msc Vita ad attraccare in Darsena Toscana, Livorno avrebbe perso il venti per cento del traffico contenitori».

Msc Vita è impiegata nel servizio West Med to Saec con cui Msc collega settimanalmente Mediterraneo e Sud America, una linea storica di Livorno che in precedenza era operata da un consorzio armatoriale. La nave è approdata al terminal Lorenzini, tre anni dopo *Maersk Kimi*, portacontainer da 7 mila teu. «Abbiamo riportato a Livorno un traffico che avevamo perso. Ce l'abbiamo fatta: ringrazio la Capitaneria di Porto, l'Adsp, i piloti e i rimorchiatori per l'ottimo lavoro», commenta Enio Lorenzini.

Ha ormeggiato al terminal Lorenzini presente l'armatore Gian Luigi Aponte **Viaggio inaugurale della «Msc Vita» (8.819 teu) la più grande cellulare entrata nel porto di Livorno**

LIVORNO - La «Msc Vita» unità fullcontainer della Mediterranean Shipping Co. è entrata nel porto di Livorno ormeggiando al Terminal Lorenzini.

È la nave con maggior capienza di contenitori (8.819) arrivata nello scalo labronico. Laboriose ma, possiamo definirle anche abbastanza svelte, le operazioni di ingresso e ormeggio. L'unità della compagnia di Aponte (l'armatore Gian Luigi era presente in banchina) ha «imboccato» il porto alle 9.45 e alle ore 11 poteva già iniziare le operazioni di imbarco.

L'unità è stata costruita nel 2015, ha una stazza lorda di 95.500 tonnellate (continua a pagina 2)

la Capitaneria di Porto Giuseppe Tarzia per il lavoro svolto: «Se Corsini e Tarzia non fossero intervenuti autorizzando la Msc Vita ad attraccare in darsena Toscana lato est - ha dichiarato - Livorno avrebbe perso il 20% del traffico contenitori. Altri porti prendano esempio dalla determinazione e il coraggio con cui le istituzioni del porto di Livorno hanno affrontato il problema».

A dare il benvenuto alla fullcontainer c'erano tutte le istituzioni, dal sindaco di Livorno, Filippo Negrini, al presidente dell'AdSp, Stefano Corsini, sino al comandante Tarzia. Soddisfatto Enio Lorenzini: «Abbiamo riportato a Livorno un traffico che avevamo perso - ha detto - Ce l'abbiamo fatto: ringrazio la Capitaneria di Porto, l'AdSp, i piloti, e i rimorchiatori per l'ottimo lavoro».

I dettagli che hanno portato la mega ship ad arrivare a Livorno verranno illustrati nei prossimi giorni nel corso di una conferenza stampa congiunta tra Capitaneria di Porto e Autorità di Sistema portuale.

Viaggio inaugurale

nell'area, una lunghezza di 300 metri e una larghezza di 48,24 con un pescaggio di circa 10 metri. È stata proprio la larghezza che ha leggermente rallentato l'ingresso anche se i piloti livornesi sono ormai professionalmente preparati a simili transiti.

Queste però sono le navi del futuro... più piccole. Oggi in alcuni scali marittimi italiani si lavorano cellulari che trasportano oltre 14mila teu, vedi Trieste, Genova, Venezia, Gioia Tauro e La Spezia. Perché Livorno abbia un futuro nel servizio contenitori è urgente il trasferimento a mare dello scalo e la piattaforma Europa ormai è più che una necessità.

La «Msc Vita» ha battuto il record che apparteneva alla «Maersk Kimi» arrivata a Livorno nell'Agosto del 2014, e sarà impiegata sulla una relazione di traffico dall'Italia per il porto del Sudamerica. Accetta infatti merce per gli scali brasiliani di Rio de Janeiro, Santos, Novegantes, Itapoa, Paranaguá, Vitória, Rio Grande, Pacem, Salvador Baía, Suape, Manaus, Vila do Conde.

In Uruguay scalerà Montevideo, in Paraguay Puerto Seguro, Fluvial, Asunción e Pilar e in Argentina Buenos Aires, Rosario e Zarate.

La compagnia, rappresentata a Livorno all'agenzia marittima Aldo Spadoni, ha deciso di scommettere e puntare, rilanciando questo nuovo collegamento settimanale con il Sud America, linea storica che prima veniva operata sul porto della Città del Quattro Mori attraverso una joint venture tra diversi big operatori.

Non è un caso che ad attendere la super container ci fosse proprio il patron del gruppo armatoriale ginevrino, Gianluigi Aponte, che ha ringraziato il presidente Corsini e il comandante del

LA "MSC VITA" ARRIVA A LIVORNO



Mai prima d'ora una porta container così grande

Livorno, 6 novembre 2017 – È la porta-container più grande che abbia mai fatto scalo a Livorno. Con una lunghezza totale di 300 metri, una larghezza di 48,24 e una capacità di carico di 8.800 Teu, la Msc VITA è attraccata in mattinata al Terminal Lorenzini (sponda est Darsena Toscana) senza incontrare particolari difficoltà. Dopo la Maersk Kimi dell'agosto 2014, primo gigante da 7mila teu a fare ingresso in Darsena Toscana, si registra un altro record nel nostro porto. È un segnale che offre un orizzonte positivo, a dimostrazione della centralità che lo scalo labronico ha saputo assumere in questi anni, soprattutto per una compagnia come MSC, che su Livorno ha deciso di scommettere e puntare, rilanciando un nuovo collegamento settimanale con il Sud America, linea storica che prima veniva operata sul porto della Città dei Quattro Mori attraverso una joint venture tra diversi big operator. Non è un caso che ad attendere la super container ci fosse proprio il patron del gruppo armatoriale ginevrino, Gianluigi Aponte, che ha ringraziato il presidente Corsini e il comandante della Capitaneria di Porto Giuseppe Tarzia per il lavoro svolto: "Se Corsini e Tarzia non fossero intervenuti autorizzando la MSC Vita ad attraccare in Darsena Toscana – ha dichiarato – Livorno avrebbe perso il 20% del traffico contenitori. Altri porti prendano esempio dalla determinazione e il coraggio con cui le istituzioni del porto di Livorno hanno affrontato il problema". A dare il benvenuto alla MSC Vita c'erano stamani tutte le istituzioni, dal sindaco di Livorno, Filippo Negrain, al presidente dell'Adsp, Stefano Corsini, sino al comandante Tarzia. Soddisfatto Enio Lorenzini: "Abbiamo riportato a Livorno un traffico che avevamo perso – ha detto – Ce l'abbiamo fatta: ringrazio la Capitaneria di Porto, l'Adsp, i piloti, e i rimorchiatori per l'ottimo lavoro".

