Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 31/5/2017

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Riforma dei Porti** (Gazzetta Marittima, Avvisatore Marittimo,)

Dai Porti:

Trieste:

"...Delegazione della Cina visita porto di Trieste..."

(Messaggero Marittimo)

Genova:

"...<<Navi a gas? Noi i primi a crederci, mac' è bisogno dell'infrastruttura>>..." (Il Secolo XIX)

"...Spediporto, "Diga e Gronda segno attenzione A Porto Genova"..." (Ansa)

"...Signorini: cannoni trasformati in bitte sulle banchine del porto..."

(Il Tirreno)

"...<<Il 2019 sarà l'anno dei record per le crociere>>..."

(The MediTelegraph)

"...Stazioni Marittime rafforza la sicurezza..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Protesta dei tir contro l'UE bloccato il Porto di Genova..."

(L'Avvisatore Marittimo)

Ravenna:

"...Daniele Rossi: le urgenze e i programmi..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Authority, ci sono i cinque nomi per il comitato di gestione..."

(La Nazione LI)

"...Bonadio nella "governante" Livorno..." (Gazzetta Marittima)

"..."Fare sistema" da slogan a necessità..." (EuroMerci)

Civitavecchia:

"...Macii nominata segretario generale e approvato bilancio consuntivo 2016..." (Messaggero Marittimo)

"...Roberta Macii affianca di Majo a Civitavecchia..."

(Informazioni Marittime)

"...<<Civitavecchia, traffico in calo da 4 anni>>..."

(L'Avvisatore Marittimo)

"...Navi, primo passo per inquinare meno..." (Il Messaggero, Civonline)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 31/5/2017

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Napoli:

"...Porto e appalti truccati funzionario licenziato..."

(Il Mattino)

Bari:

"...Monopoli nella top five delle località europee, "The Times" dedica un articolo alla città pugliese..." (Tele Bari)

"...Manfredonia. Elisuperficie sul Porto turistico. Rideterminato quadro economico..." (Stato Quotidiano)

Brindisi:

"..."Premi e indennità all'Authority: pagamenti legittimi"..."

(Brindisi Report)

"...Investire sul mare Chanceper i giovani..." (Brindisi Cronaca)

"...Idrogeno fuoriuscito dalla stiva di una nave rischio esplosione..."

(Brindisi Cronaca, Brindisi Report)

"...Brindisi tra le 10 destinazioni preferite dagli italiani per le vacanze: surclassate Mikonos, Trapani e Amsterdam..." (Senza Colonna News)

"...La "Musica" ha già portato oltre 20mila turusti a Brindisi e a giugno arrivano altre navi..." (Brindisi Cronaca)

Catania:

"...Porti di Catania e Augusta: la road map è tracciata..." (Il Sole 24 Ore)

Palermo:

"...Nuove accuse a Crocetta il diktat alla dirigente: "Più soldi per Mora-ce"..." (La Repubblica)

"...Gli itinerari in un protocollo..." (Giornale di Sicilia)

"Governance" dei porti ora arrivano i correttivi

Accelerazione degli organi di coordinamento nazionale, remunerazione nei comitati di gestione, divieto ai politici di farvi parte.

ROMA - Meglio tardi che mai. E così la Riforma portuale ha fatto un altro passo avanti, con la conferma da parte del ministro Delrio - si legga il servizio qui a fianco da Ravenna - delle ultime designazioni dei presidenti della Sicilia occidentale (Pasqualino Monti) di Gioia Tauro e Tirreno meridionale (Francesco Russo) e della Sardegna (Massimo Deiana). Un piccolo passo che presuppone però un'altra novità, non accennata dal ministro ma confermata dal senatore Marco Filippi - uno dei "padri" della Riforma stessa - di un prossimo intervento a integrazione e correzione di alcuni passaggi della legge. Quali i correttivi più importanti? Intanto un'accelerazione degli organi della "governance" nazionale che ancora mancano: il cosiddetto "comitato delle Autorità di sistema", vero e proprio parlamentino romano nel quale sotto le ali del ministero MIT dovranno coordinarsi le iniziative delle quindici AsdP evitando sovrapposizioni e concorrenza nelle infrastrutture. Poi un'altra accelerazione, quella della costituzione degli "organismi di partenariato della risorsa mare" nelle singole AdsP, con compiti consultivi "sui processi decisionali" ma esclusi dalle decisioni sugli atti

(segue in ultima pagina)

"Governance" dei porti

amministrativi (e anche su questo tema, ci sono scuole di pensiero che vorrebbero qualche correttivo). Infine, il tema scottante dei sindaci e più in generale di chi copre cariche istituzionali politiche (vedi Debora Serracchiani per la regione Friuli-Venezia Giulia) dai comitati di gestione delle singole AdsP. Esploso con il caso Nogarin di Livorno, il problema è stato malamente affrontato con un tentativo di decreto ministeriale bocciato dall'ufficio legislativo del Mit e dovrebbe rientrare - con la soluzione di escludere chi ricopre cariche politico/istituzionali come i sindaci e i presidenti di Regioni - con un correttivo tra i vari interventi correttivi. E tra questi, si parla di anche di correggere (Filippi l'ha anticipato in una recente dichiarazione) l'assurdo dei componenti dei comitati di gestione che devono essere qualificatissimi, espertissimi, con grandi responsabilità anche civili e penali da consiglio di amministrazione dei porti, ma senza alcun compenso. Un assurdo anche in relazione agli emolumenti non certi minimalisti che la riforma (e prima d'essa la legge 84/94) ha riconosciuto a presidenti e segretari generali delle Adsp....

Dal doppio storico evento di Ravenna più sicurezza e lo stato della Riforma

L'urgenza della direzione nazionale Logistica & Porti sottolineata dal presidente Duci - I protocolli per incrementare safety and security - Le nuove nomine nei porti confermate dal ministro Delrio - Proposto il Nobel per la Guardia Costiera

RAVENNA - Dai due eventi che si sono susseguiti venerdì scorso nella sala gremita del Palazzo dei Congressi di Ravenna - il 2° Forum nazionale sulla sicurezza nei porti organizzato da Angopi con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e la 68ma Assemblea Generale Federagenti - conclusi poi dal ministro Delrio, sono emerse sia considerazioni che notizie di rilievo.

FORUM SICUREZZA: Sulla seconda edizione del Forum Sicurezza - ideato lo scorso anno da Fiorenzo "Cino" Milani, oggi vice presidente dell'Associazione Europea dei Piloti - torneremo a breve e più nel dettaglio con uno speciale: ma intanto riferiamo che ha ospitato due occasioni importanti quali la firma di due protocolli di intesa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto: uno con l'Autorità di sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale per l'implementazione di best practice sul monitoraggio del traffico marittimo che - come ha sottolineato il presidente Daniele Rossi - sarà di aiuto fondamentale allo scalo per lavorare con efficacia e sicurezza, ed uno con Angopi per la costituzione di squadre operative

C.G.

(segue in ultima pagina)

Nella foto: La platea al Palazzo dei Congressi di Ravenna.

Dal doppio storico evento di Ravenna

di pronto intervento in evenienza di sinistri marittimi. Nel corso del forum sono stati portati gli aggiornamenti sul lavoro del MIT dalla dirigente Maria Cristina Farina e dal capo del 2° reparto comando generale delle CdP Andrea Agostinelli che dovranno poi giungere alla redazione della Carta Nazionale della Qualità per la Sicurezza. L'ammiraglio ispettore Giovanni Pettorino, dopo aver portato i saluti del comandante generale Vincenzo Melone, nel suo intervento ha ricordato anche il grande lavoro che il Corpo sta facendo per aumentare il numero dei porti dove opera il PMIS1, la piattaforma informatica con la quale il "vettore nave" si interfaccia con tutte le amministrazioni interessate al "ciclo nave".

68ª ASSEMBLEA FEDERAGENTI: Dalla relazione del presidente Gian Enzo Duci, che ha inquadrato la situazione attuale del settore con un'analisi geopolitica, sono sorte precise indicazioni: attenzione al pericolo del protezionismo crescente, fiducia negli investimenti cinesi (aumentati di 10 mld di euro negli ultimi 4 anni grazie all'aumento della credibilità del "Sistema Italia") che, in una chiave di cooperazione, possono continuare ad offrire enormi opportunità quali la Belt Road Initiative. E dunque: farsi trovare pronti per collegarsi all'iniziativa cinese e per il rilancio del transhipment - legato al costo del combustibile e previsto come non troppo lontano nel tempo - come modalità centrale con l'individuazione di un unico porto. E ancora: la necessità di approccio politico corretto per supportare traffici quali il ro-ro con terminal e collegamenti autostradali efficienti ed il tanker, attraverso nuove strategie di confronto che superino i conflitti. Non ultima la necessità di riorganizzare - come previsto dalla Riforma - una direzione ministeriale Porti e Logistica per assicurare stabilmente al settore l'attuale livello di interlocuzione.

Duci ha parlato anche della categoria che rappresenta e della necessità di rivedere la legge professionale che la regolamenta, la 135 del 1977. Una categoria, quella dell'agente marittimo, che oggi deve affrontare nuove grandi sfide date dalla concentrazione delle compagnie, ma che nel dna ha spirito di iniziativa e capacità di adattamento.

Al termine della sua relazione Duci ha consegnato nelle mani del ministro Delrio la proposta di candidare al premio Nobel per la pace i 13mila uomini e donne del Corpo delle Capitanerie per il sacrificio e la professionalità profusi nel soccorso ai migranti.

A margine dell'Assemblea il presidente ci ha fatto il suo punto della situazione della Riforma, di cui ora attende i risultati definitivi: ad oggi - con le ultime tre nomine dei presidenti delle Adsp (Pasqualino Monti per Palermo, Francesco Russo per Gioia Tauro e Massimo Deiana per Cagliari) - sperando che non sopraggiungano strascichi giudiziari e nonostante alcune nomine dei comitati di gestione poco incisive - quello che conta è che parta il tavolo nazionale di coordinamento e poi anche quello della risorsa mare, e quindi si possa realizzare l'incontro con le associazioni. Ciò che avviene nello scenario mondiale rende sempre più evidente - secondo Duci - che la scelta di andare verso una regia nazionale unica sia stata assolutamente positiva

per il sistema portuale del Paese ed occorre che sempre di più si affermi il concetto di centralità per rendere possibile la "vendita" del Sistema Paese come un unicum. Ciò non significa che ogni singolarità dei tanti porti italiani non debba essere attentamente valutata, al contrario, dovrà essere gestita in maniera propositiva per farla diventare un ulteriore elemento di forza.

Riguardo al tema delle concentrazioni credo che il mondo del container – ha concluso il presidente degli agenti marittimi - dovrà comunque assestarsi nel giro di un anno e verificare se i noli giustificano le operazioni cui stiamo assistendo. Il cambiamento di domanda che potrebbe generare sul mercato l'affermazione sempre maggiore dei marketplace dei vari Amazon e Alibaba potrebbe portare qualche operatore a strutturare una risposta diversa da quella che, oggi, è identica per tutti.

INTERVENTO MINISTRO DELRIO: Fra le menzioni del ministro al Forum ravennate l'intenzione di proseguire nella battaglia in Europa per il riconoscimento delle esigenze del Paese che finora ha portato buoni risultati, ottenuti nella veste di "Sistema Paese". "Il futuro è nel trasporto su nave o ferro per le tratte sopra i 500 km, sdoganamenti veloci e fast corridors, minori tasse per la ferrovia e maggiori pedaggi per le autostrade - ha spiegato il ministro - questo è quello che ci chiedono gli altri Paesi". Cooperazione ed integrazione è la formula vincente applicata. "Sulla logistica, che vale il 7% del PIL, pensiamo in modo totalmente integrato con RFI, ANAS e anche con il sistema aeroportuale cargo per aumentare il suo basso utilizzo in Italia - ha continuato Delrio - ma non solo, continuiamo con il programma della Riforma che prevede di inserire l'Italia in un sistema internazionale e cerchiamo relazioni con i paesi asiatici: Iran, Vietnam e Cina. Abbiamo poi redatto un piano di investimento per la logistica sulla Genova-Rotterdam e anche sul Brennero che prevede il potenziamento degli interporti e degli scali ferroviari. 27 miliardi di euro sono a disposizione di RFI, molti di questi per il potenziamento della sicurezza delle reti e nell'introduzione della rete ferroviaria dei porti (a Livorno, Taranto, G.Tauro, Brindisi, Trieste Genova e La Spezia) e con ciò possiamo renderci convincenti con i cinesi". Ed a margine dell'evento, in materia di governance, ha espresso l'auspicio che i sindaci, anche se in possesso dell'altissima professionalità richiesta per far parte dei comitati di gestione, rinuncino ad autoproclamarsi nel rispetto dello spirito della legge.

Nella foto: (da sx) Pettorino, Rossi e Pellizzari alla firma dell'accordo sulla sicurezza nei porti.

Gian Enzo Duci

A RAVENNA L'ASSEMBLEA NAZIONALE DI FEDERAGENTI

«Ok la riforma, ma non basta»

Duci: «Adesso va fatta un'analisi dettagliata scalo per scalo»

RAVENNA. «La riforma, con una legge unica che regoli il sistema portuale italiano con un frame comune e condiviso va bene, ma adesso va fatta un'analisi dettagliata scalo per scalo». Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, ha fatto il punto sulla portualità all'assemblea nazionale della categoria a Ravenna, venerdì scorso, con il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio.

C'è da fare per costruire il secondo passo dopo la prima fase di avvio della riforma, ripensando i ruoli di ciascun porto e va potenziata la struttura del ministero istituendo una direzione porti e infrastrutture che si affianchi a quella esistente, dotando entrambe di risorse per far sì che la spinta di crescita del sistema non si fermi quando la «stampella Delrio» come l'ha definita Duci, non ci sarà più, quando cambierà il ministro. «All'interno della regola generale, le peculiarità dei singoli porti necessitano l'occhio clinico di un medico - ha spiegato Duci - che non dà una medicina uguale per tutti ma cerca di capire ciascun paziente. La riforma affida al centro, a Roma, un coordinamento capace di leggere in maniera super partes le caratteristiche di uno scalo, ma il tavolo nazionale di coordinamento e il tavolo di partenariato della risorsa mare devono fare un'analisi nel dettaglio», ha chiuso Duci.

Gian Enzo Duci, presidente Federagenti

Da ASAMAR all'Assemblea Federagenti Escavi: fare presto

Carlo Cordone

RAVENNA - Il nostro è un porto canale molto particolare, che necessita di una manutenzione ordinaria, quasi giornaliera, per far fronte al problema dell'insabbiamento. In caso di forti mareggiate siamo costretti a ridurre il pescaggio delle navi; questo per noi significa dover dirottare le navi che stanno arrivando nel nostro porto a Koper o a Venezia e trasportare poi la merce a Ravenna subendo quindi danni per milioni di euro, e questo in un momento così difficile per il mercato dello shipping e dell'economia mondiale. Ciò nonostante il nostro porto finora ha retto, grazie all'impulso di molti privati che vi hanno fatto grandissimi investimenti - a Ravenna ben il 90% delle banchine è in concessione ai privati che sono pertanto motivatissimi nel trovare clienti - ma attende che questi escavi vengano eseguiti per tornare ad essere competitivo anche con gli altri mercati. Le nostre prospettive potrebbero essere ottime poiché la nostra Regione è molto attiva, prova ne è che nonostante la crisi stiamo già aumentando i traffici a differenza di una situazione nazionale stagnante, se non in retrocessione. Attendiamo dunque una mano dall'amministrazione pubblica per tornare nel giro di un paio d'anni a quelli che erano gli albori del 2008, con impennate di traffico di 4000 navi l'anno ed oltre 30 milioni di tonnellate di merce.

