



Primo Piano:

- **"...Cambio della guardia ai porti..."** (The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Trieste:

"...Da porto franco a aggregatore di innovazione..." (Ansa)

Venezia:

"...Crociere a Venezia, pressing sul governo..." (Ansa, Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore, Il Gazzettino di Venezia, Il Foglio, Il Giornale, The Medi Telegraph)

"...Venezia vale 600 milioni..." (Milano Finanza)

Genova:

"...Delrio incontra Signorini..." (The medi Telegraph)

"...Dai porti il buon esempio per rilanciare l'economia..." (Il Secolo XIX)

"...Roma aiuta Genova a battere l'isolamento..." (Il Secolo XIX)

"...Guerra sui moli, ecco chi mi colpì..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Anche la Spezia avrà il suo sommergibile museo..." (Il Secolo XIX)

Ancona:

"...Da Gennaio ad Agosto 824 mila passeggeri..." (Ansa)

Livorno:

"...Crociere, è il venerdì dei record..." (La Nazione)

"...Ora il Tar decide di aspettare..." (Il Tirreno)

"...Gloria Giani presidente del Propeller..." (Il Tirreno)

"...Enel vende la centrale sul porto..." (Il Telegrafo)

Cagliari:

"...Sviluppo del Mezzogiorno arriva anche dal mare..." (Ansa)

Palermo:

"...Nuovo Teatro in Fiera..." (Gazzetta del Sud)

"...Difenderete i nostri porti?..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...La legge stabilisce i divieti..." (TempoStretto)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
22 Settembre 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Mit, cambio della guardia ai porti: c'è Coletta

Roma - Come anticipato dal **Secolo XIX-the Meditelegraph**, dopo il rimescolamento dei ruoli voluti dal ministro Graziano Delrio, ieri c'è stato il cambio della guardia al ministero della Infrastrutture e dei Trasporti tra Enrico Pujia e Mauro Coletta

Roma - Come anticipato dal Secolo XIX-the Meditelegraph, dopo il rimescolamento dei ruoli voluti dal ministro Graziano Delrio, ieri c'è stato il cambio della guardia al ministero della Infrastrutture e dei Trasporti tra Enrico Pujia e Mauro Coletta. Il primo lascia il ruolo di vertice della direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e guiderà il Trasporto ferroviario.

Coletta assume così la carica a lungo tenuta da Pujia. Il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci e tutto il consiglio direttivo, ieri hanno tenuto simbolicamente a battesimo il cambio di ruoli dei due dirigenti. Duci ha augurato buon lavoro a Coletta, «ringraziando Pujia anche per la passione con cui si è occupato delle tematiche dei trasporti marittimi e dei porti».

Porti: Trieste, da porto franco a aggregatore di innovazione

D'Agostino, il "tappo" Saipem? Un esempio di futuro possibile

(ANSA) - TRIESTE, 21 SET - Il futuro del porto di Trieste passa da una parola: "innovazione". Più il Comune, la Regione, l'Autorità di sistema, il mondo della ricerca e quello delle imprese saranno in grado di declinarla, ciascuno nel proprio ambito e in funzione delle proprie competenze, più il porto di Trieste sarà in grado di competere sul mercato e di assicurarsi uno sviluppo di successo. In questo senso si sono espressi oggi il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino, il direttore di Area Science Park, Stefano Casaleggi, il presidente di Aiom Trieste, Sergio Bologna, e il responsabile sviluppo robotica di Saipem, Giovanni Massari, parlando al Museo Revoltella su questo tema: "I Porti come spazi di innovazione".

"Il porto inteso solo come luogo di lavoro - ha detto D'Agostino - oggi non basta più. Deve reinterpretare la sua funzione, diventare un 'aggregatore', un soggetto capace di attrarre e mettere sinergie di interesse comune. Trieste può farlo, e la sua dimensione di porto franco certamente aiuta".

Può essere infatti questa una delle condizioni fondamentali per la quali alcune aziende siano disposte ad investire su questo territorio e non su altri., Come il caso di Saipem, per esempio, che ha fatto del porto di Trieste una delle sue sedi principali per quanto riguarda lo sviluppo della robotica e della ricerca. "Qui a Trieste - ha detto Massari - abbiamo il nostro famoso 'tappo' petrolifero messo a punto in seguito al disastro del pozzo Macondo, nel Golfo del Messico. La nostra tecnologia è unica al mondo, e abbiamo deciso di tenerla a Trieste proprio per la capacità che ha il nuovo porto di guardare al futuro".

Analoghi gli interventi di Casaleggi e Bologna. "Innovazione non è solo ricerca applicata, non è solo tecnologia - ha detto il presidente di Aiom -. Tutta la realtà della logistica per Trieste è fondamentale, e saperla declinare in termini innovativi significa, banalmente, essere più competitivi. Essere consapevoli che significa anche nuovi modelli di organizzazione e di innovazione sociale.". Trieste, non a caso capofila dei porti italiani, ha tutte le carte in regola per essere strategicamente all'avanguardia.(ANSA)

TRE DIVERSI STUDI AFFIANCANO QUELLO PRESENTATO DALL'AUTORITÀ AL MINISTERO DEI TRASPORTI

Crociere a Venezia, pressing sul governo

Gli armatori si allineano alla proposta di porto e Comune: «Le navi arrivino dal Canale Vittorio»

ALBERTO GUARATI

GENOVA. La Cruise Lines International Association (Clia), che in termini di capacità riunisce il 95% delle compagnie di navigazione nel settore crociere, si compatta sul progetto "Canale Vittorio Emanuele III" come soluzione al quinquennale problema dell'accesso delle grandi navi da crociera a Venezia, sorto dopo il naufragio della "Concordia" nel 2012 e il conseguente decreto Clini-Passera che limitava l'accesso delle unità sopra le 40 mila tonnellate di stazza lorda in aree considerate a rischio, Venezia compresa.