I dettagli che hanno portato la mega ship ad arrivare a Livorno verranno illustrati nei prossimi giorni nel corso di una conferenza stampa congiunta tra Capitaneria di Porto e Autorità di Sistema Portuale.

Filippi: “Aponte a Livorno? Non si muove a caso”

Parla il Senatore PD Marco Filippi, ieri presente a Livorno all'incontro con l'armatore Gianluigi Aponte: “Penso che possa essere interessato alla Darsena Europa, ma non sarà l'unico”. “Il suo interesse è molto importante, più di quello dei cinesi”.

di Lucia Nappi

LIVORNO -*“E' stata una giornata importante per Livorno, Aponte ha posto l'accento su quanto può essere fatto, fronte mare e non solo fronte terra, sono questioni di cui si intende. E' stata importante la sua presenza, molto più dell'evento che è off records, nel senso che la nave è da 8.800 Teu, nel nord Europa si parla anche di navi da 20 mila Teu, ma normalmente nei porti europei arrivano navi da 15 mila Teu.”*

Questo il commento del senatore PD, Marco Filippi, che ieri ha partecipato alla cerimonia per la visita dell'armatore Gianluigi Aponte al Terminal Lorenzini, nell'occasione dell'ingresso in porto della nave MSC Vita (da 8,800 Teu) la più grande nave mai entrata a Livorno.

“Aponte ha letto un discorso scritto di suo pugno, per niente roboante, ma molto concreto.” – ha commentato Filippi”– Si è concentrato su elementi della quotidianità e delle cose da poter fare subito. Ha rivolto l'attenzione sui poteri del porto: il comandante del porto e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale che ha anche ringraziato per aver riportato chiarezza nelle regole. A Livorno le ordinanze prevedono che non possono fare ingresso le navi al di sopra dei 40 m, mentre la MSC Vita è di 48 m”

Senatore, secondo lei Aponte è interessato alla Darsena Europa?

“Aponte non si muove a caso. La sua presenza è molto importante perché ha dichiarato la sua attenzione allo scalo labronico. Penso che sia uno degli armatori che possano essere interessati alla Darsena Europa, poi non sarà l'unico, si muovono anche gli altri. Il suo interesse è molto importante, più di quello dei cinesi, anche se le manifestazioni di interesse son questioni complesse che coinvolgono molti aspetti.”

IL FRONTE DEL PORTO

I MOTIVI DEL RITARDO
UFFICIALMENTE, I MOTIVI DEL RITARDO
SONO LE VERIFICHE DI LEGGE SULL'ATI
MA ORMAI SONO POCHI A CREDERCI

Crociere, stand by dopo la gara Timori per i 'correttivi' Delrio

Intanto l'attenzione della Porto 2000 si sposta su Piombino

ASPETTANDO Godot, come ironizza Samuel Beckett nella sua famosa 'piece': ovvero, aspettando che si compia l'operazione Porto 2000 dopo la gara per la gestione dei flussi dei traghetti e delle crociere, l'attenzione dell'Autorità di sistema portuale si sposta per il momento a Piombino. Dove il sindaco della città Massimo Giuliani presenterà giovedì prossimo nella sala consiliare la stagione crocieristica 2018. L'iniziativa, sottolinea il Comune di Piombino, è coordinata dalla Porto 2000 di Livorno in collaborazione con l'Autorità di sistema, che interverrà con il suo presidente Stefano Corsini e con il segretario generale Massimo Provinciali, attualmente ancora presidente della Porto 2000. A Piombino è la Tuscany Terminal Srl a fare da riferimento per le crociere. Sono previsti filmati e un dibattito.

NEL QUADRO del 'sistema' portuale del Tirreno settentrionale, costituito dai porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Cavo, Rio Marina e Capraia isola, il coordinamento per un calendario di crociere da presentare al prossimo salone mondiale di Miami è tra gli obiettivi che la stessa AdsP si è posta. Un coordinamento che coinvolge sempre più Piombino, sia per l'offerta della costa degli Etruschi sia per l'Elba: ma che non può non avere nella Porto 2000 da privatizzare il perno di tutti i progetti. Ed è proprio sulla Porto 2000 che sono puntati tutti gli obiettivi del cluster portuale del 'sistema'. Dopo l'annuncio, ormai di oltre cinque mesi fa, della vittoria del gruppo Onorato nella gara per la gestione della società (l'ATI vincitrice con 99,58 punti su 100 è formalmente composta da Siner-gest, Moby, Ltm e Marinvest/Msc) tutto è rimasto congelato, in attesa di una aggiudicazione definitiva che non si è ancora avuta.

l'ipotesi la cordata vincente ha messo sul piatto – come ha dichiarato lo stesso Massimo Provinciali che ha presieduto la commissione di gara – circa 100 milioni di euro di investimenti. Con un progetto, elaborato da una dozzina di qualificati professionisti anche livornesi, che inciderà fortemente sull'intera area portuale costituita dall'Alto Fondale, la calata Orlando, il bacino Cappellini e l'ex silos Matarrese, finalmente strappato al brutto degrado attuale.

PERCHÈ ALLORA tutto si è fermato e l'aggiudicazione definitiva ai vincitori non c'è ancora stata? Ufficialmente, i motivi del ritardo sono le verifiche di legge sull'Ati: ma cinque mesi sono un'eternità e ormai sono pochi a crederci. (Gira voce invece che si attenderebbe il varo definitivo dei 'correttivi' della riforma portuale di Delrio – la scadenza di legge sarebbe tra una settimana, il 15 novembre, anche se qualcuno ha parlato del 15 dicembre – per chiarire se alcuni dei punti iscritti nella gara, compresa la disponibilità effettiva dell'Alto fondale (oggi ancora in gestione alla Cilp) siano o no giuridicamente validi. Forse qualcosa si potrà sapere in più proprio dall'incontro a Piombino di giovedì con l'abbinata Corsini/Provinciali.