Carlo Cordone - Presidente ASAMAR - Associazione Agenti Marittimi Raccomandatari e Mediatori Marittimi Emilia Romagna

Delegazione della Cina visita porto di Trieste

TRIESTE - Una delegazione dell'Ambasciata della Repubblica popolare cinese in Italia ha visitato il porto di Trieste, nell'ambito di una missione organizzata dalla Regione Friuli Venezia Giulia. Il gruppo era composto da tre persone, tra cui il responsabile economico dell'ambasciata. Si è trattato di un primo contatto, di carattere interlocutorio, seguito all'incontro fra il premier italiano Paolo Gentiloni e il presidente cinese Xi Jinping, che ha indicato in Trieste e Genova i due terminali italiani del braccio marittimo della "Nuova Via della Seta". La delegazione ha incontrato il vice presidente della Regione Fvg e assessore alle Attività produttive, Sergio Bolzonello. Si è svolta poi una riunione con il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Mario Sommariva, che ha illustrato le caratteristiche del porto, dalla connessione al network intermodale europeo ai piani di sviluppo futuri. La delegazione ha visitato lo scalo, in particolare il Molo Settimo e la Piattaforma logistica, accompagnata da operatori del porto. «La visita a Trieste della delegazione dell'ambasciata cinese ha permesso di cogliere appieno il valore del Friuli Venezia Giulia come regione tra le più innovative d'Italia e d'Europa sotto il profilo della produzione e il ruolo della nostra logistica come vero terminale della Via della Seta», ha detto Bolzonello al termine della mattinata trascorsa con la delegazione guidata dal ministro consigliere dell'Ufficio economico commerciale dell'Ambasciata di Cina in Italia, Xu Xiaofeng. Bolzonello ha presentato la regione «dotata di un manifatturiero di altissimo livello e dislocata su un unico fronte portuale che ha come retroportualità l'intero Friuli Venezia Giulia, con una logistica innervata da una rete ferroviaria che arriverà fino all'aeroporto e una rete su gomma con gli snodi interportuali di Cervignano e Pordenone». Il ministro consigliere Xu ha detto di aver avuto «un'impressione profonda sul ruolo del porto di Trieste in Europa e con l'Estremo Oriente,in particolare per la situazione dell'intermodalità ferroviaria con varie città europee, di cui non avevamo un'impressione sufficiente, mentre ora tutto è chiaro. Visita e incontro - ha concluso Xu - ci hanno lasciato un'impressione bellissima. Il vice presidente Bolzonello ci ha presentato i vantaggi settoriali della Regione e credo che integrandoli con la politica del riaggiustamento economico cinese e con il nostro upgrading strutturale avremo una collaborazione a 360 gradi». Le parti hanno sottolineato con favore il fatto che il porto di Trieste già oggi dedichi all'Estremo Oriente una parte importante della sua movimentazione di container. Inoltre sono stati ricordati i «buoni esempi di collaborazione» che esistono nel settore produttivo, con una citazione speciale per la Matermacc, azienda di San Vito al Tagliamento che produce seminatrici, acquisita dal colosso cinese Foton Lovol.

«Navi a gas? Noi i primi a crederci, mac' è bisogno dell' infrastruttura»

GENOVA. «Credo che i nostri due maggiori ostacoli siano l' incapacità a viaggiare, e la paura di viaggiare. Se noi riusciamo a fare superare questi due ostacoli, a lavorare in un mondo ragionevolmente in pace, penso non avremmo problemi». I venti protezionistici dell' amministrazione Trump non muovono Arnold Donald, amministratore delegato e presidente di Carnival dal 2013, l' uomo che ha portato fuori dalle tenebre del Giglio il maggiore gruppo crocieristico mondiale (120 mila dipendenti), e che forse non a caso parla spesso di «luce» e «futuro luminoso».

Anche per Genova, dopo i trasferimenti ad Amburgo?
«Ribadisco le parole di Thamm: su Amburgo è stato fatto un lavoro di razionalizzazione che sta dando i suoi frutti, ma a Genova e in Italia torniamo ad assumere, e quindi sì, vedo un futuro luminoso anche qui».
In questo momento avete in ordine due navi a gas.

Avete in mente altre commesse di questo genere?
«Premesso che il nostro settore contribuisce a circa un decimo del totale delle emissioni nel trasporto marittimo, l' impiego di combustibile ha bisogno di una cosa fondamentale: l' infrastrut tura. Le navi girano, si spostano da un porto all' altro, e quindi c' è bisogno che ovunque vadano, trovino il combustibile» (al momento in Europa arrivano rifornimento via camion in cinque porti del Nord, mentre nel Mediterraneo dovrebbero aprire a breve Palma e Barcellona.
ndr).

Molti armatori stanno investendo loro stessi nell' infrastruttura. Voi siete interessati?
«Guardi, da sempre il nostro partner in questo settore è la Shell: loro più di noi hanno la capacità per comprendere come e dove fare i giusti investimenti».

Siete il maggiore cliente di Fincantieri. Cosa ne pensa dell' acquisizione di Stx France?
«Continueremo a dare fiducia a Fincantieri, per noi cambia poco. Del resto comprendo anche la loro esigenza di acquisire nuove strutture, avendo le loro interamente occupate nei prossimi anni».

Recentemente il primo tour operator cinese ha detto vuole rientrare nel settore crociere. Un vostro possibile partner?
«In Cina siamo soci con Fincantieri e il costruttore navale Cssc per realizzare la prima nave da crociera cinese entro il 2023. Un accordo con il gruppo Hna dovrebbe essere deciso da Cssc».
Intanto sono anni che il settore attende l' esplosione del mercato asiatico.
«È un mercato che cresce piano, ma con enormi potenzialità. Noi siamo presenti nell' area da 10 anni, l' obiettivo oggi è passare dagli attuali tre milioni di passeggeri ai 4,5 milioni del 2021. La Cina rimane un' opportunità, ma oggi il totale dei crocieristi che arriva da quel Paese è di 800 mila persone».
Nella corsa al gigantismo voi correte di meno rispetto alla concorrenza.
«Certo la tendenza è costruire navi sempre più grandi, ma le dimensioni non sono certo l' unico criterio per definire l' industria. Ieri notte ho dormito a Portofino, su una nostra nave che di passeggeri ne porta 600...
»

Spediporto, "Diga e Gronda segno attenzione a porto Genova"

(ANSA) - GENOVA, 30 MAG - "La nuova diga e la gronda autostradale sono gli interventi più importanti per il porto di Genova, e lo scalo o la città non possono sostenerli da soli.

Spero che l'attenzione manifestata in questi giorni per i temi dei trasporti e delle infrastrutture duri anche oltre la campagna elettorale sulla città e la prossima campagna elettorale del governo". Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri di Genova, è soddisfatto ma cauto dopo che il ministro Delrio ha annunciato il finanziamento della realizzazione della nuova diga del porto e annunciato l'avvio della gronda dopo l'estate. A rendere il momento positivo c'è anche il patto dei presidenti di Piemonte, Lombardia e Liguria sul sistema portuale ligure, la riforma che sta andando a regime e, ancora, i lavori del Terzo Valico ferroviario che procedono. "Al di là della legge di riforma che ha ridotto il numero delle autorità portuali - sottolinea Pitto - mi pare ci sia la consapevolezza a livello di governo che gli scali su cui puntare, quelli con una dimensione internazionale e strategica non siano 14 o 15 ma due o tre al massimo, sui quali concentrare gli interventi. Genova è sicuramente il primo, e un altro è Trieste per l'Adriatico" dice Pitto. "L'alleanza con Piemonte e Lombardia? La Liguria è il loro porto e insieme possiamo avere più voce con il governo e l'Unione europea, come una parte importante dell'economia italiana" aggiunge Pitto e mette in fila le opere in corso in porto - dal terminal di Vado ligure a Calata Bettolo a Genova - con la nuova diga che permetterà l'ingresso delle navi più grandi a Sampierdarena e con le infrastrutture per i collegamenti, dal Terzo Valico alla Gronda. "Sono tutti pezzi di un mosaico - dice - e tutti dovrebbero andare di pari passo. La prima parte dobbiamo farla qui. Sulla Gronda se fossimo stati un po' più decisi i cantieri sarebbero già aperti". (ANSA).

Signorini: cannoni trasformati in bitte sulle banchine del porto

Nel dossier che è stato raccolto dall'associazione Accademia degli Avvalorati, non sono presenti solamente quadri, sculture e opere d'arte.
Ci sono anche esempi concreti di come alcuni ornamenti e oggetti sono stati riutilizzati nel dopo guerra, sempre secondo la tesi dell' Accademia spiegata dal presidente Massimo Signorini . Un caso emblematico è quello di alcuni cannoni che erano presenti a Livorno.

«Questi cannoni, adesso, si trovano incapsulati a testa in giù in tre luoghi diversi della città. Alcuni di essi sono stati riciclati come bitte sulle banchine del porto mediceo (nella foto). Molti si trovano vicino al faro, altri sul lato sud della diga della Vegliaia», spiegano dall'Accademia degli Avvalorati che ha inserito anche questo aspetto nel dossier di 480 pagine consegnato al comando dei carabinieri per la tutela dei beni culturali. (n.c.)

The MediTelegraph

«Il 2019 sarà l'anno dei record per le crociere» / INTERVISTA

Genova - Monzani: «Stiamo cercando di portare a Genova la compagnia Norwegian Cruise Line. Con le navi di Msc supereremo il milione di passeggeri. Ma servono in fretta nuovi investimenti». Parla l'ad di stazioni marittime: nel 2018 aumenteranno a dieci gli scali di costa in porto.

Genova - Previsioni e certezze. Edoardo Monzani, da pochi giorni confermato alla guida della società Stazioni Marittime, garantisce che «il 2019 sarà per Genova l'anno dei record nelle crociere». «Raggiungeremo quota un milione e 100 mila passeggeri - prosegue l'ad - grazie all'arrivo in porto delle nuove navi di Msc. Per quest'anno invece, come già anticipato, prevediamo una leggera flessione rispetto al 2016».

Ci saranno altre novità?

«Stiamo trattando per portare a Genova la compagnia Norwegian Cruise Line. Se questa operazione dovesse andare a buon fine, avremo un buon numero di arrivi - tutti infrasettimanali - a partire dal 2019».

Il porto di Genova sarà in grado gestire questa crescita? Ma soprattutto, riuscirà ad accogliere le nuove mega-navi di ultima generazione?

«Ci stiamo attrezzando. L'Autorità di sistema portuale dovrà investire diversi milioni di euro per ristrutturare le banchine e aumentare il numero di accosti. Nei prossimi giorni incontrerò il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, per discutere proprio di questi aspetti essenziali».

Oggi la nave "AIDAperla" sarà a Genova. C'è la possibilità che le navi di Costa Crociere tornino alla Stazione marittima?

«La buona notizia è che il prossimo anno avremo in città ben dieci scali della compagnia genovese, molti di più rispetto a quelli che si sono visti negli ultimi anni. Saranno comunque arrivi dovuti all'impossibilità da parte del porto di Savona di gestire un numero così elevato di navi. Non credo infatti che Costa Crociere cambierà le proprie strategie, nonostante la stessa compagnia sia uno dei membri della nostra società».

Il mercato delle crociere è destinato a crescere anche nel lungo periodo?

«Difficile dirlo oggi. Molto dipenderà da quello che succederà nel Mediterraneo dal punto di vista geopolitico. Quello che è successo negli ultimi anni in Nord Africa, come tutti sanno, ha radicalmente cambiato le abitudini delle compagnie da crociera che posizionano le loro navi anche nei porti italiani».

Quali sono invece le prospettive nel settore dei traghetti?

«I numeri dovrebbero più o meno restare stabili da qui al 2019. Prevediamo un leggero incremento di traffico verso Sardegna e Sicilia, mentre potrebbe esserci una flessione verso l'area del Maghreb».

Genova è una città pronta ad accogliere un numero così elevato di crocieristi?

«Al momento no. In città mancano pulizia e sicurezza. I turisti spesso non hanno indicazioni su dove andare, sono spaesati. Lo so, sono cose che ho già detto mille volte. Ma in questi anni nulla è cambiato».

Stazioni Marittime rafforza la sicurezza

Cina e terrorismo fanno calare i crocieristi nel Mediterraneo

Navi da crociera ormeggiate nel porto di Genova

ALBERTO GHIARA

GENOVA. L'instabilità politica e lo sviluppo della concorrenza in nuove aree del mondo, come la Cina, sono all'origine della flessione nel settore crocieristico in Mediterraneo, secondo un'analisi della società Risposte turismo. Il fenomeno tocca anche il porto di Genova, dove i crocieristi nel 2017 caleranno del 7 per cento circa. Edoardo Monzani, amministratore delegato del terminal passeggeri Stazioni Marittime, conferma il calo, ma spiega che «preoccupazioni dal lato crociere non ne abbiamo e nel 2018 ci aspettiamo una bella ripresa».

Il tema della sicurezza è comunque ben presente anche sotto la Lanterna, tanto che i principali investimenti in corso riguardano proprio il rafforzamento di questo settore. Gli attentati degli ultimi anni in molti paesi mediterranei, dalla Tunisia alla Turchia, dall'Egitto alla Francia, per non parlare della situazione in Libia, hanno frenato lo sviluppo delle crociere in quest'area, che una decina di anni fa aveva cominciato a fare concorrenza ai Caraibi anche per le rotte invernali. Tutto il Mediterraneo quindi risente del calo e i porti corrono ai ripari per offrire le maggiori garanzie possibili ai turisti. «Abbiamo elevato - spiega Monzani - gli standard di sicurezza. Stiamo facendo investimenti in misure di sicurezza, soprattutto nel settore dei traghetti, che è il più sensibile». Stazioni Marittime ha comprato due macchine radiogene, per il controllo rispettivamente del bagaglio a mano e di quello in stiva, e due sniffer, cioè strumenti che rilevano la presenza di esplosivi, ognuno del valore di 20 mila euro. Allo stesso tempo è stata aggiunta nuova cartellonistica per spiegare a chi si imbarca le procedure di sicurezza da seguire. «Investiamo molto - aggiunge Monzani - perché è un aspetto delicato, come dimostrano recenti tragici eventi».

Sul calo genovese pesa anche l'abbandono della compagnia P&O, che per il 2017 ha preferito Malta. Le previsioni sono che nel 2017 i passeggeri scendano a 950 mila contro 1,107 milioni dello scorso anno (-6,6 per cento, contro una media nazionale prevista del -7,1 per cento), mentre le toccate nave passeranno da 249 a 209 (-16,1 per cento, contro una media nazionale del -9,6 per cento). Si rafforza sempre di più il ruolo della compagnia Msc, che porta a Genova circa 850 mila passeggeri all'anno e che quest'anno garantirà ben 178 delle 209 toccate. Le due maggiori compagnie italiane si stanno spartendo i due principali scali liguri (Msc a Genova e Costa a Savona) e ne hanno guidato la crescita negli ultimi anni, facendo della Liguria la prima regione a livello nazionale per traffico crocieristico. A Genova la seconda compagnia per presenze, ossia Princess Cruises (gruppo Carnival), ha 9 toccate. Il gruppo Carnival porterà anche navi di Costa Crociere, Aida e Cunard, mentre l'altro gigante mondiale del settore, Royal Caribbean, farà soltanto tre toccate.

Il traffico crocieristico ha mutato pelle rispetto al passato, quando le presenze erano concentrate quasi esclusivamente nel periodo estivo. «E' un traffico destagionalizzato - nota Monzani - distribuito lungo tutto l'anno, con picchi in primavera, fra marzo e maggio, e in autunno, fra settembre e novembre».

Diverso invece il discorso per i traghetti, concentrati fra giugno e settembre, periodo in cui si registra metà delle presenze. «Per i traghetti si prevede una stagione intensa. Supereremo quota due milioni, precisamente 2,023 milioni, con una crescita del 5 per cento rispetto al 2016». L'aumento è dovuto soprattutto ai traffici nazionali, mentre sono in calo quelli internazionali. La linea per Tangeri, nel periodo fra gennaio e aprile 2017, ha perso il 14 per cento rispetto allo scorso anno ed è inferiore del 18 per cento rispetto a quanto annunciato al principio dell'anno dalla compagnia Gnv. Anche la linea per Tunisi è in calo del 5 per cento rispetto allo scorso anno. Ma Gnv è cresciuta complessivamente del 20 per cento, sempre nei primi quattro mesi dell'anno, segno che a tirare sono le linee nazionali.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

PROTESTA DEI TIR CONTRO L'UE BLOCCATO IL PORTO DI GENOVA

GENOVA. Bloccati nove varchi portuali, lunedì scorso a Genova, da parte dei sindacati confederali degli autotrasportatori Cgil, Cisl e Uil che hanno protestato contro le nuove norme europee che, se applicate, «taglierebbero il tempo di riposo settimanale da 45 a 24 ore - spiegano i sindacati - estendendo il tempo di guida con un impatto negativo sulla sicurezza stradale e sui tempi di vita e lavoro dei camionisti». Lo sciopero è stato di 24 ore. A Ponte Etiopia a sorpresa è arrivato anche il terminalista Aldo Spinelli che ha incontrato i rappresentanti sindacali per avere spiegazioni sui motivi della protesta.