Come è noto il decreto non fu convertito in legge, ma un accordo politica-industria limitò a 96 mila tonnellate la stazza delle navi che potevano attraccare a Venezia, in attesa di una soluzione al problema demandata al governo. Complici gli avvicendamenti a Palazzo Chigi (quattro), in Comune (due), alla guida del porto (due) e della Capitaneria (altri due) con conseguenti cambi di orientamento sul tema, la soluzione non c'è ancora, e le navi continuano a passare nel Canale della Giudecca, davanti Piazza San Marco, creando sconforto nelle élite, eccitando i comitati del

No e deprimendo un'industria che a Venezia vale 4.300 posti di lavoro.

La posizione della Clia arriva dopo che l'Autorità di sistema portuale di Venezia lunedì ha depositato al ministero dei

Trasporti i risultati dei propri studi in favore dell'ipotesi Vittorio Emanuele III come passaggio alternativo per raggiungere il centro, sposando così la tesi del Comune: si attende dunque il parere della Capitaneria e soprattutto quello direttamente del governo, ormai a fine legislatura.

A sostegno del Canale Vittorio, Clia a fine agosto ha assunto le risultanze di tre centri di simulazione: il Csmart di Almere (gruppo Carnival), quello Msc di Sorrento e il Force Technology Institute di Copenaghen (indipendente). Ricostruita la rotta Bocca di Malamocco-Canale Petroli-Canale Vittorio fino alla Marittima, ne è stata dimostrata la sicurezza in ogni condizione meteo-marina, anche nella manovra necessaria per passare dal Canale Petroli al Canale Vittorio III e viceversa, operabile con navi fino a 180 mila tonnellate di stazza.

Promossa, spiega Francesco Galietti, direttore nazionale Clia Italia, l'idea del sindaco veneziano Luigi Brugnaro di rea-

lizzare un terminal crociere a Marghera entro il 2019 per le unità più grandi, ma solo se addizionale alla Stazione Marittima in centro. Bocciata, di nuovo, l'ipotesi "De Piccoli-Duferco", che prevede di spostare l'intero traffico crociere alla Bocca di Lido, trasbordando i passeggeri con unità minori verso la città: logisticamente troppo complessa per un traffico di sbarco-imbarco, rischierebbe di trasformare Venezia in una semplice toccata.

Troppo poco per uno scalo che con le crociere impiega 4.300 persone in 200 aziende, genera una spesa diretta com-

pagne-crociéristi-equipaggi pari a 283,6 milioni di euro (il 65% del totale in Italia) e 170 milioni di indotto, con un flusso turistico programmabile di 1,4 milioni di persone (contro i 28 milioni che riceve Venezia ogni anno) ma che genera il 3,5% del prodotto interno lordo del Comune, e inquina (dati della centralina presso la Marittima dell'Agenzia regionale per prevenzione e protezione ambientale del Veneto, Arpav) l'8% dell'inquinamento in città, che scende al 2% in inverno, nonostante proprio in questa stagione si registrino i maggiori picchi di inquinamento, con febbraio momento più critico, quando cioè le grandi navi a Venezia proprio non arrivano.

Venezia: Clia, 20 mln crocieristi dal 1997, -13% nel 2017

Martinoli, è stato difficile rimanere, ma sito è straordinario

(ANSA) - VENEZIA, 21 SET - Clia (Cruise Lines International Association), in occasione della presentazione delle riflessioni sul futuro della crocieristica a Venezia in relazione al passaggio alternativo delle navi rispetto a San Marco, ha ricordato le cifre dell'home port lagunare: oltre 20 milioni di crocieristi dal 1997 ad oggi, provenienti da 200 Paesi. Nel 2017 sono previsti 1,4 mln di passeggeri. L'arrivo delle navi comporta da parte di crocieristi, compagnie ed equipaggi una spesa diretta pari a 436,6 milioni di euro a livello nazionale (283,6 dei quali sul territorio veneziano) e fino a 170 milioni di indotto, 4.300 lavoratori di 200 aziende del territorio. Ma anche, dopo la limitazione delle navi a 96.000 tonnellate, quasi mezzo milione di passeggeri persi dal 2013 (con un -13%, pari a 72.000 unità) previsto per il 2017, con un -15% di toccate nave (27 navi da crociera in meno nei primi sei mesi). Una situazione che si riflette su tutto l'Adriatico: -6,51% di passeggeri nel 2016, nonostante la crescita generale del settore crocieristico. "E' stato molto difficile - ha detto Roberto Martinoli, presidente Clia Italia - rimanere a Venezia, avendo perso molti passeggeri per la limitazione della capacità delle navi ammesse il Laguna, ma il sito è talmente bello e straordinario per cui siamo tutti disponibili a sacrifici, anche se ragionevoli e gestiti con buon senso". (ANSA)

Industria delle vacanze. Per i big delle crociere bene il Canale Vittorio Emanuele, Stazione marittima irrinunciabile

Venezia, il piano delle compagnie

Martinoli: si decida presto, persi quasi 500mila passeggeri, a rischio 600 milioni

venezia Tra il 29 agosto e il 1° settembre, in Olanda (Centro Csmasrt di Almere) e in Danimarca (Force Technology institute Copenhagen) si sono svolte le simulazioni congiunte di tre compagnie e di Vtp, il terminal passeggeri di Venezia. Royal Caribbean, Carnival-Costa e Msc hanno messo virtualmente alla prova sei navi diverse - la più grande di 183mila tonnellate di stazza, ben oltre il limite auto imposto di 96mila - in differenti condizioni meteo e di contesto avverso: uno sforzo di collaborazione «senza precedenti» sulle possibilità di accesso tramite il canale Vittorio Emanuele III alla Marittima, terminal passeggeri che viene definito "irrinunciabile".

I risultati sono stati messi a disposizione delle autorità, come contributo alla soluzione di una vicenda che si trascina ormai da anni. «Le simulazioni hanno avuto esito positivo - afferma Roberto Martinoli, presidente Clia Italia, associazione gli operatori delle crociere -. Le compagnie sono pronte a iniziare al più presto le attività necessarie all' utilizzo della rotta alternativa». Analogo esito positivo risultano avere avuto le simulazioni condotte dall' Autorità portuale:.