A.F.

L'AGGIUDICAZIONE

Il gruppo di Onorato ha vinto la competizione cinque mesi fa



**La data
cruciale**

Il sindaco di Piombino presenterà giovedì nella sala consiliare la stagione crocieristica 2018



**Passaggi
principali**

Il coordinamento

Il coordinamento coinvolge sempre più Piombino, sia per l'offerta della costa sia per l'Elba: ma che non può non avere nella Porto 2000 il perno di tutti i progetti

La cordata vincente

La cordata vincente ha messo sul piatto – come ha dichiarato Massimo Provinciali che ha presieduto la gara – circa 100 milioni di euro di investimenti

«Il porto di Salivoli dev'essere adeguato»

La Coop l'Ormeccio, replicando al comitato "Difesa del golfo", illustra i progetti per il futuro del Marina

► PIOMBINO

Quello di Salivoli è un porto da adeguare, perché i tempi sono mutati e perché da tempo l'utenza lo chiede.

Lo dicono dalla Coop l'Ormeccio della Marina di Salivoli, replicando alle critiche, pubblicate nei giorni scorsi dal Tirreno, di **Vittore Rossi** del comitato "Difesa del golfo".

«Per motivare il suo parere – scrivono – il signor Rossi ha sciorinato una serie corposa di inesattezze alle quali, per onor del vero, desideriamo replicare. 1) «la nuova proposta di ampliamento del porto di Salivoli giunge inaspettata visto che è la terza o quarta volta che ci provano, sempre respinta dall'amministrazione comunale». Dove abbia attinto il signor Rossi questa notizia onestamente ci sfugge, dal momento che l'amministrazione comunale di Piombino non ha mai respinto alcun progetto di ampliamento, anche perché non ne abbiamo mai presentati. 2) Nell'articolo si passa poi di palo in frasca, parlando delle posidonie; una sorta di erbe del mare, di certo non inquinanti, in quanto nascono in mare e che si depositano sulla spiaggia. «Siamo all'assurdo che queste posidonie siano gettate allo scoglio di Orlando che è parco. Ci fu detto in via

sperimentale». Seconda inesattezza. La Coop l'Ormeccio ha sempre rispettato la convenzione in atto e rimosso le posidonie secondo i dettami concordati con l'amministrazione comunale. Per altro non sono gettate, ma accatastate favorendo la loro ripresa dal mare stesso allo scoglio d'Orlando, ovvero sul solito asse fisiografico previsto dalla normativa. 3) Si passa all'insabbiamento nella zona antistante l'ingresso del porto: «Nel contempo grazie ai loro geniali tecnici, pensarono ad un dighetta soffolta, ma nella realtà un metro fuori dall'acqua che doveva evitare questa situazione». Criticare senza essere competente della materia a volte gioca brutti scherzi, perché intanto la dighetta in realtà è un pennello più soffolta, il primo sopra il livello del mare, la seconda sotto il livello del mare e poi riguardo ai geniali tecnici, non riusciamo a comprendere come mai il signor Rossi con questa frase sarcastica si debba dolere del fatto che il progetto fu seguito dallo studio Aminti uno tra i più competenti e dunque migliori d'Italia. Dovevamo farlo seguire a qualcuno meno bravo? È questa la nostra mancanza? 4) torna a parlare delle posidonie e si fa un mix con la sabbia. «Le posidonie sono montagne co-

me prima e la sabbia avanza inesorabile verso l'ingresso del porto». Purtroppo il formarsi sul litorale dei cumuli di posidonie, specialmente durante l'inverno a seguito delle mareggiate, è un fatto fisiologico e purtroppo inarrestabile. Riguardo invece all'insabbiamento dell'ingresso del porto, questo è dovuto al fatto che durante la costruzione del sopradetto «pennello-soffolta» fu eliminato lo sperone sulla foce del Rio Salivoli, non certo per volere del Marina di Salivoli che ha in progetto appunto di ripristinarlo. Ed è questa la vera causa dell'insabbiamento. Come dimostrano per altro studi scientifici, non certo fatti da noi, effettuati addirittura in vasche di sperimentazione. Per completezza di informazione va aggiunto anche che l'idea progettuale riguardante l'ampliamento del porto si estende verso il largo e che non verranno minimamente aumentati gli ingombri del Marina di Salivoli sul fronte spiaggia. Dunque l'arenile resterà inalterato, come anche l'ingresso al porto. 5) Tra i motivi dell'auspicato ampliamento non è secondario il fatto che la Marina di Salivoli ha circa 250 aspiranti soci in lista di attesa da anni».

«Il signor Rossi – proseguono – per evitare l'ampliamento

ha un'idea migliore e a dir poco bizzarra: «Parlano di liste di attesa, di sinergie passino le stesse a questo porto (La Chiusa, ndr) facilitando questo progetto». Onestamente questa boutade si commenta da sola e fa sorridere. Sarebbe come invitare il gestore di un ristorante a dirottare le prenotazioni dei propri clienti ad un altro esercente. Collaborare non crediamo significhi proprio questo! Seconda osservazione. La Marina di Salivoli ha una sua precisa collocazione che la rende unica e apprezzata come una tra le 5 eccellenze del litorale tirrenico, come tra l'altro dimostrano le ricerche operate dal consorzio Navigo al quale siamo associati e dunque magari attira i diportisti proprio in virtù delle sue peculiarità, essendo il porto più vicino all'isola d'Elba».

«Per concludere ci piace sottolineare che un porto già strutturato come quello di Marina di Salivoli, che non ci dimentichiamo offre opportunità di lavoro a un indotto di 75 persone, è fisiologico che vada nel tempo adeguato alle necessità degli utenti e rammodernato e dispiace essere criticati a volo radente senza entrare nel merito della questione, ma solo per fini strumentali. Il signor Rossi già nel 2014 suggeriva consigli e indicazioni, salvo poi criticare tutto e tutti».