Daniele Rossi: le urgenze e i programmi

Daniele Rossi

RAVENNA - Un "sistema" atipico, tra i pochi concentrati in un unico porto. Ma con importanti prospettive di crescita, come ci ha dichiarato nella seguente intervista il suo presidente Daniele Rossi.

Presidente Rossi, come si pone l'Autorità dell'Adriatico Centro-Settentrionale nei confronti di altre Authority rispetto all'opportunità offerta dal traffici con l'altra sponda?

C'è una determinazione forte, totale, di tutti noi presidenti delle Adsp, di muoverci in maniera coordinata e cooperativa: non credo perciò che ci troveremo mai in situazioni di competizione ma piuttosto in quelle di alternanza positiva. Fra porti del medio adriatico abbiamo la possibilità di realizzare sinergie ed abbiamo già pensato a dei progetti da sviluppare insieme. Per quel che riguarda i traffici il porto di Ravenna è caratterizzato

Cinzia Garofoli

(in ultima pagina)

Daniele Rossi: le urgenze

da una sua forte identità commerciale e sta lavorando per valorizzarla, senza ovviamente trascurare tutto quello che le è complementare, ma con grande disponibilità a trovare collaborazione con altri porti in una logica di sistema integrata. Lo stesso vale anche per Ancona che ha i suoi traffici, cioè quelli che il mercato ha scelto di destinarle. E' infatti il mercato a scegliere dove vanno le merci e compito dei porti è quello di concorrere nel creare le condizioni migliori per fare arrivare le merci nelle piattaforme logistiche italiane piuttosto che in quelle dell'altra sponda dell'Adriatico, da Koper alla Grecia, anche se quest'ultimo per noi rappresenta un hub importante con cui collaborare data la presenza dei cinesi che dobbiamo valutare attentamente.

In sintesi: ci muoveremo insieme in maniera sinergica per valorizzare la portualità dell'Adriatico nel suo complesso.

Quali sono le urgenze di cui necessita il "sistema" in generale ed il vostro in particolare?

Credo che l'urgenza per il sistema nel suo complesso sia quella di giungere al completamento di tutti gli aspetti della riforma. Soprattutto occorre creare il tavolo di coordinamento delle Autorità portuali: sebbene funzioni già in maniera informale c'è bisogno della sua veste ufficiale proprio per realizzare quelle sinergie che la riforma stessa chiede. C'è l'esigenza di capire, e velocemente, quali saranno i nuovi mercati e le relative strategie nei prossimi anni per poter orientare, oggi, scelte di investimento in infrastrutture portuali molto importanti. Dovremo per questo lavorare tutti insieme per capire quale sarà il futuro del mercato e creare le condizioni ideali per attrarlo, farlo crescere e svilupparе.

Per quanto riguarda Ravenna dobbiamo realizzare nel minor tempo possibile quelle opere infrastrutturali che il porto sta aspettando da qualche anno, ossia l'escavo dei fondali per adeguarli alla veloce crescita dimensionale delle navi. Un'operazione questa fra le più difficili da realizzare nel nostro Paese per impedimenti di carattere ambientale, di smaltimento della risulta e di costi enormi, ma che per il porto di Ravenna riveste priorità assoluta e sulla quale perciò siamo concentrati.

Avete da poco approvato il Piano Operativo Triennale; cosa prevede?

Il Piano dà la priorità temporale proprio ai fondali, alle banchine e alle piattaforme logistiche che, in realtà, sono un unico progetto poiché prevedono attività tra loro collegate: scavando i fondali si devono infatti poi

realizzare le banchine e pensare alla destinazione del materiale estratto. Intendiamo usare questo materiale per realizzare piattaforme logistiche dato che fortunatamente Ravenna - diversamente dagli altri porti italiani che avvertono la mancanza del retroporto - avrà circa 100/200 ettari di aree disponibili da trasformare in opportunità commerciali. Ma gli obiettivi del POT naturalmente vanno al di là delle opere infrastrutturali e devo dire che credo moltissimo in tutta una serie di altri obiettivi che ci siamo dati come fattore di sviluppo: la digitalizzazione dei processi, la velocità delle procedure e la loro unificazione in ambito portuale. Nel forum di oggi si è parlato del primato italiano - vero o meno - dei tempi di sdoganamento. Non so dire se l'Italia ha il primato nella tempistica ma so con certezza che il sistema sta funzionando. E il porto di Ravenna è stato pioniere in questi processi. Lo sforzo maggiore del nostro Piano Operativo Triennale è stato incentrato sulla componente software piuttosto che su quella, comunque imprescindibile dell' "hardware". In questi prossimi tre anni ci dedicheremo dunque intensamente alla componente informatica, alla digitalizzazione ed allo snellimento delle procedure amministrative.

Authority, ci sono i cinque nomi per il comitato di gestione

Retroscena sugli incarichi. Battaglia sulla nomina di Bonadio

- LIVORNO -

C'È UN FANTASMA che si aggira negli angoli oscuri dei processi per la "governance" [illegible] di sistema: ed è quello dell'accordo, che sembra ormai avviato, per le elezioni politiche a settembre. Se davvero sarà settembre il mese delle urne – è il commento dei politici più smaliziati – dimentichiamoci provvedimenti "correttivi" urgenti per la riforma portuale, perchè sui temi più controversi, compreso quello dei sindaci nei comitati di gestione, nessuno verrà impegnarsi in campagna elettorale. Può anche darsi che sia un giudizio da pessimisti. Di fatto, qualcosa si sta muovendo, sia a livello nazionale che locale. Il ministro Delrio ha finalmente nominato i tre presidenti di AdSP mancanti, assegnando a Palermo Pasqualino Monti, a Cagliari Massimo Deiana e a Gioia Tauro Francesco Russo. Chiave di lettura: per Palermo e Gioia Tauro l'ha spuntata Delrio, per Cagliari la Regione con un proprio funzionario. Altra novità, che avevamo già preannunciato ieri: Roberta Macii di Grosseto è stata formalmente nominata segretario generale dell'AdsP del Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta). Si è sbloccato infine anche il Comune di Piombino, che ha designato per il comitato di Gestione [illegible] Corsini un proprio funzionario, l'ingegner Maurizio Polz. Per [illegible] livornese dunque saremmo formalmente al completo con i cinque membri previsti dalla legge: il presidente Stefano Corsini, il comandante del porto contrammiraglio Vincenzo Di Marco, il delegato della Regione Toscana Giovanni Bonadio, il delegato del Comune di Piombino Maurizio Polz e il delegato del Comune di Livorno Filippo Nogarin. E qui c'è subito l'inghippo perchè come noto Corsini ha rifiutato la nomina di Nogarin. Con il caso "sub judice" (ovvero in attesa di decisioni romane, con il ministro Delrio che si è dichiarato contrario ai sindaci nei comitati nei porti) di fatto il comitato di gestione è congelato; e Corsini- se non vuole osare di operare con l'ente di gestione monco- non può che tenere in vita con le flebo il vecchio comitato portuale.

BRACCIO DI FERRO
Continua la querelle per la presenza del sindaco Nogarin

IL RUOLO Il presidente dell'Autorità Portuale di Sistema Stefano Corsini; in alto a destra Filippo Nogarin

Focus

Gruppo Moby cambia agenzia

PASSAGGIO della Moby Lines, recentemente in gran spolvero con l'entrata in servizio del "Moby Aki" dall'agenzia marittima Ghianda a quella di Renzo Conti. Il passaggio sarà formalizzato domani.

DI FATTO, visto dall'interno di palazzo Rosciano, molti uffici hanno il motore al minimo, se non addirittura spento. In particolare da Piombino si mugugna: le urgenze sono tante e la "governance" con i relativi strumenti (compreso l'organismo di partenariato, nemmeno avviato) di là da venire. Il primo ad esserne frustrato comunque è Corsini, che fa le ore piccole tutte le sere al suo desk ma con mille lacciuoli. Non può che aspettare scelte romane, mentre il sindaco Nogarin ribadisce la sua volontà (e quella dei vertici nazionali dei 5 Stelle) di mobilitare sia la politica che il Tar. E si è aperta da parte sua anche una battaglia sulla nomina di Bonadio da Firenze, sostenendo che il presidente di Logistica Toscana (ieri abbiamo riportato il suo parere) non ha la necessaria qualificazione professionale. Un rilievo cui Vanni Bonadio, rifiutando ogni polemica, risponde con due pagine di curriculum che partono dalla laurea in ingegneria industriale, alla stesura di problematiche finanziarie e investimenti anche nei settori industriali internazionali (BEI-Ceca-Fondo sviluppo sociale consiglio d'Europa), piani di rilancio con la Camera di Commercio di Pisa eccetera. Se [illegible] batte in testa, il porto va avanti dove le decisioni sono degli operatori. La più recente è il passaggio della Moby Lines, recentemente in gran spolvero con l'entrata in servizio del "Moby Aki" dall'agenzia marittima Ghianda a quella di Renzo Conti. Il passaggio sarà formalizzato domani, giovedì 1 giugno. E' un divorzio da una agenzia, la Ghianda, di proprietà del gruppo Grimaldi e quindi del più accanito concorrente. E la guerra sui ruoli continua.

A.F.

Bonadio nella "governance" Livorno

FIRENZE - Il consiglio regionale della Toscana ha designato l'ingegner Giovanni "Vanni" Bonadio, presidente di Toscana Logistica, a far parte del comitato di gestione dell'Autorità portuale di sistema del Tirreno settentrionale. In parallelo ha nominato l'ingegner Enrico Becattini per il comitato di gestione

(segue a pagina 12)

dell'Autorità portuale di sistema del mar ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara).

Vanni Bonadio presiede da anni Logistica Toscana in stretta collaborazione con il suo assessore di riferimento, Vincenzo Ceccarelli, a sua volta in forte sintonia con il presidente della Regione Enrico Rossi. In un primo tempo sembrava che la giunta regionale avesse scelto di designare Becattini anche per l'Authority di Livorno e Piombino: poi si è preferito scindere i due incarichi, anche per la complessità del sistema.

Rimane ancora aperta la decisione del presidente dell'AdsP livornese Stefano Corsini sulla designazione del sindaco di Livorno Filippo Nogarin da parte del Comune. In attesa della preannunciata decretazione del governo sul "niet" ai sindaci, il Comune starebbe predisponendo il testo di un ricorso al Tar concordato con i vertici nazionali dei "5 Stelle".

"Fare sistema" da slogan a necessità

di **Paolo Giordano**

"Lo spazio del Mediterraneo si allarga sempre più agli oceani e in particolare verso l'area asiatica. E' in corso una rivoluzione geopolitica che fa perno sulla cosiddetta Via della Seta. Questa nuova 'via' è un progetto grandioso che mira a interconnettere la Cina con l'Europa. Sia che si tratti di un semplice marchio o di un progetto reale, occorre tenerne fortemente conto. E' una 'via' che riguarda non solo l'Europa ma anche il Medio Oriente e l'Africa. Oggi la Cina produce più di quanto può consumare e ha bisogno quindi di esportare attraverso nuove connessioni controllando i nodi strategici fondamentali per il paese. Per questo motivo sta scommettendo su questo progetto che per noi italiani può rappresentare un'opportunità. Bisognerà infatti attrarre investimenti modernizzando il paese con progetti infrastrutturali. In tal senso dobbiamo creare le condizioni per realizzare una seria alternativa portuale che consenta alle merci cinesi di creare una dimensione ottimale, cosa che può rappresentare per l'Italia una grande occasione. Non si può puntare su 20 porti ma su uno che sfrutti la centralità del Mediterraneo investendo in infrastrutture e sicurezza", ha detto Lucio Caracciolo, direttore della rivista Limes, intervenendo con un messaggio al 2° Forum nazionale della portualità e della logistica, svoltosi a Livorno. Caracciolo, giornalista, saggista, esperto di geopolitica, ha sottolineato due problemi centrali con i quali il sistema logistico italiano, e non solo, deve alla fine, volente o nolente, fare i conti: primo, la necessità di interpretare a fondo l'importanza del Mediterraneo e dell'"economia del mare" e, secondo, riuscire a superare e vincere, una volta per tutte, le logiche di "campanile", degli interessi particolari.
Il ministro Delrio ha subito colto il "suggerimento" di Caracciolo: "Sono reduce da una serie di viaggi in Iran, Vietnam, Cina e Giappone proprio per promuovere la centralità del paese come grande molo del Mediterraneo e come porta d'accesso all'Europa. Le sfide che abbiamo davanti dunque non sono quelle tra i porti di Livorno e Piombino, ma anzi fare sistema e riuscire a competere nella sfida tra la sponda nord e la sponda sud dell'Atlantico. E' per questo che abbiamo aperto un tavolo al ministero sulla logistica insieme alle Regioni. Perché siamo tutti parte dello stesso sistema e l'Italia vince o perde insieme. Stiamo lavorando davvero in un'ottica di sistema. Tutto il paese deve sviluppare una profonda riflessione sulla centralità che l'Italia deve avere sul Mediterraneo. Dai temi dell'immigrazione, che in questo momento preoccupano i nostri cittadini, alle opportunità di sviluppo che ci offre il sistema della logistica, l'Italia deve riuscire a trasformare il suo particolarismo in una risorsa e non in una condanna. La bellezza del nostro municipalismo deve creare più diversità, più cultura, più capacità, più talento e non deve indebolire il sistema Italia".
Spesso abbiamo scritto sulla nostra rivista che nello stereotipato linguaggio generalmente in uso nei dibattiti sulla logistica nazionale il termine "sistema" è uno dei più abusati. Come ha detto Delrio, il nostro vero problema resta sempre quello di "trasformare il nostro particolarismo in una risorsa e non in una condanna". "Fare sistema" è diverso di "parlare di sistema". ■

Particolare del porto di Rotterdam. L'Olanda "vince" con un porto, l'Italia rischia di "perdere" con venti

Macii nominata segretario generale e approvato bilancio consuntivo 2016

CIVITAVECCHIA - Il Comitato portuale, riunitosi lunedì 29 Maggio, ha nominato segretario generale di molo Vespucci, Roberta Macii. «Voglio ringraziare - ha dichiarato il presidente dell'AdSp Francesco Maria di Majo - tutti i componenti del Comitato portuale che sono intervenuti alla seduta, consentendo all'ente di nominare la dott. ssa Roberta Macii, segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale». Attualmente, Roberta Macii ricopre l'incarico di dirigente presso l'AdSp del Mar Tirreno settentrionale ed ha una comprovata esperienza nel settore portuale e nelle materie amministrativo-contabili, nonché nei settori dragaggi e bonifiche ed appalti pubblici. Oltre la nomina del segretario generale il Comitato portuale ha approvato il bilancio consuntivo 2016 dell'Ente e sono state rilasciate 11 concessioni e 41 procedimenti riguardanti autorizzazioni ad imprese portuali ed ha approvato il rilascio di una nuova concessione demaniale ad un'importante azienda internazionale nel settore dell'innovazione tecnologica e nella produzione di vetrate per acquari che sarà un altro tassello importante per lo sviluppo economico ed occupazionale del porto di Civitavecchia. «Il prossimo passo - ha concluso il presidente di Majo - sarà quello di insediare il Comitato di destione e l'Organismo del Partenariato risorse mare così da poter avviare tutti i progetti di sviluppo del porto di Civitavecchia e del suo network».