«Sulla scorta di questi elementi confortanti confidiamo che Autorità portuale e Capitaneria diano quanto prima corso alle ulteriori verifiche previste per legge». L' importante - è il messaggio - è fare presto, uscendo dallo stallo che si è creato: «Da cinque anni si cerca una soluzione per il passaggio delle grandi navi. C' è una effettiva volontà di uscire dal canale della Giudecca e da San Marco, e il metodo che abbiamo seguito, quello delle simulazioni, è una prassi consolidata che si adotta ogni volta che si valuta un nuovo porto o un attracco. Non chiudiamo la porta ad altre soluzioni e daremo il nostro contributo nel lungo periodo per le necessarie valutazioni, ma non vorremmo che troppe idee sul tavolo rallentassero una scelta».

Il canale figura già nel Piano regolatore portuale; proprio nei giorni scorsi il presidente dell' Autorità portuale Pino Musolino ha annunciato di aver depositato al ministero Infrastrutture la documentazione che certifica come l' adeguamento del canale Vittorio Emanuele - e anche la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri a Marghera - siano entrambi fattibili.

Nel caso del Vittorio Emanuele, servirebbe una manutenzione più che uno scavo vero e proprio, «una operazione che divrebbe richiedere dai sei a 12 mesi, più la parte burocratica», spiega Martinoli.

-segue

Intanto, il settore fa i conti con l'"effetto Venezia", che si è tradotto nella perdita di quasi mezzo milione di passeggeri: da 1,8 milioni del 2013 a 1,4 previsti per il 2017, con un calo- solo nei primi sei mesi dell'anno - del 13% dei passeggeri (-72mila) e del 15% delle toccate nave (27 navi da crociera in meno). Una situazione che, dato lo status di homeport di Venezia (capolinea, non di transito) si riflette sull'intero Adriatico, con un calo di passeggeri del 6,51%. Le stime di Risposte Turismo per Venezia calcolano per il 2017 -11,4% di turisti movimentati e -10,6% di toccate. Nell' ipotesi che la laguna diventasse vietata alle navi superiori a 40mila tonnellate, poi, il numero dei crocieristi ridurrebbe del 90% rispetto al 2012, e la spesa per beni e servizi locali dell' 85% (40 milioni contro 283,6), con un calo dell' occupazione dell' 83%.

«L' industria delle crociere chiede una soluzione definitiva», ribadisce Kyriakos Anastassiadis, presidente Clia Europa, mentre Venezia resta, per il fascino che esercita, un fattore chiave nella programmazione degli itinerari. «Venezia è insostituibile - chiarisce ancora Martinoli - anche per la posizione e i collegamenti aeroportuale e ferroviario.

Declassandola a destinazione di transito si perderebbe in termini di spesa diretta di crocieristi, compagnie ed equipaggi, oggi pari a 436,6 milioni e fino a 170 milioni di indotto». E alla luce delle ripetute contestazioni - la prossima è annunciata per sabato - il presidente di Clia attacca: «Quello legato alle crociere è un turismo di qualità, di età media abbastanza elevata: si tratta di flussi programmati e controllati, impossibile trovare fra questi viaggiatori uno dei responsabili dei tuffi in Canal Grande o degli altri episodi di degrado denunciati anche nell' estate appena conclusa».

Dalle compagnie anche l' annuncio di una "operazione verità" sui dati dell' inquinamento legato alle crociere, «per una industria che ha tutto l' interesse a tutelare e valorizzare le proprie destinazioni», spiega a Venezia Neil Palomba, membro del Comitato esecutivo Clia Europa. Un impegno che viaggia lungo più direttrici: dagli investimenti (nell' ordine di un miliardo all' anno) in nuove tecnologie per limitare l' impatto ambientali delle navi agli accordi volontari per andare oltre gli stessi limiti di legge.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Barbara Ganz

LA SCHEDA

In 5 anni perso mezzo milione di passeggeri, il 13% in meno

VENEZIA - (r.ros.) Negli ultimi 5 anni il porto di Venezia ha perso mezzo milione di passeggeri: da 1,8 milioni del 2013 a 1,4 milioni previsti per il 2017, con un calo del 13% dei passeggeri (-72.000) e del 15% delle toccate nave (27 navi da crociera in meno) nei primi sei mesi di quest'anno. Una situazione che si riflette su tutto l'Adriatico, che nel 2016 ha registrato un calo dei passeggeri del 6,51%. Le recenti stime fornite da Risposte Turismo per Venezia prevedono per il 2017 un -11,4% di turisti movimentati e -10,6% di toccate nave. Nell'ipotesi che fosse vietato l'arrivo di tutte le navi superiori alle 40mila tonnellate in Laguna, poi, il numero di crocieristi a Venezia si ridurrebbe del 90% rispetto al 2012, la spesa per beni e servizi locali dell'85% (40 milioni contro 283,6 milioni) e l'occupazione

dell'83% (600 lavoratori a fronte di 3.680).

Oltre 20 milioni di crocieristi provenienti da 200 paesi sono transitati a Venezia dal 1997. Grazie alla crocieristica trovano lavoro circa 4.300 persone e 200 aziende del territorio veneziano. L'arrivo delle navi a Venezia comporta una spesa diretta di crocieristi, compagnie ed equipaggi pari a 436,6 milioni di euro a livello nazionale (di cui 283,6 direttamente sul territorio veneziano e 153 milioni nel resto d'Italia) e fino a 170 milioni di euro di indotto, rappresentando il 3,26% del Pil del Comune (il 4,1% della forza lavoro) e lo 0,96% di quello della Provincia (1,19% della forza lavoro). Le compagnie crocieristiche aderenti a Cisa hanno già investito più di un miliardo di dollari in tecnologie pulite.