SULLE PROPOSTE

Non è vero che siano state bocciate, perché in realtà, almeno fino a ora, non ne abbiamo mai presentate

75 PERSONE DALL'INDOTTO

La nostra è una realtà importante per l'economia della zona e dagli utenti ci arrivano richieste molto chiare

Il porto di Marina di Salivoli, sullo sfondo l'Isola d'Elba



Napoli: “Economia del Mare, un’opportunità di sviluppo per il territorio: le ZES” /Covegno Propeller

NAPOLI – Il convegno **“Economia del Mare, un’opportunità di sviluppo per il territorio: le Zone Economiche Speciali”** è in programma mercoledì 8 novembre 2017 – ore 15:30 – presso la Lega Navale di Napoli (Giardini Molosiglio), organizzato dal Propeller Club di Salerno in partnership con il Club di Napoli e l’Ordine dei Commercialisti partenopeo.

La Regione Campania è tra quelle che hanno già approvato il documento di base per l’istituzione della **“Zona economica speciale”** (Zes) dei porti e delle aree retroportuali di Napoli e Salerno caratterizzate da forte consistenza logistica, infrastrutturale e produttiva.

Nel documento sono anche indicate tutte le opportunità disponibili per le Zes in termini di incentivi finanziari, di sgravi e di esenzioni doganali e fiscali, di semplificazioni normative e amministrative che dovranno essere definite in un successivo provvedimento del governo.

Il programma prevede:

Ore 15:30 – Welcome Coffee e registrazione partecipanti

Saluti:

Umberto Masucci, Presidente Propeller Club di Napoli

Alfonso Mignone, Presidente Propeller Club di Salerno

Vincenzo Moretta, Presidente Ordine dei Commercialisti di Napoli

Liliana Speranza, Consigliere Ordine dei Dottori Commercialisti di Napoli

I SESSIONE

Moderatore:

Federico Garolla di Bard, Vice Presidente Propeller Club di Napoli

Interventi:

Bruno Castaldo, Studio Legale Castaldo Magliulo & Associati: Presupposti ed obiettivi delle Z.E.S.

Alessandro Panaro, SRM-Intesa San Paolo: L’esperienza internazionale delle Z.E.S

Achille Coppola, Segretario Consiglio Nazionale Ordine dei Commercialisti: Il ruolo delle Z.E.S. nelle politiche economiche del Mezzogiorno

II SESSIONE

Moderatore:

Arturo Capasso, Università degli Studi del Sannio

Interventi:

Pietro Spirito, Presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale

Ambrogio Prezioso, Presidente Confindustria Campania

Amedeo Lepore, Assessore alle Attività Produttive, Regione Campania

La Conferenza regionale degli stakeholder dell'Unione per il Mediterraneo sulla Blue Economy si svolgerà a Napoli il 29-30 Novembre 2017



Napoli, 6 novembre 2017 – Nel 2015 i Ministri dell'Unione per il Mediterraneo (UpM) hanno adottato la Dichiarazione Ministeriale dell'UpM sulla Blue Economy. Per garantire strutture di governance appropriate, si è costituito il Forum dell'UpM sulla Blue Economy, quale "...quadro di dialogo sull'economia blu sostenibile..." formato da vari elementi, tra cui la Conferenza Regionale degli Stakeholder dell'UpM sulla Blue Economy.

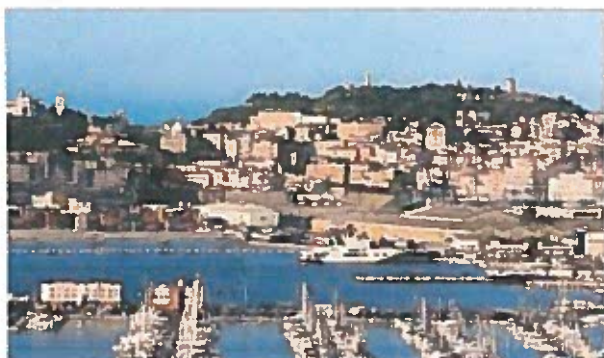
La Conferenza Regionale degli stakeholder dell'UpM sulla Blue Economy avrà luogo a Napoli il 29-30 novembre 2017 col fine ultimo di:

1. consolidare la comunità dell'economia blu del Mediterraneo attraverso lo scambio di idee e punti di vista tra gli stakeholder chiave;
2. sfruttare le esperienze e le lezioni apprese in modo da stimolare la contaminazione reciproca e favorire ampi partenariati;
3. discutere delle opportunità e delle sfide dei vari settori della blue economy in termini di creazione di posti di lavoro e potenziale di investimento.

Questa Conferenza internazionale e multilaterale di due giorni riunirà rappresentanti di governi, autorità regionali/locali, operatori economici, università e centri di formazione, agenzie di sviluppo internazionali, organizzazioni internazionali e organizzazioni della società civile che si occupano di questioni marine e marittime.

E' possibile iscriversi online, entro il prossimo 10 novembre: <http://www.med-vkc-blueconomy.org/events/ufm-blue-economy-stakeholders-conference/>

Aspetti contrattuali e fiscali del Contratto di ormeggio



BRINDISI – Il contratto di ormeggio del posto barca di natura onerosa, a prestazioni corrispettive, regola-
menta sia lo specchio d'acqua dotato di pontili destinati all'ormeggio di imbarcazioni da diporto sia i servizi
complementari. Solitamente le parti contrattuali sono individuabili nel concessionario del porto turistico che
mette a disposizione spazi e servizi e nel proprietario dell'imbarcazione.

E' un contratto atipico che può comprendere anche il servizio di custodia dell'imbarcazione e quanto neces-
sario ai rifornimenti del natante quali prese di energia elettrica, rete telefonica o approvvigionamenti di ac-
qua. Può essere altresì previsto il diritto ad usare gli anelli per l'ormeggio o l'utilizzo delle bitte.

Le spese di gestione e manutenzione degli spazi e delle attrezzature comuni sono ripartite secondo regole
indicate nel contratto ovvero in maniera forfettaria. La durata del contratto di ormeggio, secondo la prassi, è
di durata pluriennale e può prevedere anche il pagamento anticipato dei canoni. L'ormeggio può stabilirsi
temporalmente su base annuale o stagionale ovvero giornaliera.