Roberta Macii affianca di Majo a Civitavecchia

Roberta Macii è la nuova segretaria generale dell'Autorità si sistema portuale (Adsp) del Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta), affiancando come braccio operativo il presidente Francesco di Majo. Nominata dal Comitato portuale, proviene da Piombino, dove ha ricoperto dal 2013 lo stesso incarico all'Autorità portuale. È un'esperta su ambiente, bonifiche e dragaggi portuali. Tra le altre cose, è consulente di Assoporti in materia e ha partecipato alla redazione del Piano regolatore portuale di Piombino.

Il Comitato portuale laziale ha anche approvato il bilancio consuntivo 2016. Sono state rilasciate undici concessioni, tra cui una ad «un'importante azienda internazionale nel settore dell'innovazione tecnologica e nella produzione di vetrate per acquari», spiega l'Adsp in una nota. Inoltre, sono stati rilasciati 41 procedimenti amministrativi, per lo più autorizzazioni alle imprese.

Macii è stata nominata con il vecchio sistema, quello pre-riforma del Comitato portuale, in cui risiedono sia istituzioni che imprenditori, che viene sostituito dal Comitato di gestione, unico organismo decisore formato da soli enti pubblici. «Il prossimo passo sarà quello di insediare il Comitato di gestione e l'Organismo di partenariato risorse mare (consultivo, formato dagli imprenditori, ndr) così da poter avviare tuti i progetti di sviluppo del porto di Civitavecchia e del suo network», commenta il presidente di Majo.

«Civitavecchia, traffico in calo da 4 anni»

I sindacati temono tagli all'occupazione e puntano il dito sui ritardi della riforma portuale

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il traffico nel porto di Civitavecchia è calato del 5,9 per cento nel primo trimestre del 2017. A soffrire sono soprattutto le rinfuse solide e liquide. Ma operatori e sindacati puntano il dito su una situazione di difficoltà che si trascina da qualche anno e che sta mettendo alle corde la comunità portuale. «La situazione del porto - afferma David La Rosa, presidente dell'associazione agenti marittimi del Lazio - è ancora di crisi piena e totale. Dal 2012 al 2016 abbiamo avuto un tracollo del traffico. Benché negli ultimi anni il porto sia stato dipinto, anche dal precedente presidente dell'Authority, come se avesse volumi alti, in realtà è perché viene conteggiato anche il carbone movimentato dal terminal dell'Enel». Al contrario, secondo La Rosa, alcune tipologie di merce, proprio quelle che producono più occupazione sulle banchine, come i prodotti siderurgici, rinfuse (minerali ferrosi, caolino e argille) e general cargo, hanno sofferto, scendendo da 1,2 milioni di tonnellate nel 2012 a 480 mila nel 2016. «C'è stato un calo enorme dei carichi dal 2012. In parte questo è stato dovuto alla crisi mondiale, ma forse anche alle politiche della precedente amministrazione». Questo «ha significato riduzione del lavoro per tutte le imprese». Se non ci sono stati tagli al personale «è merito dei sacrifici fatti da imprese portuali e agenzie, anche se - accusa - il comportamento dei sindacati non è stato d'aiuto».

I sindacati avvertono che lo scalo è in una situazione precaria che potrebbe riflettersi sull'occupazione. «Una situazione di crisi - spiega Angelo Manicone, delegato al porto di Civitavecchia della Filt Cgil - non c'è ancora, ma potrebbe manifestarsi ad esempio nei settori delle rinfuse e dei coils. Per il momento si sta a galla». Gennaro Gallo, responsabile porti dell Uiltrasporti del Lazio, invita a tenere sotto osservazione il porto commerciale: «Abbiamo tamponato una situazione di crisi all'interno delle aziende senza fare ricorso agli ammortizzatori sociali». I sindacati puntano l'indice sul mancato avvio della riforma portuale. Il comitato di gestione fatica a comporsi e per non inceppare la macchina burocratica della nuova Autorità di sistema portuale, il presidente Francesco Di Majo, che sperava di completare la squadra entro aprile, ha già convocato due volte il vecchio Comitato portuale. «Questa situazione - dice Gallo - incide sulla capacità gestionale dell'ente. Dovremmo avere un'Authority a pieno regime. Al momento il presidente va avanti da solo, con le relative difficoltà». Il problema è che la riforma è stata scritta in maniera sbagliata. Secondo Gallo, «nella legge Delrio non c'è una tempistica per le nomine».

Un altro paradosso che sconta lo scalo è il mancato sviluppo del terminal container Rtc, della compagnia Msc. Nel 2016 ha movimentato 74 mila teu. «Il terminal - dice Manicone - è gravemente sottoutilizzato e questo blocca lo sviluppo di un intero territorio». Una preoccupazione condivisa da La Rosa: «Il terminal avrebbe un potenziale dieci volte superiore al suo utilizzo attuale. Basti pensare che il territorio che fa riferimento al porto di Civitavecchia produce un milione di teu all'anno, che vanno in altri scali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Messaggero

Navi, primo passo per inquinare meno

`Gnv ha firmato l' accordo con Capitaneria, Authority e Comune per ridurre le emissioni già da un' ora prima di entrare in porto `La prossima settimana il protocollo dovrebbe essere siglato anche da altre due compagnie: Moby-Tirrenia-Cin e Grimaldi

QUALITÀ DELL' ARIA Navi meno inquinanti con il Civitavecchia blu agreement, accordo su base volontaria con gli armatori per abbattere ulteriormente le emissioni prodotte dai fumi durante le manovre di entrata in porto. Un accordo quasi unico in Italia, con Civitavecchia che, dopo mesi di trattative, è riuscita a seguire le orme di Venezia e il suo Venice blu flag. Un accordo al quale hanno lavorato Capitaneria di Porto - dove ieri mattina è stato presentato - Autorità di sistema portuale e Comune, ma che a oggi è stato siglato solo da una società: Grandi Navi Veloci. Al momento della firma dell' impegno, infatti, insieme al contrammiraglio Giuseppe Tarzia, direttore marittimo del Lazio, al sindaco Antonio Cozzolino e al presidente dell' Autorità portuale Francesco di Majo, c' era solo il comandante Pietro Gianno in rappresentanza della Gnv. Per le altre compagnie, ovvero Moby-Tirrenia-Cin e Grimaldi, bisognerà attendere la prossima settimana. Almeno questo è l' impegno che hanno preso gli armatori.

SINERGIA «E' stato un lavoro lungo e complesso ha detto Tarzia necessario per passare dalla parole ai fatti concreti.

Già la prossima settimana contiamo di far sottoscrivere lo stesso accordo a Moby-Cin-Tirrenia e Grimaldi. Tre enti con un unico obiettivo, quello di produrre effetti positivi sull' ambiente, sui traffici e sulla sicurezza». «In attesa che determinati vincoli sulle emissioni diventino entro il 2020 obbligo di legge ha aggiunto il presidente di Majo - Civitavecchia si porta avanti, grazie al lavoro sinergico che è stato portato avanti dai nostri enti e alla collaborazione degli armatori, disposti a ridurre il tenore di zolfo già un' ora prima dell' ingresso in porto».

SECONDA FASE Il Civitavecchia blu agreement, che per il momento è rivolto solo alle navi ro-ro, ma che nelle intenzioni del proponenti (Comune, Authority e Capitaneria) in una seconda fase dovrà coinvolgere anche le navi da crociera (rispetto alle navi passeggeri hanno comunque motori più moderni), prevede infatti interventi solo sul tipo di carburante. Soddisfatto anche il sindaco Cozzolino, che dal suo insediamento ha fatto del contenimento delle emissioni un cavallo di battaglia. «Un' iniziativa ha sottolineato il primo cittadino - che rientra nel percorso avviato da tempo ed è teso al

miglioramento della qualità ambientale. Con il presidente di Majo stiamo lavorando anche per la modifica delle prescrizioni Via del 2007, in modo particolare per trovare una valida alternativa anche all' elettrificazione delle banchine».
L' IMPEGNO Le compagnie che decideranno di sottoscrivere l' accordo si impegnano fino al 31 dicembre 2019 a far funzionare i motori ausiliari delle loro navi con combustibile con tenore di zolfo non superiore a 0,10% non solo all' ormeggio, ma anche in navigazione fino a un' ora prima dell' inizio della manovra di accesso al porto. Inoltre le compagnie forniranno a comandanti ed equipaggi una sorta di vademecum per ridurre il più possibile le emissioni di gas di scarico, utilizzando le macchine principali e ausiliarie al miglior regime possibile, avviando i motori con intervalli di almeno due minuti tra loro, usando utenze non essenziali in porto, effettuando frequenti verifiche e manutenzioni delle macchine, comunicando tempestivamente alla Capitaneria eventuali anomalie. Per avere un segnale ancora più concreto bisognerà però attendere la prossima settimana, quando le altre compagnie imitere Gnv. «L' accordo firmato da Gnv si legge in una nota della compagnia che a Civitavecchia ha navi che collegano lo scalo con Malta, Palermo, Tunisi e Barcellona - conferma l' impegno della Compagnia nella gestione degli impatti ambientali attraverso il rispetto rigoroso dei parametri previsti dalla legge e l' adozione di soluzioni tecnologiche volte al risparmio energetico».
Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Inquinamento portuale: un accordo volontario per ridurre le emissioni

Capitaneria, Authority e Comune danno il via al "Civitavecchia Blue Agreement": la prima compagnia a sottoscrivere il documento è Gnv. Formalizzato l'impegno a far funzionare i motori ausiliari con un combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% non solo all'ormeggio, ma anche in navigazione fino ad un'ora prima dell'inizio della manovra di accesso allo scalo

CIVITAVECCHIA - Un accordo su base volontaria al quale, al momento, ha aderito Grandi Navi Veloci ma che si auspica possa trovare il consenso di molte altre compagnie armatoriali che quotidianamente scalano il porto di Civitavecchia. È quello che è stato sottoscritto questa mattina nella sede della Capitaneria di Porto dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia, dal sindaco Antonio Cozzolino e dal presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo.

"Un lungo lavoro – ha spiegato il comandante Tarzia – che era necessario far arrivare ad una iniziativa concreta. Già la prossima settimana contiamo di far sottoscrivere lo stesso accordo a Moby-Cin-Tirrenia e a Grimaldi. Tre enti con un unico obiettivo, quello di produrre effetti positivi sul territorio, sui traffici e sulla sicurezza".

Dopo il "Venice Blue Flag" arriva quindi il "Civitavecchia Blue Agreement", siglato per l'introduzione di limiti maggiormente stringenti rispetto a quelli stabiliti dalla vigente normativa nazionale e comunitaria in materia di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo al fine di ridurre le emissioni in atmosfera delle navi. In sostanza le compagnie si impegnano a far funzionare i motori ausiliari con un combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% in massa non solo all'ormeggio, ma anche in navigazione fino ad un'ora prima dell'inizio della manovra di accesso al porto. Inoltre le compagnie forniranno a comandanti ed equipaggi una sorta di "vademecum" per ridurre il più possibile le emissioni di gas di scarico, utilizzando le macchine principali ed ausiliarie al miglior regime possibile, avviando i motori con intervalli di almeno due minuti tra di loro, innestando le frizioni con intervallo di almeno due minuti, evitando il passaggio di carico tra i generatori, evitando la soffiatura delle condotte di scarico e l'utilizzo di utenze non essenziali in porto, effettuando frequenti verifiche e manutenzioni delle macchine, comunicando tempestivamente alla Capitaneria eventuali anomalie.

"Un'iniziativa – ha commentato soddisfatto il sindaco Antonio Cozzolino – che rientra nel percorso avviato da tempo e teso al miglioramento della qualità ambientale. Con l'Authority inoltre stiamo lavorando anche per la modifica delle prescrizioni Via del 2007, in modo particolare per trovare una valida alternativa anche all'elettrificazione delle banchine". Entrato in gioco a trattativa già avviata il presidente Di Majo, che ha subito sposato l'idea, mettendosi a disposizione. "Un segnale importante – ha sottolineato – una collaborazione fondamentale tra i tre enti che mi auguro possa portare all'adesione anche da parte di altre compagnie".

Ad aprire la strada quindi Gnv, impegnata nei collegamenti su Palermo, Tunisi e Malta, la quale si è detta molto attenta alle tematiche ambientali, plaudendo all'iniziativa ed auspicando a breve risultati visibili sulla qualità dell'aria e sull'abbattimento delle emissioni.

Il Mattino

Porto e appalti truccati funzionario licenziato

D'Anna accusa i colleghi «rup» e chiama in causa altri nomi

Leandro Del Gaudio

Creare l'urgenza anche quando non c'era alcun sos nella gestione dei lavori, piazzare gli imprenditori «amici» negli elenchi delle ditte da convocare, utilizzare delle ditte «schermo», solo formalmente diverse da quelle degli imprenditori di sempre. E ancora: firmare delibere in cui, solo in modo posticcio si dichiarava che era stato rispettato il sistema della «rotazione» nella convocazione degli imprenditori. Eccolo il sistema, o meglio i sistemi, con cui per anni sono stati assegnati appalti per centinaia di migliaia di euro sempre alle stesse ditte, metodi di agire che oggi vengono definiti «seriali» da una persona ben informata. Inchiesta sulle gare pilotate all'interno del Porto di Napoli, parla l'ormai ex funzionario dell'Autorità portuale Giancarlo D'Anna. Ingegnere in carriera, da ieri mattina licenziato per volontà dei vertici dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale: 46 anni, raggiunto meno di un mese fa da un decreto di perquisizione che vede coinvolti altri tre funzionari, oltre a un assortito gruppo di imprenditori. Turbativa d'asta, corruzione, concussione, le accuse dei pm. Ma non si limita alla confessione l'ingegner D'Anna, a leggere l'interrogatorio reso dinanzi agli inquirenti partenopei. No, oltre a «togliersi un peso dallo stomaco» e ad ammettere di aver provato vergogna per una «enorme stupidaggine portata avanti nel tempo», Giancarlo D'Anna chiama direttamente in causa anche altri funzionari che hanno rivestito il ruolo di rup (responsabili unici di procedimento) nella gestione di gare, facendo i nomi di altri esponenti della gerarchia interna all'Autorità portuale. Trema un intero mondo di affari, tensione a fette negli uffici che contano.

I doni
Lampadari e buoni benzina (e un fiume di denaro) per veicolare gare

Ma andiamo con ordine, a partire dalla confessione resa dall'ex funzionario. Atti depositati in questi giorni dinanzi al Riesame, sono diversi i filoni battuti in queste ore dai pm Antonella Fratello e Henry John Woodcock, sotto il coordinamento del procuratore aggiunto Filippo Beatrice.

Lampadari e buoni benzina

Difeso dal penalista Mario Iannilardo, D'Anna ha raccontato di aver intascato negli anni tangenti per trenta-quarantamila euro. Prima ancora della confessione, pesavano sul suo conto pedinamenti, fotografie, intercettazioni. È il 28 ottobre scorso, quando incontra due imprenditori (Alfredo Staffetta e Pasquale LOffredo) per una probabile tangente, in una giornata che termina con una telefonata alla moglie: «Sto a casa, sto pieno di soldi». Ma non solo quattrini, a leggere la confessione del funzionario, che ha ricordato di aver ricevuto in regalo tre «lampadari affissi nella mia abitazione» (che sarebbero stati ricevuti in omaggio dall'imprenditore Staffetta), ma anche blocchetti di buoni benzina in omaggio.

Le accuse agli altri funzionari

Nel suo racconto, D'Anna accusa gli altri funzionari Gianluca Esposito e Umberto Rossi: «So per certo che il mio collega Gianluca Esposito era anche lui destinatario di tangenti di denaro, me lo hanno riferito Pasquale Ferrara e Pasquale Loffredo, ricordando che Gianluca Esposito si era lamentato del fatto che non gli erano stati elargiti abbastanza soldi». Difeso dai penalisti Lello Della Pietra e Mario Mele, Gianluca Esposito ha chiesto e ottenuto di essere sospeso dagli incarichi nell'Autorità portuale, dicendosi pronto a dimostrare la correttezza della propria condotta. Stessa premessa per gli altri indagati (difesi, tra gli altri, dai penalisti Francesco Cedrangolo, Gianpiero Pirolo, Sebastiano Fusco), che attendono il seguito del procedimento per poter replicare alle accuse mosse dalla Procura.