© riproduzione riservata

A Venezia si prepara l' ultima grande crociera del Carnevale dei No

Roma. Nel fine settimana a Venezia confluiranno alle zusammen i movimenti che in questi anni hanno animato campagne di protesta locali all' insegna dell' ambientalismo militante per contestare il passaggio delle navi da crociera in Laguna. I No Tav dalla Val di Susa, i No Muos siciliani, gli Stop Biocidio campani, i No Tap dal Salento si uniranno ai No Grandi Navi il 23-24 settembre per le "giornate europee per la difesa dei territori, la giustizia ambientale e la democrazia" insieme ad altri comitati giunti da Francia, Germania, Portogallo e Spagna. La battaglia simbolica - pilota di questi movimenti, nati dagli anni Novanta in poi, è stata per lungo tempo quella contro la ferrovia ad alta capacità tra Italia e Francia, parte di un corridoio europeo per le merci, la Tav. Ma in Val di Susa il movimento insurrezionalista ha gradualmente perso virulenza. In Sicilia i sit-in contro il radar militare (Muos), realizzato in accordo tra governo americano e italiano per monitorare dal quadrante sud dell' Alleanza atlantica le operazioni mediorientali, ha fallito visto che il sistema è in funzione. I cittadini allarmati dal "biocidio" nella cosiddetta Terra dei Fuochi hanno scoperto che soltanto il 3,8 per cento dei terreni campani presenta criticità da valutare. Gli oppositori al gasdotto Trans -adriatico, dall' Azer bajian alla Puglia, che volevano salvare gli ulivi da eradicare per fare spazio all' infra struttura - per poi essere rimessi a dimora - hanno persino procurato sofferenza ad alcune piante che non potevano essere curate perché con le loro proteste bloccavano la ditta di manutenzione. Non resta dunque che organizzare un carnevale "green" a Venezia, alle Zattere, canale della Giudecca, allietati dal raggaemuffin dei 99 Posse e dal combatfolk dei Modena City Ramblers, gruppi popolari nei centri sociali. Lunedì, per scaldarsi, un gruppo di attivisti mascherati da animali (panda, mandrillo, tigre, orso) s' è incatenato allo scafo di una colossale nave passeggeri in partenza; una pericolosa dimostrazione. La lotta "dal basso" ha avuto più ammiratori tra l' upper-class veneziana e la stampa anglosassone, dal New York Times all' Economist, che tra la popolazione. Nel 2015 il sindaco di centrodestra Luigi Brugnaro è stato eletto dopo ventitré anni di giunte rosse con un programma che includeva l' atti vità **crocieristica**, lo sfidante Felice Casson, ex magistrato, ha perso. Il referendum consultivo di giugno per tenere le navi fuori dalla Laguna è stato bocciato. Le crociere che arrivano a Venezia contribuiscono all' eco nomia locale. Sono circa 4.300 le persone occupate direttamente o indirettamente e cir ca 200 le aziende dell' indotto. Il **turismo crocieristico** rappresenta solo il 5 per cento degli arrivi ma è quello più danaroso. Il rischio è l' inquinamento? Secondo l' Agenzia

-segue

regionale per l' ambiente, le navi da crociera contribuiscono durante l' estate per l' 8 per cento all' inquinamento della città, mentre d' inver no scende al 2 (18 per cento deriva da polveri sottili, il 12 da traghetti e navi e il 14 dal traffico locale). Da cinque anni si cerca una soluzione per il passaggio delle grandi navi. Le compagnie stanno volontariamente restringendo l' ingresso in Laguna alle imbarcazioni fino a 96 mila tonnellate, limitandone gli arrivi. Ciò si è tradotto nella perdita di mezzo milione di passeggeri (da 1,8 milioni del 2013 a 1,3 milioni previsti per il 2017) a Venezia e sull' Adriatico. Le compagnie aderenti alla Cruise Lines International Association ieri hanno dichiarato di essere disposte a spostare le navi davanti la Giudecca e hanno effettuato diverse simulazioni sul passaggio attraverso il canale Vittorio Emanuele che con una minima manutenzione - non è attivo da tempo - sarebbe percorribile. Una soluzione perché si torni ai tassi di crescita precedenti, e non di decrescita. (a.bram.)

LA PROPOSTA DEL CLIA PER SALVARE SAN MARCO

Venezia, il piano per le grandi navi

Le crociere possono passare dal canale Vittorio Emanuele

Utilizzare il canale Vittorio Emanuele per portare le navi da crociera alla Marittima di Venezia senza passare davanti a San Marco è una «soluzione concreta e percorribile ma ora è importante fare presto per risolvere un tema di cui si discute da ormai quattro anni».

A sostenerlo Roberto Martinoli, presidente italiano di Clia, l'associazione di settore dell'industria **crocieristica**. «Sono stati completati degli studi per la verifica dell'accessibilità e percorribilità del Vittorio Emanuele e sono confortanti e positivi», ha detto.

Oltre a quello realizzato dall'Autorità portuale dell'Alto Adriatico a Venezia, infatti, altri tre sono stati fatti a Sorrento, in Olanda e in Danimarca «con esiti convergenti». «Non ci sono dubbi che il Vittorio Emanuele, fatte le manutenzioni del caso, sia assolutamente percorribile e possa far transitare navi fino a una stazza da 180 mila tonnellate», ha aggiunto Martinoli.

Ad oggi le compagnie di crociera si «autolimitano» a navi da 96 mila tonnellate, mentre prima del decreto Clini-Passera le navi arrivavano a 150-160 mila tonnellate. «Aiutiamoci a implementare questa soluzione che c'è ed è percorribile e facciamo presto a levarci da San Marco e dal canale della Giudecca per arrivare in Marittima», l'appello di Clia.