Dal punto di vista fiscale, ai fini dell'IVA, il corrispettivo soggiace all'aliquota ordinaria, indipendentemente
che si tratti di contratto di breve durata ovvero che si tratti di contratto di durata pluriennale. In caso di con-
tratto stipulato da un privato si applicherà, in luogo dell'Imposta sul Valore Aggiunto, l'Imposta di registro.
I corrispettivi derivanti dal contratto di ormeggio costituiscono ricavi e quindi sotto il profilo fiscale rappre-
sentano componenti positivi di reddito che vanno contabilizzati in base al principio di competenza, se
l'esercente è in regime di impresa.

Quindi nel caso di pagamento anticipato dei canoni viene richiesto dalla pratica e dai principi contabili di
procedere con i risconti ovvero con lo storno di quei proventi percepiti entro la chiusura dell'esercizio ma di
competenza di esercizi successivi, poiché trattasi di riscossioni anticipate i cui benefici riguardano anche i
bilanci degli esercizi seguenti.

Cosimo Salvatore CORSA

CASSAZIONE

Errore nel decreto dissequestrata la New Port

Nel 2013, era scattato il sequestro per la New port spa, la società sospettata di gestire per conto di ambienti mafiosi i container delle merci all'interno del porto di Palermo. Adesso, la Corte di Cassazione annulla il provvedimento bacchettando il collegio che l'ha emesso, il tribunale Misure di prevenzione di Palermo presieduto da Silvana Saguto. Perché venne commesso un errore macroscopico: dopo un anno di amministrazione giudiziaria, adottato per bonificare la società dalle infiltrazioni mafiose, non poteva essere emesso un provvedimento di sequestro, ma solo di confisca o di restituzione della società. «L'adozione del provvedimento di sequestro dei beni - scrive la prima sezione della Corte di Cassazione presieduta da Maria Stefania Di Tomassi - si è risolto in una strumentale elusione dei termini di durata dell'amministrazione giudiziaria lesiva dei diritti dell'interessato».

Un errore della giudice Saguto nel decreto. La Cassazione dissequestra la New port

La società di gestione dei container al porto era stata bloccata per mafia. I giudici: "Poteva essere solo confiscata"

Nel 2013, era scattato il sequestro per la New port spa, la società sospettata di gestire per conto di ambienti mafiosi i container delle merci all'interno del porto di Palermo. Adesso, la Corte di Cassazione annulla il provvedimento bacchettando il collegio che l'ha emesso, il tribunale Misure di prevenzione di Palermo presieduto da Silvana Saguto. Perché venne commesso un errore macroscopico: dopo un anno di amministrazione giudiziaria, adottato per bonificare la società dalle infiltrazioni mafiose, non poteva essere emesso un provvedimento di sequestro, ma solo di confisca o di restituzione della società. «L'adozione del provvedimento di sequestro dei beni - scrive la prima sezione della Corte di Cassazione presieduta da Maria Stefania Di Tomassi - si è risolto in una strumentale elusione dei termini di durata dell'amministrazione giudiziaria lesiva dei diritti dell'interessato». Adesso, gli amministratori della New Port hanno fatto scattare un esposto alla procura di Caltanissetta, contro la giudice finita al centro dell'indagine sulla gestione dei beni confiscati. Chiedono anche di potersi costituire parte civile all'udienza preliminare in corso. La stessa sorte della New port potrebbero avere anche le altre società che nel 2013 vennero sequestrate nello stesso contesto di indagini al porto.

Gnv, nuova linea merci Trapani-Livorno

Genova - La compagnia marittima Gnv annuncia l'apertura di uno scalo merci bisettimanale che collega i porti di Trapani e Livorno. «Dopo aver con soddisfazione potenziato i servizi a favore degli operatori della Sicilia Orientale grazie agli investimenti su Termini Imerese, con l'apertura di questa nuova Autostrada del Mare - dice Matteo Catani, ad di Gnv- intendiamo rispondere le specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche del trapanese, particolarmente attive nell'ambito della filiera industriale toscana della carta e della filiera vitivinicola della Sicilia occidentale». Gnv e l'autorità di sistema portuale del mar di Sicilia Occidentale - dice una nota - hanno avviato un percorso volto a far crescere i traffici e a sfruttare la complementarità degli scali del network: la Compagnia è presente in Sicilia dal 1993 e ha lavorato al rafforzamento della fitta rete di collegamenti tra Sicilia e dorsale tirrenica introducendo il nuovo collegamento Livorno-Trapani. Il servizio che collegherà i porti di Livorno e Trapani integra gli attuali cinque collegamenti effettuati dalla compagnia in Sicilia. «Siamo felici - commenta Pasqualino Monti, presidente dell'autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - del debutto della nuova linea perché, nonostante l'attuale mancanza di una qualificata offerta portuale dal punto di vista infrastrutturale, i nostri scali ci sono e vogliono dire la loro. Siamo consapevoli di avere iniziato un percorso non privo di ostacoli: la fase di crescita intrapresa sarà lunga e molto impegnativa».

Una linea merci tra i porti di Trapani e Livorno

Si potenziano i servizi ma le infrastrutture non dispongono ancora di un' offerta qualificata

PALERMO - La compagnia marittima GNV annuncia l' apertura di uno scalo merci bisettimanale che collega i porti di Trapani e Livorno . "Dopo aver con soddisfazione potenziato i servizi a favore degli operatori della Sicilia Orientale grazie agli investimenti su Termini Imerese, con l' apertura di questa nuova Autostrada del Mare - dice Matteo Catani, Ad di GNV- intendiamo rispondere le specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche del trapanese, particolarmente attive nell' ambito della filiera industriale toscana della carta e della filiera vitivinicola della Sicilia occidentale ". GNV e l' autorità di sistema portuale del mar di Sicilia Occidentale - dice una nota - hanno avviato un percorso volto a far crescere i traffici e a sfruttare la complementarietà degli scali del network: la Compagnia e' presente in Sicilia dal 1993 e ha lavorato al rafforzamento della fitta rete di collegamenti tra Sicilia e dorsale tirrenica introducendo il nuovo collegamento Livorno-Trapani. Il servizio, che collegherà i porti di Livorno e Trapani, integra gli attuali cinque collegamenti effettuati dalla compagnia in Sicilia. "Siamo felici - commenta Pasqualino Monti, presidente dell' autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - del debutto della nuova linea perché, nonostante l' attuale mancanza di una qualificata offerta portuale dal punto di vista infrastrutturale, i nostri scali ci sono e vogliono dire la loro. Siamo consapevoli di avere iniziato un percorso non privo di ostacoli: la fase di crescita intrapresa sarà lunga e molto impegnativa".