Gli elenchi

Erano gli imprenditori a fornire gli elenchi ai rup, mentre negli uffici chiave si mettevano le carte a posto. In che modo? Spiega l'ex funzionario: «Redigevo una delibera nella quale formalizzavo l'urgenza per l'effettuazione del lavoro, così inserivo le ditte degli imprenditori amici». È il punto in cui l'ex funzionario chiama in causa altri esponenti degli uffici amministrativi, la cui «quiescenza» di fronte ai trucchi adottati garantiva che gli appalti finissero sempre agli «amici». Verifiche in corso e non può sfuggire un dato su tutti: dodici sono i nomi degli indagati perquisiti lo scorso 4 maggio, mentre la lista delle persone coinvolte sale a 28 indagati, almeno a leggere l'informativa finale

della capitaneria di porto.

Rotazione bluff

Poi c'è la storia dei finti criteri di rotazione. Solo sulla carta, infatti, le ditte cambiavano ad ogni appalto, o meglio, solo sulla carta veniva ribadito il principio della «rotazione». Anche in questo caso, il metodo usato da D'Anna (e a suo dire anche da altri funzionari) grazie alla «quiescenza» di chi aveva il dovere di intervenire. Ma quante sono le gare o i procedimenti amministrativi finiti sotto inchiesta?

Ecco le sei gare

Capitolo turbativa d'asta, la Procura punta sui «lavori per la banchina Marinella di Castellammare di Stabia»; sulla «realizzazione di cancelli scorrevoli e abbattenti sulla banchina Pisacane di ponente, quella che va adattata per ospitare le navi da crociera»; sui «lavori per il cancello di ingresso al varco Pisacane e di tre barriere al varco Immacolatella vecchia e al Piazzale Pisacane»; sulla «manutenzione straordinaria degli uffici demaniali interni all'area portuale»; sulla «manutenzione straordinaria dell'impianto di pubblica illuminazione»; e sui lavori di «manutenzione per le recinzioni portuali e dei manufatti di carpenteria metallica». Sei opere, sei interventi dettati dalla somma urgenza, sui quali sono in corso verifiche di pg (e che non necessariamente sono frutto di accordi sotto banco), che ampliano lo spettro delle indagini. Oltre a D'Anna e a Gianluca Esposito, ad essere perquisiti circa un mese fa anche gli altri due funzionari Umberto Rossi e Renato Notarangelo, e una pattuglia di otto imprenditori.

I dati
Sale a 28 il numero di indagati Le accuse a due controllori «quiescenti»

Ma lo scenario è destinato ad ampliarsi, alla luce dei nomi che vengono offerti alle verifiche della Procura, in un verbale che punta dritto su quanti - in questi anni - hanno taciuto e avallato sulla storia degli appalti con la somma urgenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso

Sei gare nel mirino dei pm

Sono sei le gare di appalto che sarebbero state veicolate a imprenditori amici.

Inchiesta per turbativa d'asta, nella informativa di pg ci sono tutti gli interventi di manutenzione sulle banchine del porto di Napoli che sarebbero stati viziati da accordi sotto banco. Stando alla ricostruzione dell'ex funzionario D'Anna, esiste un sistema «seriale» usato anche da altri pubblici ufficiali per intascare tangenti in cambio di appalti facili.

Monopoli nella top five delle località europee,"The Times" dedica un articolo alla città pugliese

La Città di Monopoli torna protagonista sui media inglesi. Mentre è in diffusione il numero di giugno di Traveller, il mensile del National Geographic dedicato ai viaggi, sul quale una sezione è stata dedicata al tacco d'Italia e a Monopoli, un altro periodico britannico dedica un articolo alla Città di Monopoli.

In un articolo apparso sul prestigioso periodico inglese "The Times" a firma di Alessia Horwich e dal titolo "Europe's secret seaside towns" ("Le segrete località di mare europee"), la Città di Monopoli viene indicata tra le cinque mete europee "sublimi" dell'Europa Meridionale. Il quotidiano londinese, mettendosi alla ricerca di una meta balneare con una manciata di ristoranti sul lungomare e un elegante hotel a conduzione familiare, ha individuato cinque località dove soggiornare (le altre sono Llafranc in Spagna, Horto in Grecia, Supetar in Croazia e Fuseta in Portogallo).

Per l'autrice quando si arriva a Monopoli ("porto medievale con strade in pietra bianca e acque cristalline") "non dimenticate i vostri occhiali da sole". Monopoli viene descritta con i suoi palazzi storici, il groviglio di strade strette, la spiaggia sabbiosa a ridosso delle mura fortificate e con i pescatori che sistemano le reti nel porto. E, poi, il centro storico raccontato con i suoi negozi, il Castello di Santo Stefano, la Cattedrale, Piazza XX Settembre, le calette rocciose e i locali della movida notturna.

«Continua il trend positivo di conoscenza della nostra città all'estero. Merito della forza della promozione sul web e della diffusione che la stessa rete ha dato ai vari blogger stranieri che, insieme agli operatori delle strutture ricettive, abbiamo portato a Monopoli. Lo stesso importante numero di turisti stranieri in confronto a quelli italiani ed alla media regionale, dimostra che abbiamo visto giusto quando abbiamo scelto il web come principale canale di promozione della città. Avanti così e non possiamo che crescere ancora», afferma l'Assessore allo Sviluppo Economico Giuseppe Campanelli.
L'articolo intero dedicato a Monopoli a questo link: https://www.thetimes.co.uk/article/5-secret-summer-mediterranean-resorts-hqm7bkl97

Manfredonia. Elisuperficie sul Porto turistico. Rideterminato quadro economico

Al contempo, con il recente atto regionale, è stato determinato l'affidamento e l'impegno della spesa e nominato il Direttore dei Lavori relativi alla esecuzione delle indagini

Bari/Manfredonia, 29 maggio 2017. "**Realizzazione di un'elisuperficie in elevazione** presso il porto Turistico di Manfredonia "**Marina del Gargano**"": con recente atto della Regione Puglia, è stato determinato di rideterminare il quadro economico e determinato a contrarre per l'affidamento della esecuzione delle indagini geognostiche e su struttura esistente.
Al contempo, con il recente atto regionale, è stato determinato l'affidamento e l'impegno della spesa e nominato il Direttore dei Lavori relativi alla esecuzione delle indagini.
Di seguito una parte relativa all'atto regionale.

RITENUTO, infine, di dover provvedere in merito,

D E T E R M I N A

per le motivazioni nelle premesse indicate e qui intese tutte integralmente riportate di:

Rimodulare le somme a disposizione di cui alla sezione B e, conseguentemente, l'I.V.A. di cui alla sezione C del quadro economico dell'intervento come da prospetto che segue:

A. IMPORTO PER FORNITURE E LAVORI	A. Importo dei Lavori e delle forniture		
		Strutture portanti e opere di finitura (S.04 prevalente)	€ 315.971,40
		Impianti elettrico e ascensore (IA.03)	€ 89.067,32
	A.1	Importo dei lavori a base d'asta	€ 405.038,72
	A.2	Importo delle forniture a base d'asta	€ 0,00
	A.3	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€ 16.201,55
	A	Totale importo dei lavori e delle forniture (A.1+A.2+A.3)	€ 421.240,27
B. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE	B. Somme a disposizione dell'Amministrazione		
	B.1	Spese tecniche per progettazione definitiva ed esecutiva, esecuzione lavori e coordinamento sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione (art. 24, co. 1, lett. d) del d.lgs n.50/2016 e D.M. 17 giugno 2016)	€ 77.617,75
	B.2	Spese tecniche per supporto al Rup (art. 32, co. 11, del d.lgs n.50/2016 e D.M. 17 giugno 2016)	€ 13.397,64
	B.3	Imprevisti e rettifiche al calcolo della spesa	€ 9.918,76
	B.4	Incentivo di cui all'art. 113 del D.Lgs. 50/2016 per prestazioni parziali (max 1%)	€ 4.212,40
	B.5	Spese per pubblicità	€ 0,00
	B.6	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto	€ 8.948,31
	B	Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B.1+...+B.6+B.7)	€ 114.094,86
C. I.V.A	C. I.V.A.		
	C.1	I.V.A. Al 10%	
	C.2	I.V.A. al 22% su (A+B.1+B.2+B.5+B.6)	€ 114.664,87
	C	Totale IVA (C.1+C.2)	€ 114.664,87
	TOTALE COMPLESSIVO (A+B+C)		€ 650.000,00

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO RISORSE FINANZIARIE E STRUMENTALI, PERSONALE ED ORGANIZZAZIONE

SEZIONE DEMANIO E PATRIMONIO

SERVIZIO ATTIVITA' TECNICHE ED ESTIMATIVE

Contrarre per l'esecuzione delle indagini geognostiche e sulla struttura esistente.

Approvare l'allegato schema di contratto per l'affidamento delle indagini geognostiche e sulle strutture esistenti in relazione ai lavori di realizzazione di un'eli-superficie in elevazione presso il porto turistico di Manfredonia "Marina del Gargano.", nonché il Documento preliminare di Valutazione dei Rischi (DUVRI) e documenti posti a base della procedura di affidamento, agli atti dell'ufficio, che saranno allegati al medesimo per farne parte integrante e sostanziale.

Affidare l'appalto di cui sopra alla ditta GEOPROVE s.a.s. con sede in Ruffano (Le) – P.IVA: 03940580750;

Impegnare la relativa spesa pari a € 10.062,01 di cui € 8.247,55 per lavori e servizi, ed € 1.814,46 per I.V.A. al 22%, a valere sul cap. 551060 bil. es. 2017 – prenotazione 2016, in favore del beneficiario sopra indicato;

Nominare l'ing. Pietro Consiglio - in qualità di legale rappresentante dello Studio Opus società semplice di architettura, urbanistica e ingegneria - quale direttore dei lavori e dei servizi (direttore dell'esecuzione del contratto) relativi alle esecuzione delle indagini geognostiche e su struttura esistente di cui al presente affidamento, in applicazione dell'articolo all'articolo 2 del Contratto Rep. N. 018982 del 19/01/2017 stipulato per la progettazione definitiva ed esecutiva.

Dare atto che il presente provvedimento diventa esecutivo con l'apposizione del visto di regolarità contabile della Sezione Ragioneria che ne attesta la copertura finanziaria.

Rinviare ad appositi successivi provvedimenti la liquidazione dei titoli di spesa riportati nel quadro economico come sopra riarticolato all'avente titolo.

Il provvedimento viene redatto in forma integrale.

Il presente provvedimento:

a) sarà pubblicato all'albo della Sezione Demanio e Patrimonio;

b) sarà disponibile sul sito ufficiale della Regione Puglia: www.regione.puglia.it;

c) sarà trasmesso in copia conforme all'originale al Segretariato Generale della Giunta Regionale;

d) sarà trasmesso in copia conforme all'originale alla Sezione Ragioneria, per gli adempimenti contabili di propria competenza;

e) sarà trasmesso in copia al responsabile del procedimento;

f) sarà trasmesso alla ditta GEOPROVE s.a.s. *(geoprove.scs@legalmail.it)* e all'ing. Pietro Consiglio, legale rappresentante dello Studio Opus *(studio.opus@pec.it)*.

Il presente atto, composto da n. 11 facciate, è adottato in originale.

Il Dirigente del Servizio
Attività Tecniche ed Estimative
arch. Marianna PADALINO

“Premi e indennità all’Authority: pagamenti legittimi”

L'ammiraglio Salvatore Giuffrè ascoltato come teste del pm nel processo in cui sono imputati per peculato e truffa l'ex segretario generale Nicola Del Nobile e l'ex dirigente Vittoria Ligorio. Le somme contestate ammontano a 450mila euro

BRINDISI – “I premi e le indennità pagati all’ex segretario e all’ex dirigente dell’Autorità portuale di Brindisi sono legittimi e per questo la liquidazione è ripresa dopo la sospensione a seguito del procedimento penale”.
Ha escluso qualsiasi ipotesi di irregolarità l’ammiraglio Salvatore Giuffré (nella foto accanto), attuale segretario generale dell’Ente (in attesa che venga ridefinita la pianta organica conseguente alla riforma): è stato ascoltato in qualità di testimone citato del pubblico ministero nel processo in cui sono imputati l’ex segretario generale Nicola Del Nobile, e la ex dirigente dei servizi amministrativi, Vittoria Ligorio, con le accuse di peculato e truffa aggravati in relazione alle somme percepite per 450mila euro.
Nell’udienza di questa mattina, in Tribunale a Brindisi, ha risposto alle domande del rappresentante della pubblica accusa, il sostituto Milto Stefano De Nozza, e a quelle del difensore degli imputati, l’avvocato Gianvito Lillo. Giuffrè ha confermato che la liquidazione di quelle somme è avvenuta dopo che l’Autorità portuale ha ottenuto il via libera dal Ministero e dall’Assoporto, ai quali era stato chiesto un parere. Il teste, inoltre, ha confermato che la liquidazione dei premi di produzione e delle altre indennità è ripresa di recente, dopo essere stata sospesa in corrispondenza dell’avvio del procedimento penale che ha portato al rinvio al giudizio di Del Nobile e Ligorio. “Io stesso – ha dichiarato – ne ho usufruito”.
Nel corso dell’udienza odierna, è stato ascoltato anche il geometra Carmine Campana, dipendente dell’Autorità portuale di Brindisi, sul contenuto dell’accordo siglato nel 2010, per il trattamento retributivo del personale dell’Ente. Il processo riprenderà il prossimo autunno con la citazione degli ultimi testi chiesti dal pubblico ministero.

Investire sul mare Chance per i giovani

«Il Mare rappresenta una rete infinita di opportunità per i giovani, raggiunge molteplici aspetti dell'economia e al Sud può diventare un'enorme occasione di contrasto alla disoccupazione giovanile. In Puglia in particolare – dove l' eccellenza della formazione orientata al mare tocca ogni ordine e grado della nautica e del turismo – ritengo che la filiera sia destinata a crescere e a rafforzarsi proprio grazie ai giovani» – questa è la premessa del presidente Nazionale di Assonautica, Alfredo Malcarne che aprirà il workshop "Mare e Responsabilità Sociale. A partire dalla Vela", previsto nella Sala Conferenze dell' Università agli Studi di Bari di Palazzo Granafei Nervegna, domani mattina a partire dalle 9.30.

Ma sarà l'economia del mare a contrastare il disagio giovanile al Sud? E' un tema su cui confrontarsi, promosso dall'imprenditore tarantino Andrea Masciandaro, fondatore di Orthodontic Clinic - eccellenza in ambito sanitario con una leadership in Ortodonzia Infantile e organizzatore di seminari di formazione con eminenze dell' ortodonzia mondiale come il brasiliano Marcos Gribel - partecipante alla Brindisi-Corfù 2017, ma anche nuovo protagonista del terzo settore in Puglia, attraverso Mithos. Viaggio nell'entusiasmo della vita. Associazione nata con la missione di prevenire la devianza di minori con genitori con esperienze detentive.

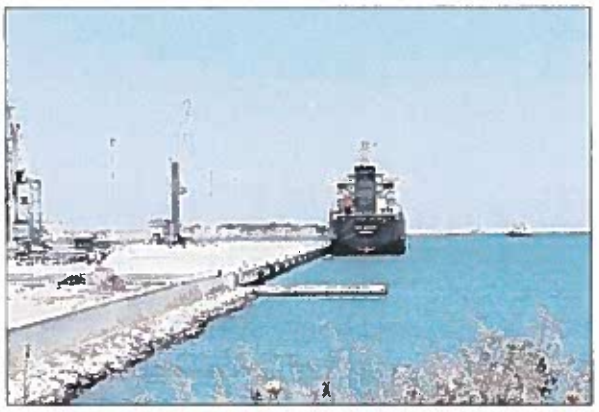
> Un settore destinato a crescere e a rafforzarsi proprio con l'impegno delle nuove generazioni

«L' idea di organizzare questo workshop nasce da un desiderio che porto con me da lontano – dice Andrea Masciandaro – perché credo che per tutti noi imprenditori sia importante fare anche solo un piccolo passo verso la responsabilità sociale, in quanto se saremo tanti a generare buone pratiche etiche e morali qualcosa potrà cambiare».