«Mi auguro che ci sia volontà delle autorità e dell'amministrazione per questo processo: noi siamo ottimisti perché vediamo un'unitarietà di risultati sulla navigazione del canale. Credo che anche il ministro (dei Trasporti, Graziano Delrio, ndr) la consideri un'ipotesi percorribile». Per realizzarla, tuttavia, servono dei lavori di manutenzione del canale. «Sui costi non sono informato, sui tempi ci dicono che la manutenzione durerebbe fra i sei mesi e l'anno, ma prima servono le pratiche amministrative», ha ricordato Martinoli, prima di soffermarsi sull'altra ipotesi inviata dal Porto al ministero delle Infrastrutture, quella di un approdo a Marghera. «Noi non vorremmo che soluzioni non concrete attuali e alternative ritardino ciò che oggi si può fare», ha premesso, sottolineando che poi «per definizione se abbiamo più alternative è meglio, ben vengano».

A Marghera, in particolare, potrebbero in un futuro arrivare le navi di stazza maggiore. Clia, invece, non vede con favore l'ipotesi «Dufenco-De Piccoli», che prevede la realizzazione di un approdo all'esterno

-segue

della laguna, al Lido di Venezia. «Non ci piace e secondo noi non funziona, è pensato su presupposti non corrispondenti alla realtà», ha chiosato Francesco Galietti, direttore di Clia Italia, citando la logistica fra i punti maggiormente problematici. «Stare a Venezia in questi anni è stato molto difficile, ma è un sito straordinario, per cui tutti siamo pronti a fare sacrifici. A patto che siano ragionevoli e che si usi il buon senso», la conclusione di Martinoli.

Dal 2016 ogni nave da crociera è dotata di un motore a basso consumo. Negli ultimi anni le compagnie hanno rinnovato buona parte della propria flotta, adottando impianti di filtrazione dei fumi attraverso la applicazione dei cosiddetti scrubber: al momento sono oltre 100 le navi dotate di questi sistemi. Oltre 20 milioni di crocieristi provenienti da 200 paesi sono transitati a Venezia dal 1997. Il turismo crocieristico è strategico perché assegna a Venezia lo status di Homeport, rafforzando l'attrattività dell'economia turistica del territorio e di tutto l'Adriatico. Inoltre, grazie alla crocieristica trovano lavoro circa 4.300 persone e 200 aziende del territorio veneziano.

NONSOLOMARE

MSC ORDINA 11 NAVI PORTACONTAINER

La compagnia svizzera Msc, ficente capo alla famiglia di origini italiane Aponte ha ufficializzato ieri l'ordine di 11 grandi portacontainer ai cantieri sudcoreani Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. I dettagli della commessa non sono stati resi noti ma pare che le nuove navi saranno acquistate da società finanziarie o di leasing e Msc le noleggerà a lungo termine. Il valore dell'ordine comunque dovrebbe abbondantemente superare i 5 miliardi di dollari. L'amministratore delegato di Msc, Diego Aponte, ha detto che queste nuove navi con capacità pari a 22 mila Teu (unità di misura dei container) andranno a rimpiazzare navi più vecchie e di portata inferiore.

IKEA CAMBIA LE REGOLE PER I SERVIZI LOGISTICI

Ikea, colosso svedese dell'arredamento, vuole assicurarsi che nella sua complessa catena logistica non si verifichino più casi di sfruttamento del lavoro. Per questo ha introdotto, d'accordo con l'International Transport Workers' Federation, nuovi standard che i fornitori dovranno rispettare. Fra i parametri oggetto di esame ci saranno orari di lavoro, salari e turni di riposo. Fra le aree d'attività più coinvolte da questi provvedimenti ci sono l'autotrasporto (camionisti) e magazzini (faccini). A inizio 2017 aveva fatto molto discutere il caso del trasportatore olandese Brinkman Trans Holland, condannato dalla giustizia locale per aver costretto i propri autisti a lavorare senza rispettare i minimi salariali previsti (erano pagati otto volte meno degli autisti locali), per ridurre i costi e aggiudicarsi le commesse di Ikea. (riproduzione riservata)

È LA STIMA DELLE COMPAGNIE PER IL BUSINESS DELLE CROCIERE IN LAGUNA

Venezia vale 600 milioni

Gli armatori propongono il transito per il canale V. Emanuele evitando la Giudecca
Con di Clini-Passera e autolimitazione degli arrivi persi 500 mila passeggeri l'anno

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Le compagnie di navigazione sono determinate a risolvere la questione dell'ingresso delle navi passeggeri a Venezia, malgrado l'opposizione dei comitati ambientalisti. Secondo i dati presentati ieri dall'associazione mondiale dell'industria crocieristica Clia (Cruise Lines International Association) il business delle crociere in Laguna vale ogni anno a livello nazionale

Fratelli D'Amato dice addio al trasporto prodotti liquidi

La società armatoriale napoletana Fratelli D'Amato si prepara a rinunciare all'ultima nave cisterna della sua flotta chiudendo così l'esperienza nel mercato delle rinfuse liquide. Secondo quanto risulta a *MF Shipping & Logistics* l'azienda presieduta da Luigi D'Amato sarebbe in trattative avanzate per cedere alla greca International Marine Services la FD Sea Wish con annesso contratto di leasing con Unicredit. Il prezzo d'acquisto si aggirerebbe intorno ai 7,5 milioni di dollari e, stando a *VesselsValue.com*, sarebbe leggermente inferiore a quello di altre unità simili che attualmente valgono tra 8 e 9 milioni di dollari. Il contratto di leasing con Unicredit prevede anche

un'opzione d'acquisto sulla nave nei prossimi anni. Se come pare questa vendita andrà in porto, la Fratelli D'Amato uscirà definitivamente dal trasporto marittimo di prodotti liquidi, segmento nel quale l'esperto armatore di origini partenopee (anche se oggi di stanza a Losanna, in Svizzera) è stato per molto tempo attivo anche con la joint venture Dolphin Tankers. La vendita della FD Sea Wish rientra nella più ampia ristrutturazione finanziaria del gruppo, che prevede la liquidazione delle società italiane, la cessione dei vari rami d'attività non strategici (tra cui evidentemente anche le navi cisterna) e il conferimento di cinque navi offshore Psv a una nuova. Oltre a Unicredit, la Fratelli D'Amato è esposta con altre banche, tra cui Mps. (riproduzione riservata)



Una nave Msc Crociere a Venezia

437 milioni di euro in termini di spesa diretta di crocieristi, compagnie ed equipaggi, e a questi vanno aggiunti fino a 170 milioni di indotto. Per la Serenissima il comparto rappresenta il 3,2% del pil locale e il 4,1% degli occupati, e dà lavoro a circa 4.300 persone e 200 aziende del territorio.