IN BREVE

traghetti Nuova linea Gnv Livorno-Trapani
Nuovo collegamento per Gnv con la Sicilia. La compagnia di ferry con quartier generale a Genova ha annunciato l'apertura di uno scalo merci bisettimanale che collega i porti di Trapani e Livorno.

«Con l'apertura di questa nuova **autostrada del mare** - dice Matteo Catani, ad di Gnv - intendiamo rispondere alle specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche del trapanese, particolarmente attive nell'ambito della filiera industriale toscana della carta e della filiera vitivinicola della Sicilia occidentale».

Crociere Lisbona inaugura un terminal Nel **porto** di Lisbona, il 10 novembre, sarà inaugurato un nuovo terminal crociere, gestito dal gruppo turco Global ports holding, e che è stato realizzato in due anni con un investimento di 24 milioni.

Il terminal ha una banchina di 1.500 metri lineari.

Sull'area è stato costruito un edificio di tre piani che si sviluppano per un totale di 13.800 metri quadri. Nei primi nove mesi del 2017 il **porto portoghese** ha movimentato 365mila passeggeri (+1% sullo stesso periodo del 2016).

Trapani

Gnv, collegamento con Livorno bisettimanale

OOO La compagnia marittima Gnv annuncia l'apertura di uno scalo merci bisettimanale che collega i porti di Trapani e Livorno. Gnv e l'autorità di sistema portuale del mar di Sicilia Occidentale hanno avviato un percorso volto a far crescere i traffici e a sfruttare la complementarietà degli scali del network: la compagnia è presente in Sicilia dal 1993 e ha lavorato al rafforzamento della fitta rete di collegamenti tra Sicilia e dorsale tirrenica introducendo il nuovo collegamento Livorno - Trapani. Il servizio che collegherà i porti di Livorno e Trapani integra gli attuali cinque collegamenti effettuati dalla compagnia in Sicilia. (*LASPA*)

Nuovo servizio merci Gnv Trapani-Livorno



Gnv annuncia l'avvio di un nuovo servizio merci bisettimanale che collegherà i porti di **Trapani e Livorno** a partire dal 9 novembre. Il collegamento integra gli attuali cinque servizi merci effettuati dalla compagnia in Sicilia. L'attivazione della nuova linea è stata resa possibile dalla collaborazione tra Gnv e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale che, si legge in una nota congiunta, "hanno avviato un percorso volto a far crescere i traffici e a sfruttare la complementarietà degli scali del network".

I commenti

"con l'apertura di questa nuova Autostrada del Mare - dice Matteo Catani, ad di Gnv - intendiamo rispondere le specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche del trapanese, particolarmente attive nell'ambito della filiera industriale toscana della carta e della filiera vitivinicola della Sicilia occidentale".

"Siamo felici - commenta Pasqualino Monti, presidente dell'autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - del debutto della nuova linea perché, nonostante l'attuale mancanza di una qualificata offerta portuale dal punto di vista infrastrutturale, i nostri scali ci sono e vogliono dire la loro. Siamo consapevoli di avere iniziato un percorso non privo di ostacoli: la fase di crescita intrapresa sarà lunga e molto impegnativa".

Trasporti: Gnv, linea merci Trapani-Livorno

Servizio integra gli attuali cinque collegamenti



La compagnia marittima GNV annuncia l'apertura di uno scalo merci bisettimanale che collega i porti di Trapani e Livorno.

"Dopo aver con soddisfazione potenziato i servizi a favore degli operatori della Sicilia Orientale grazie agli investimenti su Termini Imerese, con l'apertura di questa nuova Autostrada del Mare - dice Matteo Catani, Ad di Gnv- intendiamo rispondere le specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche del trapanese, particolarmente attive nell'ambito della filiera industriale toscana della carta e della filiera vitivinicola della Sicilia occidentale". Gnv e l'autorità di sistema portuale del mar di Sicilia Occidentale - dice una nota - hanno avviato un percorso volto a far crescere i traffici e a sfruttare la complementarietà degli scali del network: la Compagnia è presente in Sicilia dal 1993 e ha lavorato al rafforzamento della fitta rete di collegamenti tra Sicilia e dorsale tirrenica introducendo il nuovo collegamento Livorno-Trapani. Il servizio che collegherà i porti di Livorno e Trapani integra gli attuali cinque collegamenti effettuati dalla compagnia in Sicilia.

"Siamo felici - commenta Pasqualino Monti, presidente dell'autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - del debutto della nuova linea perché, nonostante l'attuale mancanza di una qualificata offerta portuale dal punto di vista infrastrutturale, i nostri scali ci sono e vogliono dire la loro. Siamo consapevoli di avere iniziato un percorso non privo di ostacoli: la fase di crescita intrapresa sarà lunga e molto impegnativa".

GNV: al via il 9 novembre al collegamento bisettimanale merci tra Sicilia e Toscana

(FERPRESS) – Palermo, 6 NOV – GNV, grazie alla sinergia avviata con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, annuncia l'apertura di uno scalo merci bisettimanale che collega i porti di Trapani e Livorno.

“Dopo aver con soddisfazione potenziato i servizi a favore degli operatori della Sicilia Orientale grazie agli investimenti su Termini Imerese, con l'apertura di questa nuova Autostrada del Mare – ha dichiarato Matteo Catani, AD di GNV – intendiamo rispondere le specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche del trapanese, particolarmente attive nell'ambito della filiera industriale toscana della carta e della filiera vitivinicola della Sicilia occidentale”.

GNV e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale hanno avviato un percorso volto a far crescere i traffici e a sfruttare la complementarietà degli scali del network: la Compagnia è presente in Sicilia dal 1993 e ha lavorato al rafforzamento della fitta rete di collegamenti tra Sicilia e dorsale tirrenica introducendo il nuovo collegamento Livorno-Trapani.