Una considerazione che ha raccolto il consenso di vari protagonisti dell'economia e dell'economia del mare della Regione Puglia: eccellenze che interverranno per parlare di cultura del mare e responsabilità sociale, con particolare attenzione verso disoccupazione, disagio, giovani. Parallelamente un momento di riflessione aperto alla città, che prevede la partecipazione di qualificati esponenti del sistema penitenziario territoriale, coinvolti per regalare al dibattito una positiva narrazione di reinserimento sociale.

Idrogeno fuoriuscito dalla stiva di una nave Rischio di esplosione

Paura a bordo, Costa Morena bloccata
Le procedure di sicurezza evitano la crisi



di Salvatore MORELLI

Una fuoriuscita di idrogeno all'interno di una nave attraccata al molo Edipower di Costa Morena Est ha fatto scattare ieri mattina, poco dopo le 12, un piano d'emergenza nel porto Brindisi. L'intera area intorno alla bulk-carrier (un tipo di nave per il trasporto di rinfuse non liquide) è stata immediatamente evacuata e messa in sicurezza dai vigili del fuoco e da alcune unità della Polmare e della Capitaneria di porto. Presente anche un rimorchiatore dell'impresa "Barretta".

Ore di tensione, durante le quali la situazione è stata monitorata costantemente, a causa di una possibile esplosione che per fortuna non si è verificata. Tanto lo stress accumulato a bordo per l'intero equipaggio che ha dovuto affrontare l'emergenza. Al vaglio ci sono ora le cause che hanno portato alla dispersione dell'idrogeno. La nave, che in genere trasporta materiale ferroso, non mollerà gli ormeggi fino a quando non rientrerà l'emergenza. Rimandata quindi la partenza, prevista nella serata di ieri, verso il porto di Trieste.

In alto a destra, la bulk-carrier all'interno della quale si è verificata una pericolosa perdita di idrogeno, che rischiava di causare un'esplosione e dunque notevoli danni. A sinistra, la Capitaneria di porto, intervenuta insieme a vigili del fuoco e Polmare

Nel tardo pomeriggio, invece, sul posto era ancora presente il personale della Capitaneria, al comando del capitano di vascello Salvatore Minervino. Un'attesa necessaria a certificare che i preoccupanti parametri fossero finalmente rientrati. Non si esclude che la perdita d'idrogeno sia avvenuta dagli alternatori o dai generatori di bordo, in quanto raffreddati con questa sostanza. Inoltre, non è stata scartata l'effetto "elettrolisi", un processo nel quale il passaggio di corrente elettrica può causare la scomposizione dell'acqua in ossigeno e idrogeno gassosi.

La chiamata al Comando provinciale dei vigili del fuoco è partita a mezzogiorno. Il messaggio è allarmante: una nave attraccata al molo Edipower, proprio di fronte al castello Alfonsino, ha registrato nella stiva una perdita di idrogeno. Un gas incolore e impercettibile ai sensi umani, ma che può formare miscele potenzialmente esplosive.

La circostanza non è di poco conto anche se nelle vicinanze, non c'è nessuna altra nave ormeggiata. Poco prima dell'ingresso di Costa Morena Est, c'è solo la sagoma della centrale termoelettrica Edipower e ai bordi delle strada una fila di mezzi pesanti che attende lo svolgersi degli eventi: per sicurezza, l'ingresso in quel tratto del porto viene vietato a tutti.

Anche i veicoli dei vigili del fuoco, della Polmare e della Capitaneria se ne stanno momentaneamente in disparte in un angolo della banchina. Il piano iniziale d'emergenza rende quasi spettrale l'attesa, anche se i contatti a distanza con la nave sono molto frequenti. In mare poi, e a breve distanza dalla nave, vigila un rimorchiatore dell'impresa "Barretta" e con una doppia funzione: sia antincendio che come eventuale rimorchio fuori dal porto in caso di rischio. Ma alla fine il pericolo di esplosione è scampato.

Con il passare del tempo, il lavoro svolto a bordo è stato quello di trovare la soluzione migliore e meno pericolosa per far fuoriuscire il gas accumulato. Oggi, nuove verifiche a bordo potranno finalmente stabilire se l'emergenza è rientrata.

VIA NEGATIVA

Ecoergite: è l'ora dell'addio Il Ministero dice no ad A2A e all'idea di bruciare rifiuti

Sfumato ufficialmente il progetto "ecoergite" presentato ormai diversi anni fa da A2A, che voleva trasformare la centrale Brindisi Nord in un impianto capace di bruciare quello che, a tutti gli effetti, è combustibile da rifiuti al quale era stato affibbiato un nome commerciale.

Il Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero dei Beni e delle attività culturali, ha infatti emesso il decreto con il quale nega la compatibilità ambientale del progetto e dunque l'autorizzazione alla sua realizzazione.

La proposta progettuale, presentata nel 2013 dalla Edipower, alla quale è subentrata nel 2016 la "A2A Energiefuture", prevedeva in particolare la co-combustione di carbone e Css, combustibile da rifiuti, e prevedeva lo spegnimento del gruppo 3 (i gruppi 1 e 2 non funzionano ormai da molto tempo) e l'adeguamento del 4 agli obiettivi di riduzione delle emissioni in atmosfera ed alle prescrizioni dell'Autorizzazione integrata ambientale. Ma soprattutto la sua trasformazione per consentire un utilizzo di Css in una misura del 10 per cento del totale del combustibile.

Diversi sono stati, durante l'iter, i pareri negativi incassati dal progetto, a partire da quelli di Regione Puglia, Provincia e Comune di Brindisi.

La notizia, a dire il vero, non è certo un fulmine a ciel sereno. Già nello scorso mese di novembre, infatti, A2A aveva ricevuto il preavviso di rigetto dell'istanza di Valutazione di impatto ambientale. D'altronde, è stata la stessa società a cambiare nettamente il tiro, poco tempo fa, proponendo di trasformare l'area in una sorta di "Polo delle energie rinnovabili".

In particolare, A2A propone di realizzare nel sito della centrale un impianto solare termodinamico, un'area per il trattamento della frazione organica della raccolta differenziata, un'area infrastrutturata per attività di sperimentazione in sinergia con gli istituti universitari e di ricerca ed infine un'area dedicata alla produzione di energia attraverso le pale eoliche. Anche questo progetto, ad ogni modo, è ancora in fase di valutazione e di discussione.

L'EPISODIO

Spazzatura agli angoli della via. I residenti: «Qualcuno ieri ha dato fuoco»

Spazzano la strada ma non raccolgono Caos rifiuti al rione Sant'Elia

Per mesi hanno atteso che la zona fosse ripulita da ogni tipo di rifiuti. Bottiglie di plastica, carta, contenitori per pizza: il bazar del rifiuto a pochi metri dall'ingresso principale di una scuola materna. Siamo in via Modigliani, al quartiere Sant'Elia.

Nel corso delle passate settimane i residenti hanno tempestato di telefonate il centralino della polizia municipale visto che all'Ecologica Pugliese il telefono squilla ma resta muto.

«Sul danno si aggiunge la beffa - afferma Teodoro Aprile, residente nella zona perché ogni volta che proviamo a contattare la ditta al numero verde la comunicazione si interrompe perché la segreteria telefonica è piena». Lunedì mattina, finalmente nella zona sono comparsi i primi operatori ecologici che però, dopo aver raccolto in tanti piccoli mucchi i rifiuti e gli aghi di pino, li hanno abbandonati sull'asfalto.

I cumuli di rifiuti lasciati per strada dagli operatori della Ecologica Pugliese lunedì mattina. Da allora nessuno è venuto a ritirare il materiale e così ieri pomeriggio qualche bontempone ha pensato bene di darli fuoco

«Ho fatto notare all'operatore la cosa - aggiunge la signora Filomena Chiriacò - ma mi hanno risposto che di lì a poche ore sarebbe passato un altro camion a raccogliere il tutto».

Passate ventiquattro ore però i cumuli di rifiuti sono rimasti sull'asfalto. Ieri pomeriggio qualche incivile ha co-al pensato di sbarazzarsi dei rifiuti dandoli fuoco. «Abbiamo chiamato immediatamente i vigili del fuoco - spiega Antonio De Benedetti - l'aria nella zona è diventata irrespirabile e siamo stati costretti a chiudere tutte le finestre».

La gente del quartiere è davvero esasperata e si chiede ora quanto tempo passerà prima che quei cumuli vengano rimossi dall'asfalto.

«Mi auguro davvero che la situazione si sbrogli al più presto e che questa ditta vada via dalla nostra città - lamenta Francesco Fornaro - da quando ci sono loro la situazione in città è precipitata e non è certo colpa della passata amministrazione».

INCONTRO

Welfare e legalità: due giorni di confronto all'Internazionale

Responsabilità sociale delle imprese e novità legislative in materia di caporalato. Saranno approfondite anche queste due tematiche nel corso della terza edizione di "Sposta...menti a Sud", l'evento formativo sui temi legati al mondo del lavoro, in programma a Brindisi lunedì e martedì prossimo. Gli approfondimenti tematici avranno luogo nella sala convegni dell'Hotel Internazionale e nella Casa del Turista.

«Sarà l'occasione per accendere i riflettori su numerose tematiche che riguardano il mondo del lavoro. Da un lato si parlerà dei percorsi di crescita della responsabilità sociale delle imprese attraverso i contratti aziendali e i piani di welfare per il personale - ha dichiarato il Presidente Nazionale dell'Associazione Nazionale Consulenti del Lavoro Dario Montanaro - dall'altro manterremo alta l'attenzione sul tema della legalità e lo faremo analizzando la nuova normativa in materia di sfruttamento e caporalato».

Insomma un programma ricco di spunti e approfondimenti che affronterà diverse questioni di stringente attualità, tanto sul fronte locale quanto su quello nazionale.

Intervento di emergenza a bordo di una nave per perdita di idrogeno

Emergenza a bordo di una bulk-carrier alla banchina Edipower di Costa Morena Est nella tarda mattinata odierna. L'area è stata messa in sicurezza da Polmare, Capitaneria, servizio privato di vigilanza portuale e Vigili del Fuoco

BRINDISI - Emergenza a bordo di una bulk-carrier alla banchina Edipower di Costa Morena Est nella tarda mattinata odierna. L'area è stata messa in sicurezza da Polmare, Capitaneria, servizio privato di vigilanza portuale e Vigili del Fuoco, in attesa della conclusione degli interventi da parte di una squadra dello stesso distaccamento portuale dei pompieri e del comando provinciale, e dell'equipaggio. Secondo le prime notizie ufficiose, l'incidente riguarderebbe una perdita di idrogeno nelle stive della nave. Gas come è noto altamente infiammabile ed esplosivo.

Immediato l'intervento del sistema di sicurezza portuale, con l'appoggio in stand-by di un rimorchiatore dell'impresa Fratelli Barretta, sia in funzione antincendio che in caso di eventuale rimorchio fuori dal porto della nave stessa. La banchina Edipower non ospita da anni navi carboniere (ma A2A è subentrata nella concessione a Edipower). In ogni caso la banchina in questione è stata utilizzata stamani solo per la sosta del cargo su cui sono saliti per operare i vigili del fuoco di Brindisi. Sempre secondo le prime notizie, la situazione non sarebbe grave.

Brindisi tra le 10 destinazioni preferite dagli italiani per le vacanze: surclassate Mikonos, Trapani e Amsterdam

Catania, Palermo e Ibiza mantengono la leadership della top 10 delle destinazioni preferite dagli italiani per il periodo da giugno a settembre, ma il vero boom lo registrano Atene (+83%) e Santorini (+56%) seguite da Palma di Maiorca (+40%), Londra (+37%) e New York (+30%). Emerge da uno studio di eDreams, che ha analizzato i dati sulle prenotazioni effettuate tramite il sito e la app. Rispetto allo scorso 2016, gli italiani in viaggio nei mesi da giugno a settembre quest'anno fanno registrare un incremento del 39%. Tra le dieci mete più prenotate, troviamo alcune new entry rispetto all'anno passato: Lampedusa, che risale la classifica dal 15/o all'8/o posto, Lamezia Terme, dall'11/o al 9/o e Brindisi, da 14/o al 10/o, surclassando così Mikonos, Trapani e Amsterdam, preferite lo scorso anno. Nella top 5 delle destinazioni a lungo raggio più gettonate si piazzano, invece: la già citata New York, L'Avana, Los Angeles, Bangkok e Miami. S e nel cuore degli italiani ci sono soprattutto le città del Sud Italia, i turisti europei in viaggio nei mesi più caldi dell'anno prediligono maggiormente le metropoli e le città d'arte. Come nel 2016, anche nel 2017 sono Roma (+8% di presenze estere), Venezia (+11% di presenze estere) e Milano (+33% di presenze estere) che si giocano il podio delle destinazioni preferite da francesi, tedeschi e spagnoli, che più di tutti preferiscono lo Stivale per trascorrere le ferie estive alle porte. Gli italiani che hanno prenotato le vacanze con eDreams hanno speso in media 215 euro, il 2% in meno rispetto allo scorso anno. Il 30% degli italiani viaggerà per un periodo di 8-14 giorni, il 22% solo per una settimana e il 33% per meno di sette giorni. I fortunati che potranno godere di ferie più lunghe, da 22 a 28 giorni, sono solo il 2% dei nostri connazionali.

La "Musica" ha già portato oltre 20mila turisti a Brindisi E a giugno arrivano altre navi

Ottavo sbarco per il "gigante del mare" della compagnia Msc

di Roberta DENETTO

È tornata nel primo pomeriggio a Brindisi, nel porto interno, la Msc Musica. È stato il tradizionale suono della sirena del gigante del mare ad annunciarne l'arrivo e dunque la discesa di numerosi turisti per le vie della città. Con quello di lunedì scorso la Musica conta già otto approdi nel capoluogo adriatico. Considerando che la nave può ospitare fino a 3.200 passeggeri si possono azzardare già alcuni conti veloci. Potrebbero essere, infatti, più di ventimila i turisti transitati a Brindisi dal 10 aprile, data del primo attracco, fino a questo momento. Non è ancora tempo per tracciare bilanci ma l'estate adesso entra nel vivo ed è ipotizzabile che a bordo, sul fronte quantitativo, ormai si viaggi a pieno regime.

In occasione del primo approdo, lo scorso dieci aprile, il management di Msc fu sostanzialmente chiaro quando sostenne che solo alla fine della stagione si potranno analizzare i risultati in termini di riscontri sulla tappa brindisina, che non è solo una destinazione ma anche porto di imbarco e sbarco dei turisti. Intanto, fino a settembre, la nave entrerà in porto ogni lunedì, con cadenza settimanale, interessando la città con un discreto movimento in tutta l'area del lungomare Regina Margherita e del centro.

In città i turisti restano per qualche ora, dalle 13.30 circa alle 19.00. Molti scelgono le escursioni di Ostuni, Alberobello e Lecce. Ma un numero consistente, dopo il momento di accoglienza organizzato dal Comune e dalle associazioni interessate, popola i corsi brindisini, con una ricaduta che sarà, evidentemente, valutabile tra qualche tempo. Quando cioè il flusso di vacanzieri diverrà più sostenuto e si entrerà nel vivo dell'estate 2017.

La garanzia dei negozi aperti e la risposta del tessuto locale rendono l'idea del particolare interesse verso quella che, al netto delle criticità, risulta essere una grande opportunità di sviluppo strategico anche nella logica sistemica dell'Autorità portuale dell'Adriatico Meridionale. Pur essendo il porto di Brindisi polifunzionale resta il fatto che la vocazione turistica continua ad essere elemento di particolare importanza nella definizione futura all'interno del sistema pugliese più in generale. A sostegno di questa tendenza anche la soddisfazione espressa dal presidente dell'Autorità di sistema Ugo Patroni Griffi quando la compagnia ha confermato la presenza a Brindisi anche per il 2019.