La Clia gioca in anticipo sulle manifestazioni dei No Grandi Navi attese nei prossimi giorni ed evidenzia l'ultimo studio Arpa Veneto da cui emerge che il traffico portuale emette il 18% di polveri sottili, traghetti e navi il 12% e il traffico locale il 14%. In particolare, le navi da

crociera contribuiscono in estate per l'8% all'inquinamento della città, mentre d'inverno si scende al 2%. Da maggio a ottobre, stagione di punta per le crociere, non ci sono state irregolarità nella presenza del Pm10. In aggiunta a ciò le compagnie hanno rinnovato buona parte delle flotte, adottando filtri per i fumi con l'applicazione dei cosiddetti scrubber, mentre per il futuro si è già investito in nuovi sistemi di propulsione per le nuove navi, in particolare quelli a gas naturale liquefatto. Infine nella conferenza stampa di ieri in Laguna è stata anche

proposta una rotta alternativa a quella attuale (che passa per il canale della Giudecca) e che, dopo una serie di simulazioni effettuate dalle compagnie sulle possibilità di accesso delle navi, vede nel Canale Vittorio Emanuele III la possibile nuova via di transito. Da alcuni anni le compagnie limitano volontariamente gli ingressi in laguna alle imbarcazioni fino a 96 mila tonnellate di stazza e riducono il più possibile il numero di arrivi. Ciò si è tradotto nella perdita di mezzo milione di passeggeri a Venezia, da 1,8 milioni del 2013 a 1,4 milioni previsti per il 2017, per un calo del 13% dei passeggeri e del 15% delle toccate nave (27 navi da crociera in meno) nei primi sei mesi di quest'anno. Dato lo status di homeport (scalo capolinea), la situazione si riflette su tutto l'Adriatico, che nel 2016 ha registrato un calo dei passeggeri del 6,5%. Le recenti stime fornite da Risposte Turismo per Venezia prevedono per il 2017 un -11,4% di turisti e -10,6% di toccate nave.

Nell'ipotesi che il divieto sia esteso a tutte le navi superiori a 40 mila tonnellate, il numero di crocieristi a Venezia si ridurrebbe del 90% rispetto al 2012, la spesa per beni e servizi locali del 85% (40 milioni contro 283,6) e l'occupazione dell'83% (600 lavoratori a fronte di 3.660).

Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio in diverse occasioni quest'anno ha ripetuto che una soluzione per l'arrivo delle navi da crociera a Venezia sarebbe stata già trovata e doveva essere presentata in tempi brevi, ma a oggi ancora nulla è stato ufficializzato né illustrato dal dicastero romano. Roberto Martinoli, presidente di Clia Italia e amministratore delegato di Silversea, ha detto che «è stato molto difficile restare a Venezia avendo perso molti passeggeri per la limitazione della capacità delle navi ammesse in Laguna, ma il sito è così bello e straordinario che siamo tutti disposti a sacrificare ragionevoli e gestiti con buon senso». (riproduzione riservata)

Crociere a Venezia, Martinoli: «Sì all'ipotesi Vittorio Emanuele» / DOWNLOAD

Venezia - Utilizzare il canale Vittorio Emanuele per portare le navi da crociera alla Marittima di Venezia senza passare davanti a San Marco è una «soluzione concreta e percorribile».

Venezia - Utilizzare il canale Vittorio Emanuele per portare le navi da crociera alla Marittima di Venezia senza passare davanti a San Marco è una «soluzione concreta e percorribile» ma ora è importante «fare presto» per risolvere un tema «di cui si discute da ormai quattro anni». **A sostenerlo è Roberto Martinoli, presidente italiano di Clia, l'associazione di settore dell'industria crocieristica.** «Sono stati completati degli studi per la verifica dell'accessibilità e percorribilità del Vittorio Emanuele e sono confortanti e positivi», ha detto. Oltre a quello realizzato dall'Autorità portuale dell'Alto Adriatico a Venezia, infatti, altri tre sono stati fatti a Sorrento, in Olanda e in Danimarca «con esiti convergenti». «Non ci sono dubbi che il Vittorio Emanuele, fatte le manutenzioni del caso, sia assolutamente percorribile e possa far transitare navi fino a una stazza da 180mila tonnellate», ha aggiunto Martinoli. Ad oggi le compagnie di crociera si "autolimitano" a navi da 96mila tonnellate, **mentre prima del decreto Clini-Passera le navi arrivavano a 150-160mila tonnellate.** «Aiutiamoci a implementare questa soluzione che c'è ed è percorribile e facciamo presto a levarci da San Marco e dal canale della Giudecca per arrivare in Marittima», l'appello di Clia.