Il servizio che collegherà i porti di Livorno e Trapani integra gli attuali cinque collegamenti effettuati dalla Compagnia in Sicilia: GNV opera infatti i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova e Napoli, la linea Civitavecchia – Palermo, con partenze da Civitavecchia il venerdì alle 19:00 e da Palermo la domenica alle ore 18:00, e il servizio Civitavecchia-Termini Imerese con partenza da Civitavecchia alle ore 9:00 dal lunedì al venerdì e domenica alle ore 21:00 e da Termini Imerese alle 02:00 dal martedì a domenica, ad eccezione della partenza del venerdì, anticipata alle ore 01:30.

Oltre alla linea Civitavecchia-Termini Imerese, dal 6 ottobre è stata inoltre lanciata la linea settimanale Napoli-Termini Imerese, con partenze da Termini Imerese verso Napoli il sabato alle ore 02.00 e da Napoli verso Termini Imerese il sabato alle ore 13:30.

“Siamo felici – commenta Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale – del debutto della nuova linea perché, nonostante l'attuale mancanza di una qualificata offerta portuale dal punto di vista infrastrutturale, i nostri scali ci sono e vogliono dire la loro. Siamo consapevoli di avere iniziato un percorso non privo di ostacoli: la fase di crescita intrapresa sarà lunga e molto impegnativa”.

Gnv lancia nuova linea da Livorno a Trapani

PALERMO - Gnv, grazie alla sinergia avviata con l'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sicilia occidentale e con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, annuncia l'apertura di uno scalo merci bisettimanale che collega i porti di Trapani e Livorno.

«Dopo aver con soddisfazione potenziato i servizi a favore degli operatori della Sicilia orientale grazie agli investimenti su Termini Imerese, con l'apertura di questa nuova Autostrada del mare - ha dichiarato Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - intendiamo rispondere le specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche del trapanese, particolarmente impegnate nel settore del vino e della frutta».

(continua in ultima pagina)

verso Napoli il sabato alle ore 02.00 e da Napoli verso Termini Imerese il sabato alle ore 13.30.

Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha commentato: «Siamo felici del debutto della nuova linea perché, nonostante l'attuale mancanza di una qualificata offerta portuale dal punto di vista infrastrutturale, i nostri scali ci sono e vogliono dire la loro. Siamo consapevoli di avere iniziato un percorso non privo di ostacoli: la fase di crescita intrapresa sarà lunga e molto impegnativa».

Gnv lancia nuova linea

larmente attive nell'ambito della filiera industriale toscana della carta e della filiera vitivinicola della Sicilia occidentale».

Gnv e l'AdSp del Mar di Sicilia occidentale hanno avviato un percorso volto a far crescere i traffici e a sfruttare la complementarietà degli scali del network: la compagnia è presente in Sicilia dal 1993 e ha lavorato al rafforzamento della fitta rete di collegamenti tra Sicilia e dorsale tirrenica introducendo il nuovo collegamento Livorno-Trapani.

Il servizio che collegherà i porti di Livorno e Trapani integra gli attuali cinque collegamenti effettuati dall'armamento in Sicilia: Gnv opera infatti i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova e Napoli, la linea Civitavecchia - Palermo, con partenze da Civitavecchia il venerdì alle 19.00 e da Palermo la domenica alle ore 18.00, e il servizio Civitavecchia - Termini Imerese con partenze da Civitavecchia alle ore 9.00 dal lunedì al venerdì e domenica alle ore 21.00 e da Termini Imerese alle 02.00 dal martedì a domenica, ad eccezione della partenza del venerdì, anticipata alle ore 01.30.

Oltre alla linea Civitavecchia - Termini Imerese, dal 6 Ottobre è stata inoltre lanciata la linea settimanale Napoli - Termini Imerese, con partenze da Termini Imerese

Informazioni Marittime

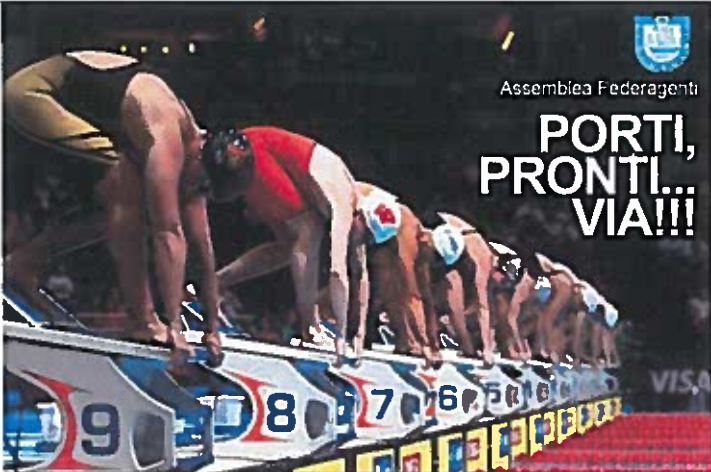
Porti, pronti...via! A dicembre l'assemblea Federagenti

13 DICEMBRE 2017
ore 9.30

**SAVE
the
DATE**

Location:
Residenza di Ripetta
via di Ripetta 231
Roma

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
Mar e consumi editore in movimento
tel. 348 4142780 - info@marconsumi.it
marco.12@marconsumi.it

A photograph of several swimmers in various colored caps and suits, crouched in their starting blocks on a pool deck, ready for a race. The blocks are numbered 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 from left to right. A Visa logo is visible on the right side of the pool deck.

Assemblea Federagenti

**PORTI,
PRONTI...
VIA!!!**

Si terrà il 13 dicembre, a Roma, l'assemblea Federagenti. Lo slogan di quest'anno è "Porti, pronti...via!". Programma e partecipanti verranno definiti prossimamente.

Assemblea Federagenti – 13 DICEMBRE 2017



Roma, 6 novembre 2017 – Federagenti con la sua assemblea del 13 dicembre prossimo si propone, da un lato, di rilanciare con forza il ruolo professionale della categoria degli Agenti e dei Raccomandatori Marittimi, dall'altro, di tracciare una mappa aggiornata e realistica sullo stato di salute della portualità nazionale accendendo i riflettori sulle principali aree di criticità.