Ma non sarà solo la Msc a impegnare le attività portuali brindisine. Giovedì primo giugno arriva la Silver Muse, proveniente da Ravenna e diretta a Taormina. Previsto per la prima mattinata lo sbarco dei turisti a Brindisi, tra le otto e le quattordici. Il 21 giugno sarà la volta della "Encore" con un tempo di permanenza decisamente più lungo, tra le otto e le diciotto. Dal programma, pubblicato sul sito dell'Autorità portuale, è facile individuare agosto come il mese di maggiore dinamismo considerando che nella sola giornata del 14 si registrerà la presenza, in contemporanea, di tre navi. La "Silver Moon" attraccherà a Sant'Apollinare, la Msc Musica stazionerà a Costa Morena Ovest e la "Queen Victoria" entrerà da Costa Morena Nord/Est. Due giorni dopo, il 16 agosto, arriverà la "Seabourn Odyssey". Settembre porterà alle latitudini brindisine la "Lyrial", la "Aegean Odyssey" per chiudere a ottobre con la "Silver Spirit", la "Sea Cloud", la "Serenissima", la "Berlin" e la "Costa Luminosa" che si alterneranno tra il 2 e il 30 del mese.

Insomma il calendario è particolarmente impegnativo ed è frutto di una specifica strategia messa in campo a suo tempo. Adesso si tratta di verificarne i risultati, monitorando la risposta della città al movimento croceristico.

Molti scelgono le escursioni tra Ostuni, Lecce e Alberobello

Tanti altri però decidono di fare un giro alla scoperta del capoluogo

I PROSSIMI APPRODI

1 giugno
La Silver Muse in porto prima di partire per Taormina

Fino ad ora, durante la stagione 2017 solo la Msc Musica era approdata nel porto di Brindisi. Dall'1 giugno però, vale a dire da dopodomani, ci saranno anche nuove navi. La prima è la Silver Muse, in arrivo da Ravenna prima di ripartire per Taormina.

21 giugno
La Encore resta in città dal mattino fino alle 18

Solitamente la Msc Musica arriva in porto intorno alle 13 e riparte alle 18.30. La nave da crociera che passerà più tempo ormeggiata alle banchine di Brindisi è, invece, la Encore che il 21 giugno approderà alle 8 e ripartirà alle 18.

14 agosto
Giorno da record: "Msc", Silver Moon e Queen Victoria

Sarà il 14 agosto il giorno record per Brindisi. Nel porto ci saranno infatti ben tre navi da crociera: la Msc Musica, la Silver Moon e la Queen Victoria. Non era mai accaduto nella storia "crocieristica" della città.

L'INTERVISTA Giuseppe Pagliara, vice presidente di Confindustria Turismo, analizza nel dettaglio il mercato

«Il brand Puglia finora ha lavorato bene manca il rapporto produttore-consumatore»

di Sara MACCHITELLA

«Il Brand Puglia ha lavorato bene negli ultimi anni e oggi inizia ad essere un mercato sempre più maturo anche per altri Paesi. Ciò che manca ancora nel nostro territorio è la "procommercializzazione turistica", in altre parole favorire non solo il BToC (business to consumer) ma, ora più che mai, il BtoB (business to business)». Parla in questi termini l'imprenditore Giuseppe Pagliara, vice presidente di Confindustria Turismo Brindisi e Amministratore Delegato del Tour Operator Nicolaus.

Pagliara, facciamo un punto sulla situazione turistica di questi e dei prossimi mesi. Anche quest'anno la Puglia godrà del benefico flusso degli anni passati?

«Assolutamente sì. Nel 2017 si registra un trend di crescita del 10% per quanto riguarda il settore "mare". La zona della Puglia centrale, da Bari a Brindisi, attira sempre più il mercato del luxury e si assiste ad un buon recupero dell'area ionico salentina, a nord di Porto Cesareo. Le ragioni di questo successo risiedono non solo nella bellezza dei paesaggi, ma anche nel fatto che sono le aree più vicine agli aeroporti».

La Puglia ha saputo fare tesoro degli arrivi passati conquistandosi la fascia dei repeaters, i turisti che ritornano?

«Il lavoro è stato buono perché chi ritorna in Puglia, dopo averla visitata da turista, fa un passo in avanti importante, investendo e comprando casa. Si nota una loro preferenza per la Puglia piuttosto che per altre regioni meridionali come Sardegna e Calabria, lo si deve all'accoglienza della gente, all'ottima cucina e al clima naturalmente».

Giuseppe Pagliara

> Bellezza del paesaggio, accoglienza, clima e cucina sono i punti di forza del territorio

> Il piano strategico voluto dalla Regione è sicuramente una buona partenza

La Puglia non è seconda a nessuna e vuole puntare anche ad altri mercati come il congressuale. Secondo lei che obiettivi deve prefiggersi il nostro territorio per favorire la destagionalizzazione?

«Più che congressuale, vi per la maggiore il turismo dei viaggi incentive, una branca del congressuale che consiste in pacchetti vacanza che un'azienda offre ai suoi dipendenti o migliori clienti. Il territorio pugliese e le strutture alberghiere non sono così pronte a grandi simposi medici di 2 o 3 giorni, ma possono invece eccellere nei viaggi di incentivazione che solitamente durano dai 3 ai 7 giorni e che vanno alla ricerca di località da clima mediterraneo».

Nell'agenda politica quali interventi Confindustria punta a realizzare per rea-

Il Sole 24 Ore

Porti di Catania e Augusta: la road map è tracciata

Ambiente sicurezza, sviluppo, lavoro, ammodernamento delle strutture portuali ed efficienza: ecco le loro linee programmatiche

Altro che antagonisti: i porti di Catania e Augusta sono due strumenti strategici che agiscono fianco a fianco per rendere questa parte del territorio siciliano un punto di riferimento nel settore del commercio marittimo. I dati lo testimoniano. Essi fanno ormai parte della neo Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. I lavori che stanno creando un ulteriore miglioramento nelle strutture già efficienti, lo indicano chiaramente. L'obiettivo è chiaro: trasformare la zona nel luogo di ritrovo per tutti i flussi di merci provenienti dall'est. Per raggiungere questo scopo, ovviamente, si sta lavorando alacremente in modo tale da rendere l'area confacente alle esigenze dei mercati globalizzati e degli armatori. Qualche esempio? E' presto detto: per quel che riguarda il porto di Catania, sono stati recentemente (marzo 2017) ultimati i lavori di costruzione, ampliamento e gestione integrata degli impianti idrici, fognari e antincendio. Tali lavori comprendono, inoltre, la distribuzione e la fornitura di acqua in ambito portuale. Un'operazione da 7.225.000 euro, finanziata interamente con fondi PON 2007/2014. Essa ha consentito di sostituire integralmente l'impianto idrico esistente sin dalla prima metà del secolo scorso: ovviamente, dato il periodo di creazione, l'impianto precedente era fonte di costi aggiuntivi per le numerose e gravose perdite di acqua. Ora il porto di Catania è anche dotato di rete fognaria e di rete antincendio: una maggiore sicurezza e una gestione più moderna di tutta l'attività. Ma non è tutto: grazie a una convenzione con la SIDRA (società per azioni con capitale interamente del Comune di Catania che fornisce acqua) verranno completati tutti gli allacci idrici e fognari e attivati gli impianti appena realizzati. In aggiunta, ma non meno importante, è stato realizzato un impianto duale di adduzione alle navi: questo impianto può prelevare l'acqua da alcuni canali ritrovati in ambito portuale e, dopo un processo chimico, renderle potabili. È chiaro che si tratta di un'opportunità unica nel suo genere: significa, infatti, erogare il servizio utilizzando una risorsa che, altrimenti andrebbe perduta, con un notevole risparmio di natura ambientale e anche economico. Tanto è già stato fatto a Catania. Tanti sono ancora i programmi che saranno presto resi realtà: sono opere di prossima realizzazione, con progettazione esecutiva già ultimata. Stiamo parlando di un intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto. Un'operazione il cui importo è stimato intorno ai 49.000.000 di euro. La copertura finanziaria dell'attività è stata individuata nell'ambito del Patto per Catania, un programma di finanziamenti assegnati alla Città di Catania dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. In questo modo verrà potenziata la mantellata esterna della diga di levante con la collocazione di nuovi massi antifor nelle zone in cui l'effetto del moto ondoso ha prodotto delle vulnerabilità. Operazione di grande importanza perchè consentirà di migliorare la sicurezza ed evitare fenomeni di tracimazione o di danneggiamento del corpo della diga stessa. Da ultimo, è importante citare l'intervento di manutenzione straordinaria del sedime portuale finalizzato a garantire gli standard di sicurezza per gli utenti e gli operatori portuali. Stiamo parlando di un progetto esecutivo dal costo di circa 3.500.000 euro, elaborato dal Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia e Calabria in seguito alla convenzione stipulata con l'Autorità Portuale di Catania. Essa prevede una manutenzione straordinaria di piazzali e segnaletica al fine di migliorare gli standard di sicurezza in porto. Se di Catania si è già parlato in maniera ampia ed efficace, mettendo in risalto ciò che la città sta facendo di positivo in ambito portuale, bisogna affermare con sicurezza che anche il porto di Augusta non è da meno. C'è grande fermento intorno a questa realtà. C'è grande volontà di intenti nel gestire la situazione in modo tale da trasformare questo porto in un punto di riferimento per tutto il bacino del mediterraneo orientale. E anche oltre. In questo caso è giusto focalizzare l'attenzione alcune opere di grande infrastrutturazione. Dapprima è impossibile non citare la realizzazione di un terminal attrezzato per traffici containerizzati, appaltato per 78,32 milioni di euro. In cosa consisterà? Sarà una nuova banchina per l'attracco di navi container oversize con lo scopo chiaro di potenziare il porto commerciale. Entro la fine del 2017 saranno terminati i lavori di adeguamento strutturale di un tratto della banchina del porto commerciale: esso permetterà innanzitutto di aumentare la portanza e, in secondo luogo, di poter utilizzare due dune gru a portale. Ma le novità non terminano qui: Entro la seconda parte dell'anno verrà dato l'avvio alle attività per la realizzazione dei nuovi piazzali retrostanti a quelli attuali nel porto commerciale. Si tratta di un'area di circa 117 metri quadrati e sarà dedicato allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci. Da ciò che è prossimo a essere realizzato, a ciò che sarà a breve progettato: a breve, infatti, si giungerà all'approvazione del progetto preliminare da parte di Rfi per la realizzazione di una bretella ferroviaria che dalla stazione di Augusta permetta di giungere all'interno del porto commerciale. Un impegno economico importante (14,4 milioni di euro) ma che porterà sicuramente ottimi frutti. È poco più bassi (12 milioni di euro) ma ugualmente necessario e importante l'impegno finanziario messo in preventivo per il rifiorimento e il ripristino della diga foranea del porto di Augusta: i lavori inizieranno entro giugno 2017 e dovrebbero terminare per la fine del 2018. Stesso investimento (sempre 12 milioni di euro) per l'ultima novità che riguarda il porto di Augusta: si aprirà infatti a giugno il cantiere per la manutenzione straordinaria del proto commerciale e della nuova darsena servizi. Entro dicembre 2017 si vedranno già i risultati di questa operazione. E chiaro che, in seguito a un impegno di questo tipo, i porti di Catania e di Augusta saranno in grado di rispondere con ancora maggiore efficienza alle nuove sfide che il mercato metterà loro davanti. La riorganizzazione delle aree e delle banchine portuali, i servizi portuali di ultima generazione e le innovative iniziative messe in atto, porteranno Catania e Augusta a ospitare senza alcun problema navi di grandi dimensioni e le merci in esse contenute. Il fatto che i due porti siano riuniti sotto una stessa autorità che li presiede, permetterà un raccordo con aree logistiche

e territori di riferimento capaci di rispondere sempre di più alle esigenze di un mercato sempre più globalizzato. Il presidente Annunziata si dimostra altamente soddisfatto per quanto si sta sviluppando: "Il territorio ha bisogno di interventi innovativi e di qualità per rispondere alle richieste che provengono dai mercati esteri governati dalle multinazionali. L'unione di due scali con vocazioni diverse rappresenta uno straordinario valore aggiunto che contribuirà enormemente alla crescita delle attività produttive e all'incremento dell'occupazione. In più, la creazione di un Port Center (centro educativo-espositivo) nel porto di Catania, permetterà di sviluppare un progetto culturale di forte interazione tra porto e città. Al suo interno ci sarà un polo museale interattivo e multimediale, come a Genova, Marsiglia e Barcellona". Chiusura dedicata ad Augusta: "Uno dei porti industriali, commerciali internazionali più importanti del Mediterraneo, funzionante 24 ore su 24. Dovremo aggredire i mercati, abbassando le tariffe e i costi dei servizi portuali oltre ad ammodernare le infrastrutture". La strada è tracciata. Il percorso, così intrapreso, porterà sicuramente a un finale positivo.

La Repubblica

Nuove accuse a Crocetta Il diktat alla dirigente: "Più soldi per Morace"

L' appoggio del governatore all' armatore arrestato E Pistorio difese Franza dall' espansione dei trapanesi

ANTONIO FRASCHILLA SALVO PALAZZOLO

Il presidente Crocetta sosteneva i Morace, l' assessore ai Trasporti Pistorio difendeva i Franza e non gradiva l' attivismo degli armatori trapanesi. Il governo regionale era diviso fra le due dinastie che si spartiscono il grande affare dei trasporti marittimi in Sicilia. Questo svela l' ultima indagine della procura di Palermo e dei carabinieri. Una storia che racconta anche di pressioni piccole e grandi sulla burocrazia. Il 28 marzo, la dirigente regionale che l' anno scorso aveva denunciato lo strapotere dei signori del mare, facendo scattare l' inchiesta, viene convocata da Crocetta per parlare di trasporto su gomma. Ma in sala giunta si trova Morace, oggi ai domiciliari, che chiede più finanziamenti. Nell' agosto 2016, invece, Giovanni Pistorio sarebbe stato ospite in un albergo dei Franza, a Vulcano.

Questo sostengono i carabinieri, ma lui smentisce: «Ho pagato tutto, posso dimostrarlo». Di sicuro, l' assessore frequentava così spesso un socio dell' armatore messinese, Sergio La Cava, da convincere i pm che era necessario intercettare il suo telefonino e piazzare una telecamera nell' ufficio. Allo stato, però, Pistorio non risulta indagato, a differenza di Crocetta. Ma una cosa è certa: l' inchiesta ha messo in risalto uno scenario di rapporti fin troppo stretti fra politica e imprenditoria.

L' ULTIMO VERBALE Eccola, l' ultima accusa contro il presidente Crocetta. È in un verbale di tre pagine che Repubblica ha potuto leggere. Davanti ai pm Battinieri, Gualtieri e a due ufficiali dei carabinieri c' è la dirigente Dora Piazza, che racconta: «Due giorni fa, mi ero recata a Palazzo d' Orleans per parlare di trasporto su gomma, ma arrivati in sala giunta insieme al collega Bellomo abbiamo trovato ad attenderci Crocetta e l' assessore Pistorio insieme a Morace e al sindaco di Favignana. Non era una riunione programmata. Morace ha preso subito la parola, segnalando l' esigenza di nuovi stanziamenti per i collegamenti per le isole minori». La dirigente precisa: «Morace riprendeva temi su cui ci sta sollecitando almeno da dicembre ». Una scena davvero singolare: il re degli aliscafi che prova a dettare le regole. La dirigente accusa: «Subito dopo Morace hanno preso la parola Crocetta e Pistorio, hanno

detto che la Sicilia non può perdere flussi turistici e che la direttiva del governo regionale rivolta a noi dirigenti era quella di cominciare a prevedere un' implementazione dei servizi di trasporto per le Isole minori erogati dalla Liberty Lines». Ovvero, più soldi per Morace. La dirigente non nasconde il suo sgomento per quell' incontro inatteso. «Sono rimasta in silenzio», mette a verbale.
«Ha risposto Bellomo, il quale ha preso tempo. Crocetta si è allontanato, io mi sono alzata, mentre Morace ha continuato a parlare con Pistorio, continuando ad esporre le sue doglianze. Dopodiché Pistorio si è rivolto a me, invitandomi a tenere conto delle doglianze di Morace».
PISTORIO E I FRANZA A Palazzo d' Orleans, Pistorio sembra parteggiare per Morace. In realtà, qualche tempo prima, si era lamentato quando gli armatori trapanesi stavano per rilevare la Traghetti delle isole, di Bulgarella. La stessa lamentela dei Franza. «Non può prendersi tutto lui», diceva l' assessore. Pistorio ha un ottimo rapporto con Morace (al telefono lo definisce "un gran figlio di buona donna, sei un imprenditore bravo"), ma ha un canale privilegiato con i Franza. Scrivono i carabinieri: «Dall' 11 agosto 2016 l' assessore è ospite dei Franza e La Cava presso l' albergo "Le Sables noir" sito a Vulcano, di proprietà della famiglia Franza». «Non è vero, ho pagato tutto e con carta di credito, querelo chi dice il contrario», avverte Pistorio.
Secondo i pm, comunque, «durante il soggiorno sono stati concordati diversi incontri tra gli stessi verosimilmente per discutere di situazioni legate alle loro attività imprenditoriali strettamente connesse all' assessorato diretto da Pistorio». In una richiesta di intercettazione firmata dai pm, Pistorio viene definito «collettore di interessi diversificati».
Ma l' assessore è rimasto solo un testimone, a differenza di Franza. Restano i contatti fin troppo amichevoli fra un uomo di governo e un imprenditore. Durante quella vacanza a Vulcano, Pistorio manda un sms a La Cava: «Chiede un gommone per andare a Panarea a prendere una persona». È il 14 agosto, annotano i carabinieri. L' 11 agosto, un' altra curiosa telefonata: «La moglie di La Cava si lamenta della presenza di Pistorio a Vulcano - annotano gli investigatori - Marco (La Cava, ndr) dice, che cosa vuole se è loro ospite ».
©RIPRODUZIONE RISERVATA Dora Piazza: "Convocati a Palazzo d' Orleans per parlare di autobus trovammo l' imprenditore" LA RIUNIONE I dirigenti convocati da Crocetta e Pistorio per incontrare Morace.