[SCARICA IL COMUNICATO DI CLIA](#)

«Mi auguro che ci sia volontà delle autorità e dell'amministrazione per questo processo: noi siamo ottimisti perché vediamo un'unitarietà di risultati sulla navigazione del canale. Credo che anche il ministro (dei Trasporti, Graziano Delrio, ndr) la consideri un'ipotesi percorribile». Per realizzarla, tuttavia, **servono alcuni lavori di manutenzione del canale.**

-segue-

«Sui costi non sono informato, sui tempi ci dicono che la manutenzione durerebbe fra i sei mesi è l'anno, ma prima servono le pratiche amministrative», ha ricordato Martinoli, prima di soffermarsi sull'altra ipotesi inviata dal Porto al ministero delle Infrastrutture, quella di un approdo a Marghera. «Noi non vorremmo che soluzioni non concrete attuali e alternative ritardino ciò che oggi si può fare», ha premesso, sottolineando che poi «per definizione se abbiamo più alternative è meglio, ben vengano». A Marghera, in particolare, potrebbero in un futuro arrivare le navi di stazza maggiore. Clia, invece, non vede con favore all'ipotesi "Duferco-De Piccoli", che prevede la realizzazione di un approdo all'esterno della laguna, al Lido di Venezia. «Non ci piace e secondo noi non funziona, è pensato su presupposti non corrispondenti alla realtà», ha chiosato Francesco Galletti, direttore di Clia Italia, citando la logistica fra i punti maggiormente problematici. «Stare a Venezia in questi anni è stato molto difficile, ma è un sito straordinario, per cui tutti siamo pronti a fare sacrifici. A patto che siano ragionevoli e che si usi il buon senso», la conclusione di Martinoli.

Palazzo San Giorgio, Delrio in- contra Signorini / ESCLUSIVA

Genova - Il ministro dei Trasporti ha incontrato il presidente dei porti di Genova e Savona. Il colloquio è durato circa un'ora.

Genova - Il ministro dei Trasporti **Graziano Delrio** ha incontrato questo pomeriggio, a Genova, il presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona. L'incontro, che si è tenuto a **Palazzo San Giorgio**, è durato circa un'ora. Tra i temi trattati quello della realizzazione della nuova **diga del porto del capoluogo ligure**.

Il Secolo XIX

PARLA IL MINISTRO DEI TRASPORTI: «QUI IL MODELLO GIUSTO»

«Dai porti il buon esempio per rilanciare l'economia»

Delrio: «La Liguria ha recepito le indicazioni della riforma»

GENOVA. I porti come motore di sviluppo per l'economia della Liguria, più in generale per l'intero sistema Paese. Infrastrutture che necessitano però di nuovi investimenti per stare al passo soprattutto con i grandi scali del Nord Europa. Secondo il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, le banchine di Genova e Savona, ma anche il porto della Spezia, meritano di stare ai primi posti tra le priorità del governo per quanto riguarda l'obiettivo di crescita dell'intero comparto logistico nazionale che, guardando all'ombra della Lanterna, interessa soprattutto la circolazione delle merci dirette verso il mercato italiano del Nord-Ovest, Svizzera e Germania.

«Con la riforma del sistema portuale - spiega Delrio al Secolo XIX/The MediTelegraph - siamo riusciti a snellire un modello che non consentiva ai nostri porti di lavorare nella maniera giusta». «L'Autorità di sistema che comprende Genova e Savona - aggiunge - è un esempio virtuoso di come il cambiamento messo in atto da Roma stia dando buoni frutti. Ci sono ancora enormi margini di miglioramento ma sono estremamente

soddisfatto dei risultati fino a questo momento ottenuti dai porti liguri che hanno saputo recepire le principali indicazioni di questa riforma». Il ministro, ieri, ha incontrato - dopo essere stato all'inaugurazione del Salone nautico - il presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, a Palazzo San Giorgio. «Le sinergie che Genova e Savona possono ancora mettere in pratica - sottolinea - sono molte. Ma la semplificazione burocratica relativa alla riorganizzazione dell'Authority e quella pensata sul fronte delle procedure hanno già migliorato notevolmente le cose». Secondo il numero uno del dicastero dei Trasporti, fino a questo momento, è stato positivo anche il percorso intrapreso dal porto della Spezia che dopo il riordino del sistema portuale italiano è stato accorpato a quello toscano di Marina di Carrara.

«Non ci sono dubbi sul fatto che anche alla Spezia si stia facendo un buon lavoro e che la presidente abbia fino ad oggi lavorato per consentire all'Authority di crescere».

Durante il vertice a Palazzo San Giorgio, Delrio ha valutato con soddisfazione l'andamento dei lavori per il secondo binario e l'elettrificazione delle banchine di Genova Pra' e della nuova piattaforma di

-segue-

Vado Ligure.

Inoltre, tra il ministro e il Asia, Medio Oriente e il nostro Paese.

«Mi aspetto che l'intero settore portuale italiano dice Delrio - possa trarre enormi vantaggi da questa riforma. Ci sono scali dove ancora non si è fatto abbastanza, porti più indietro rispetto ad altri. Spererei che da queste realtà possano presto arrivare gli stessi segnali positivi che ho potuto notare qui in Liguria».

CARLO RIVA

Grandi opere

Gronda e nuova diga, Roma aiuta Genova a battere l'isolamento

Per l'infrastruttura portuale può partire la progettazione

GENOVA. L'opera «più grande in Italia» per il traffico su strada e quella più grande per accogliere le navi. La Gronda e la nuova diga del porto. Sono la promessa, insieme al Terzo valico, di un colpo all'isolamento di Genova. E di anni di cantieri, con cui convivere. Da ieri mattina sono entrambe più vicine.

Addirittura «entro la fine del prossimo anno», secondo il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, aprirà il cantiere del grande passante autostradale del Ponente. Mentre per la diga foranea che cambierà l'accesso al porto più importante d'Italia può partire la nuova progettazione. Delrio ha atteso l'inaugurazione del 57esimo Salone nautico (e un successivo meeting a Palazzo San Giorgio) per dare le due notizie. E anche per questo è stato accolto dagli applausi anche da esponenti di centrodestra come il governatore Giovanni Toti o il sindaco Marco Bucci.