Cipro, la memoria interdetta riscoperta a Napoli



di Marco Molino

E' un'immagine di Cristo che cattura in particolare la nostra attenzione lungo il percorso della mostra documentaria *"Cipro - memoria interdetta"*, allestita dalla Comunità ellenica di Napoli e Campania nel complesso monumentale di San Severo al Pendino. Lo sguardo cupo, la mano alzata che benedice sullo sfondo azzurro. L'affresco di epoca bizantina fu realizzato in una delle tante chiese dell'isola e per secoli è stato ammirato dai fedeli. Almeno fino a quando, neanche quarant'anni fa, mani sacrileghe non lo hanno tagliato via tutto intero dalla parete, infilato in una capiente cassa e spedito nella residenza di un collezionista statunitense. La sorte di questo Gesù ortodosso è simile a quella di migliaia di preziose icone, mosaici, dipinti e manoscritti depredati dai luoghi di culto greci nella parte settentrionale di Cipro a seguito dell'invasione turca del 1974.

Un'esperienza lacerante per 200 mila abitanti autoctoni espulsi dall'esercito di occupazione, impegnato anche nella sistematica distruzione del patrimonio culturale ellenico. Molte opere sono state vendute illegalmente sui mercati di mezzo mondo. E solo in parte, come l'affresco di Cristo scoperto in America e le icone degli Apostoli ritrovate in Svizzera nel 1998, sono recentemente tornate a casa nel museo bizantino di Nicosia. Purtroppo non è stato così per le persone. "L'attuale regime turco vieta ancora ai greci di riappropriarsi dei propri beni - spiega Paul Kyprianou, cipriota e presidente della Comunità ellenica partenopea -. Non vogliamo fomentare odio, ma è pur vero che la devastazione del patrimonio storico favorisce un processo di esclusione: ci fa sentire stranieri in casa nostra".

L'intento di chi si è insediato con la forza, testimoniano le foto in mostra fino al 14 novembre, è quello di cancellare le tracce di un popolo anche dai luoghi sacri, svuotandoli dell'originaria funzione. Ecco che le chiese cristiane di Cipro nord sono diventate stalle, depositi, ristoranti, palestre e caserme. Talvolta addirittura bagni pubblici. Nei cimiteri croci e lapidi sono un cumulo di macerie. "Così si vuole uccidere la memoria - conclude l'ambasciatore di Cipro in Italia, Tasos Tzionis -, uccidere la storia con la colpevole tolleranza di chi resta a guardare".

Ok Ue a misure fiscali Belgio per trasporto marittimo

Sino 2022, con pari trattamento flotte battenti bandiera europea



(ANSA) - BRUXELLES, 6 NOV - Via libera da parte della Commissione Ue alle misure fiscali del Belgio a favore del trasporto marittimo. Queste vengono estese sino al 2022 ma con modifiche che consentiranno la loro applicazione a tutte le flotte battenti bandiera di uno dei Paesi Ue o dell'Area economica europea. Il loro obiettivo è infatti quello di far registrare le navi in Europa garantendo così l'applicazione di norme sociali, ambientali e di sicurezza più elevate.

Il regime belga, che Bruxelles ritiene in linea con le norme sugli aiuti di stato, prevede l'imposizione fiscale delle compagnie marittime in base al tonnellaggio, ovvero sulle dimensioni della loro flotta, anziché sui loro profitti reali.

In particolare, la tassa sul tonnellaggio verrà applicata sui profitti generati dalle attività di trasporto merci e passeggeri, su alcuni profitti accessori strettamente legati alle attività di trasporto e su quelli generati dalle attività di dragaggio e rimorchio oltre a quelli delle attività di terra a certe condizioni. Per beneficiare del regime fiscale belga, le compagnie marittime dovranno avere una parte significativa della loro flotta battente bandiera Ue o dello Spazio economico europeo (quindi anche Norvegia, Liechtenstein e Islanda). In questo modo viene garantita parità di condizioni evitando discriminazioni tra società e registri navali.

Importante accordo nel settore project cargo

AMBURGO - Si chiama "Global Project Alliance" il recente accordo armatoriale sottoscritto da "Jumbo" e "BBC Chartering" due dei principali operatori del settore "project".

Si tratta di una cooperazione strategica, già immediatamente in vigore, che mette insieme le esperienze maturate da queste due società di proprietà familiare con l'obiettivo di fornire soluzioni "project" complete su scala globale. Con lo slogan "The biggest and the best", il più grande ed il migliore, - spiega l'amministratore delegato di "BBC Chartering", Svend Andersen, le nostre due compagnie non vedono l'ora di poter concretamente operare «così da intensificare la

(continua a pagina 2)

to versatile, oggi conta su un totale di 180 unità con capacità di sollevamento di 900 tonnellate ed anche oltre.

Importante accordo

collaborazione sia a livello commerciale, che operativo e strategico. Ci rendiamo conto che il settore del cargo project è in rapida evoluzione ed è per questo che le nostre due organizzazioni devono concentrarsi sulla valorizzazione delle loro risorse strategiche che consentiranno loro in futuro di creare nuovo valore».

Secondo Twan Voigt, direttore commerciale di "Jumbo" le due aziende dovranno puntare sulla loro forte capacità finanziaria «proprio per mettere in campo una strategia a lungo termine tale da rafforzare la loro posizione leader nel trasporto project di grandi carichi sia in volume che in peso».

Pur continuando ad operare in maniera distinta le due organizzazioni si coordineranno per offrire alla clientela la migliore soluzione possibile. In programma c'è anche il possibile utilizzo di una nuova grande unità ro-ro così come anche una stretta integrazione in campo documentale e in quello del consolidamento dei container quando richiesto dal trasporto "project".

La flotta "Jumbo", la più grande oggi sul mercato nel settore delle navi con oltre 1.800 tonnellate di capacità di sollevamento, può contare anche su navi che arrivano fino a 3.000 tonnellate di capacità di sollevamento. "BBC Chartering" gestisce invece la principale rete di noleggio di vettori adatti al trasporto "project". La sua flotta, mol-

Auckland, il porto vara il piano trentennale

Londra - Il porto di Auckland ha reso noto il piano trentennale che fornirà la base dei nuovi progetti di sviluppo dello scalo. In particolare gli interventi riguarderanno l'automazione dei terminal, lo sviluppo di una ulteriore banchina con fondali adeguati ad accogliere le mega navi e nuove gru al Fergusson North Wharf. Tra le iniziative c'è anche lo sviluppo di una serie di interventi sul fronte ambientale: saranno infatti installati nuovi pannelli solari.