Giornale di Sicilia

GLI ITINERARI IN UN PROTOCOLLO

SCALO MARITTIMO. Il presidente Panfalone: la nuova guida all' Autorità potrà dare il giusto rilancio In calo al porto gli approdi delle navi da crociera

comunale ed appartenenti allo Stato, al Comune o, eventualmente, ad altri soggetti pubblici. Fatta salva, però, ogni valutazione tecnico -amministrativa dell' agenzia circa l' opportunità di inserimento nel progetto.
Gli obiettivi del progetto "Cammini e percorsi" sono orientati al potenziamento dell' offerta turistico -culturale ed alla messa a rete di siti di interesse storico e paesaggistico presenti sul territorio, attraverso il recupero e il riuso di edifici pubblici - riconducibili sia al patrimonio minore sia al patrimonio culturale di pregio - che si trovano in prossimità di itinerari pedonali e ciclabili da affidare a imprese, cooperative e associazioni, costituite in prevalenza da soggetti fino a quaranta anni e selezionate mediante procedura ad evidenza pubblica nella quale sia riconosciuta adeguata rilevanza sociale, culturale turistica, ambientale. In questa ottica, il Comune ha manifestato la volontà di avviare un percorso coordinato di valorizzazione del patrimonio immobiliare presente sul territorio, ponendosi come principale obiettivo lo sviluppo del territorio, attraverso il rafforzamento del binomio turismo e cultura.
Comune ed Agenzia, quindi, intendono attivare idonee forme di cooperazione, anche in ragione delle specifiche competenze istituzionali attribuite all' Agenzia in materia di valorizzazione, trasformazione, gestione e dismissione territoriale dei patrimoni immobiliari pubblici.
Ed allora, attraverso la promozione e la diffusione degli obiettivi strategici, l' Agenzia del Demanio ed il Comune, con il protocollo, avviano un rapporto di collaborazione per l' avvio di tutte le attività preordinate alla valorizzazione degli immobili che saranno individuati o di eventuali altri beni, di proprietà dello Stato o di altri Enti, ricadenti nel territorio comunale, a partire dalla Torre San Francesco, immobile di proprietà dello Stato. (*ATR*) OOO Contribuire, con la nuova Autorità Portuale, affinché si determini il reale sviluppo della portualità e dei trasporti marittimi.
È il pensiero di Gaspare Panfalone, presidente dell' associazione agenti marittimi raccomandatari e mediatori marittimi della Sicilia in merito alla scelta di Pasqualino Monti come nuovo presidente dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia Occidentale. Una autorità che comprende, al suo interno, diversi porti, da quello di Palermo fino a quello di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle.
Panfalone, pertanto, ritiene che la scelta di Monti «possa dare il giusto lustro e, soprattutto, possa

rilanciare la portualità della Sicilia Occidentale - sono state le sue parole -. Riteniamo che quella di oggi sia una buona notizie per i porti di Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle.
Adesso tutti i soggetti politici e tutti gli operatori devono contribuire, con la nuova Autorità Portuale, affinché si determini il reale sviluppo della portualità e dei trasporti marittimi».
Del resto, il porto trapanese ha bisogno di una guida che ne indirizzi il futuro. Negli anni migliori le navi da crociera che sceglievano Trapani come tappa delle loro crociere in giro per il Mediterraneo erano state anche 120. Lo scorso anno ne erano arrivate se con il settore turistico.
Marcello Maltese (Cinque Stelle) nel programma prevede la creazione, all' interno della consulta comunale del "Commercio e attività produttive", di una consulta dei soggetti operanti nel settore turistico che periodicamente si riunisca e indichi all' amministrazione le direttrici e gli obiettivi da realizzare attraverso i fondi pubblici infrastrutturali che si possono ottenere sui tavoli di concertazione.
Ma anche incentivare forme di ospitalità sostenibile. Per la destagionalizzazione, quindi, Maltese punta sul turismo "culturale" (unico biglietto che metta in collegamento musei, siti archeologici e rete di mobilità) balneare, enogastronomico ed archeologico che può essere attivo tutto l' anno.
Giuseppe Marascia (Città a Mi- Il litorale di Trapani meno, circa novanta e quest' anno il calo è proseguito, considerato che si è arrivati a circa sessanta.
I motivi sono, comunque, diversi.
La Costa Crociere ha deciso di non puntare più su Trapani, ma alla base potrebbero esserci anche altre cause. Alcune società, infatti, decidono di cambiare a prescindere.
Allo stesso tempo, però, potrebbero esserci problemi di natura tecnica come la banchina o il pescaggio. Anche se nel 2010 e nel 2011 attraccarono anche navi con un pescaggio maggiore rispetto al solito.
In un caso, poi, alla base della decisione delle compagnie c' è stato un caso di imperizia da parte di uno dei comandanti delle navi che attraccavano al porto.
A seguito di quanto accaduto, pertanto, è stato stilato un rapporto negativo.
Restano, poi, da risolvere altri problemi. A cominciare dalla stazione marittima. «Con i bagni che sono in condizioni indecenti» spiega Gaspare Panfalone. E poi anche i pontili che, di fatto, spezzano la continuità della stessa banchina. «E poi - conclude Panfalone - si potrebbero anche immaginare altre soluzioni per la Colombaia. Ma questi, ad ogni modo, sono discorsi a medio ter.

Porti: clima e deglobalizzazione alla conferenza di Barcellona

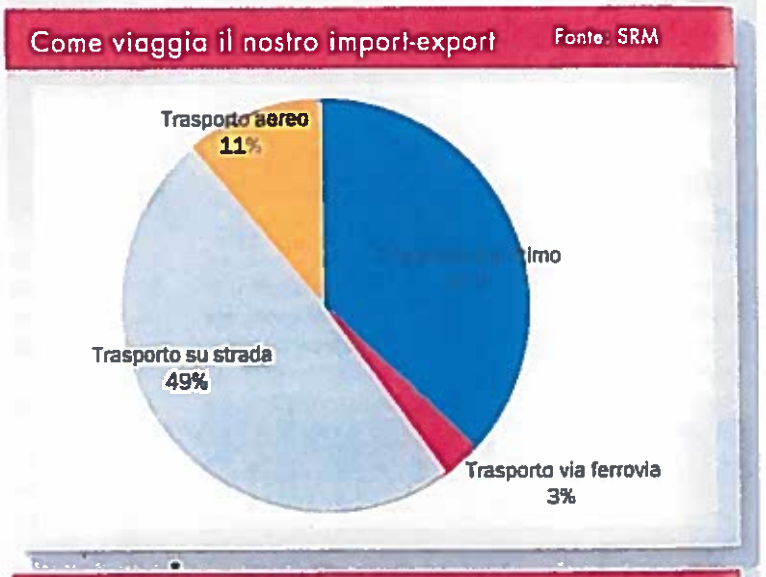
(ANSAmed) - NAPOLI, 31 MAG - Ci sono i cambiamenti climatici e il futuro dei porti negli scenari internazionali al centro della conferenza annuale dell'Espo (Organizzazione Europea dei Porti Marittimi) che si tiene domani e venerdì a Barcellona. La conferenza dell'Espo, che si pone come la principale interfaccia tra le governance dei porti e le istituzioni europee, accoglierà i dirigenti dei maggiori porti europei che si confronteranno con i politici, prima fra tutti la commissaria Ue ai trasporti Violeta Burc, che relazionerà sulle priorità della Commissione sui trasporti marittimi. Nel corso della due giorni si discuterà delle strategie per rendere i porti sempre meno dipendenti dalle energie fossili, dai problemi della transizione energetica alla necessità di adeguare le infrastrutture. Dal punto di vista economico, invece, i temi di confronto partiranno dai cambiamenti nelle leadership internazionali e come i porti possono affrontare la tendenza ai crescenti nazionalismi economici e al protezionismo. Sugli scenari internazionali, molto atteso l'intervento di Jonathan Holslag, esperto di politica internazionale e docente al Nato Defence College. La conferenza dell'Espo celebrerà anche il ventesimo anniversario della rete EcoPorts che era nata nel 1997 come iniziativa ambientalista di alcuni porti che volevano porsi in maniera proattiva e che si è trasformata in una rete di professionisti di circa 100 scali che si impegnano per una maggiore sostenibilità delle infrastrutture. A Barcellona sono attesi, tra gli altri, i presidenti dei porti di Barcellona, Amburgo, Anversa, Genova, Marsiglia, Dublino, Gent, Algeciras, Rotterdam, Oslo, Civitavecchia e Koper. L'Espo raggruppa le autorità portuali e le associazioni degli stati membri dell'Ue e della Norvegia, mentre Islanda e Israele sono membri osservatori. (ANSAmed).

Economia e portualità: un binomio da valorizzare

Per lo sviluppo del commercio con l'estero del nostro paese, l'efficienza del sistema logistico e quella dei porti, visti in stretta connessione, è sempre più di fondamentale rilievo.

di **Paolo Giordano**

Vari indicatori pongono in evidenza "i primi segnali di ripresa del traffico marittimo mondiale che ha superato nel 2016 i dieci miliardi di tonnellate trasportate, segnando un incremento nonostante il commercio internazionale per la prima volta abbia segnato un tasso di crescita inferiore a quello del prodotto lordo mondiale", sottolinea una ricerca congiunta condotta dall'Assoporti e dal centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno-Srm. Un dato che nella sua essenzialità pone varie problematiche, in primo luogo all'economia e alla portualità italiane (due elementi che sempre più andrebbero "letti" congiuntamente). Sottolineiamo questo aspetto perché, come mette in mostra la ricerca che abbiamo citato, nei primi nove mesi del 2016, l'import-export italiano è stato pari a 578,2 miliardi di euro (in flessione dell'1,1% sullo stesso periodo del 2015, principalmente a causa del calo delle importazioni, che sono diminuite del 3,3% contro un incremento delle esportazioni dell'1%). Tale importante interscambio si svolge, in valore, per il 37% via nave, per l'11% via aereo, per il 3% via ferrovia, mentre per il 49% via autotrasporto (che, ovviamente, data la debolezza del nostro trasporto ferroviario, "domina" nelle relazioni terrestri specialmente con i nostri paesi confinanti). Via mare, è da sottolineare, viaggiano inoltre tipologie di merci che sono assai significative nel



Il canale di Suez, con il raddoppio, ha ridotto di 6-7 ore i tempi di percorrenza e ha moltiplicato per due la sua capacità di traffico

nostro "paniere export". Infatti, i macchinari e le attrezzature rappresentano il 22% di ciò che sceglie il mare, i mezzi di trasporto il 13,7%, i metalli il 10,4%, i prodotti chimici il 9,7%, i prodotti energetici, come petrolio e gas, l'8,3%. Quindi la portualità e il sistema industriale-produttivo del nostro paese hanno forti "interessi" in comune. Un campanello d'allarme è però suonato, sempre nei primi nove mesi dell'anno scorso: l'import-export marittimo italiano ha registrato, dopo la ripresa del 2015, nota Srm, un nuovo calo del 5,3% (imputabile a un meno 7,6% per i traffici in export e a un meno 3% per quelli in import). Nel complesso, nel periodo, il nostro commercio marittimo ha segnato in termini di valore il dato più basso dal 2010, con 159 miliardi scambiati. Un campanello d'allarme che deve essere raccolto e che deve rappresentare un'ulteriore sollecitazione affinché i recenti provvedimenti presi dal governo con il decreto legislativo 169-2016 e con la manifestata volontà di sviluppare il trasporto intermodale siano portati avanti con determinazione. Pensiamo, ad esempio, al porto di Taranto che deve essere obbligatoriamente e con la massima rapidità possibile messo in condizione di tornare a "vivere". Pensiamo a Taranto anche perché, se abbiamo detto che la portualità e il sistema produttivo nazionale hanno forti interessi in comune, ciò è ancora più vero per quanto riguarda il Mezzogiorno, che ha un ruolo di grande rilievo con una quota del 46% del totale nazionale delle merci movimentate via mare e del 50% per quanto riguarda il Ro-Ro, che continua a crescere. Inoltre, il Mezzogiorno ha un ruolo importante, e deve diventarlo sempre più, nella "difesa" e nello sviluppo del primato che l'Italia, con oltre 50 miliardi di euro di import-export marittimo - cifra che ha permesso al nostro paese di superare Francia e Germania -, ha negli scambi via mare con i paesi dall'area Mena, ossia quelli del Medio Oriente e del Nord Africa.

Al 2019, si stima che la flotta mondiale delle mega navi portacontainer crescerà del 31,5%

Migliorare le nostre performance a livello portuale è un obiettivo che ha a che fare con un insieme di problematiche. La prima è quella dell'esigenza di accrescere la nostra competitività logistica. Su tale punto paghiamo un lungo immobilismo del paese. Un immobilismo, in termini amministrativi, burocratici, di gestione, di coerenza nelle scelte infrastrutturali, di integrazione fra le modalità di trasporto, che ci colloca, secondo il Logistics Performance Index della Banca mondiale al 21° posto nel mondo per efficienza logistica. E' probabile che tale indice presenti lacune (ad esempio, non ha raccolto gli innegabili progressi fatti dal nostro sistema doganale), ma rappresenta comunque un confronto nel tempo sulla base delle stesse valutazioni con gli altri paesi. In questa classifica in Europa siamo dietro Germania, Gran Bretagna, Belgio, Olanda, Francia e Spagna. I porti non si migliorano operando solo sulle banchine, ma creando "efficienza" su tutto quanto c'è alle loro spalle a livello terrestre: possibilità di utilizzare spazi adeguati, velocità nelle operazioni amministrative e nelle pratiche doganali (con un reale funzionamento dello sportello unico che non riguarda certamente solo le dogane, ma che coinvolge tutta un'altra serie di enti e funzionari, sempre stati restii a perdere i loro privilegi e a rinnovare il loro modo di lavorare), collegamenti ferroviari. Su questo terreno ci dobbiamo misurare con porti mediterranei che stanno crescendo: Tanger Med dal 2008 al 2016 è passato da meno di un milione di teu a quasi tre milioni e continua a investire e a rinnovarsi, negli stessi anni il Pireo, sotto la spinta cinese, ha raddoppiato il suo traffico container, così come hanno fatto Malta e i due porti spagnoli Algeciras e Valencia. La concorrenza, in un mare che diventa sempre più centrale come il Mediterraneo, che assorbe il 20% del traffico marittimo mondiale, è forte ed è essenziale che l'Italia non perda altri colpi. ■