La nuova è tra le opere che il ministro dei Trasporti considera «prioritarie». L'opera consentirà allo scalo di ricevere in banchina le maxi-portacontainer di ultima generazione, quelle con una capacità di oltre 20 mila teu. Delrio ha garantito «massima disponibilità da parte del governo» affinché l'infrastruttura possa essere realizzata «nel più breve tempo possibile». Il dossier è stato affrontato ieri, a Palazzo San Giorgio, dove il ministro ha incontrato il presidente della Autorità di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini. «Ci sono investimenti che devono essere velocizzati», ha spiegato il ministro. Il governo metterà subito a disposizione dell'Authority circa dodici milioni di euro per ulteriori studi di fattibilità. I piani iniziali, che prevedevano la costruzione della nuova diga abbattendone una parte di quella attualmente esistente di fronte al bacino di Sampierdarena, oggi sono stati modificati. L'intenzione, infatti, è quella di operare dall'imboccatura di Levante del porto, demolendo una parte di diga quasi in prossimità di calata Bettolo e costruirne una nuova porzione più lontana da terra. «Abbiamo scartato l'ipotesi a Ponente», dice Signorini. Il presidente Signorini, è stata ribadita la necessità di assicurare il corretto funzionamento del Pcs di Genova e Savona nell'ambito del processo di costruzione e sperimentazione delle modalità di integrazione dei diversi

-segue

nodi portuali e logistici. L' incontro è stata anche l' occasione per fare alcune considerazioni sul posizionamento strategico della portualità italiana nello scenario internazionale e in particolare dei traffici tra.

EMANUELE ROSSI

Il Secolo XIX

Migranti in gabbia per provocare: quando l' arte è uno schiaffo GENOVA, L' AUTOBIOGRAFIA

La verità di Novi: «Guerra sui moli, ecco chi mi colpì Nascoste le prove»

LA GUERRA del porto 10 anni dopo torna in un libro scritto in prima persona dal suo principale protagonista, un ex presidente arrestato, imputato e poi scagionato. Giovanni Novi in un capitolo di "Shipping & Trading. I racconti di un broker" accusa gli inquirenti d' aver «nascosto» prove a suo favore, rivelando che fu messo alcor rente in anticipo d' una specie di complotto. E dividendo alcuni protagonisti del mondo portuale, politico, economico e giornalistico genovese passato e presente -in amici e nemici.

*FRANCESCO FERRARI, MATTEO
INDICE*

IL PROGETTO ATTENDE L'ULTIMO VIA LIBERA DA ROMA: RICHIAMERÀ CENTINAIA DI TURISTI E CROCIERISTI

Anche La Spezia avrà il suo sommergibile museo

L'S-520 Leonardo da Vinci, utilizzato per l'addestramento, pronto a cambiare funzione

IL RETROSCENA

MARIANO ALBERTO VIGNALI

ALLA SPEZIA, città in cui venne costruito, nel 1889, il primo sottomarino italiano (il Delfino, anche uno dei primi e più avanzati all'epoca), in molti vivono come una beffa il fatto di non averne oggi neppure uno da poter visitare, anzi da inserire nel circuito del tour del museo navali militare (uno dei più importanti). Eppure le occasioni ci sono state, ma alla fine un battello è finito (via terra) a Milano e uno a Genova, lasciando Spezia all'asciutto.

Oggi, anche se per ora sta solo arrugginendo in un molo dell'arsenale militare, c'è un altro candidato pronto a diventare l'attesa "nave museo" della Spezia, che rischia altrimenti di essere l'unica città al mondo sede di una base navale a non avere una simile attrattiva. Il sommergibile è il "Leonardo da Vinci", in sigla S-520, attualmente ormeggiato in attesa di migliori destini

della fiamma ossidrica, dopo essere stato utilizzato come unità addestrativa. Sembra che però questa sia la volta buona. Il progetto di musealizzazione c'è ed è stato sviluppato da un gruppo di volontari con un lavoro iniziato diversi anni fa. Oggi, a sentire i promotori, saremmo finalmente giunti alla fine del sogno ed il piano, sviluppato con il supporto di Promostudi e con l'approvazione della amministrazione comunale, attende solo un ultimo formale semaforo verde da Roma.

«Sponsor principali dell'impresa saranno il comune della Spezia, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, la Fincantieri e l'Associazione per il museo tecnico navale. I contributi potranno essere di tipo finanziario, sotto forma di lavori infrastrutturali, ma anche con la messa a disposizione di assetti industriali e forza lavoro», spiega in una nota pubblica l'ex ammiraglio Dino Nascetti, già a capo dell'arsenale spezzino, a guida del progetto - restiamo in attesa delle decisioni dello stato

maggiore Marina. Se questo sarà favorevole potranno iniziare immediatamente i lavori con l'obiettivo di arrivare alla inaugurazione dell'opera entro il 2 maggio 2019».

Nel programma per la musealizzazione del "da Vinci" si indica che questo progetto, oltre a contribuire in modo significativo all'arricchimento della dotazione, già molto ampia, di cimeli e reperti del museo, ha la potenzialità di produrre un ritorno economico per la comunità grazie alla capacità di attrarre visitatori. E del resto i buoni esempi di Genova e Milano danno ragione ai promotori spezzini. Il sommergibile "Enrico Toti", che il 30 giugno 1999 dopo più di 30 anni di onorato servizio abbandonò per sempre il mare, dal 15 agosto 2005 è ospitato presso il Museo della Scienza Leonardo da Vinci di Milano dove è visitato da migliaia di turisti. Mentre il "Nazario Sauro", che è stata la prima nave-museo visitabile in acqua, è oggi ormeggiato nella Darsena davanti al Galata-Museo del Mare dopo l'inaugurazione avvenuta nel 2010, e non pecca certo di appassionati in coda per visitarlo.

Porti: Ancona, da gennaio a agosto 824 mila passeggeri,

8% sullo stesso periodo 2016, Grecia al top con +17%

(ANSA) - ANCONA, 21 SET - Quello di Ancona si conferma come un porto dagli ottimi numeri: da gennaio ad agosto sono stati più di 824 mila i passeggeri che hanno scelto lo scalo dorico, con una crescita dell'8% sullo stesso periodo 2016 quando le persone in transito furono oltre 761 mila. Nei primi otto mesi del 2017, ad Ancona si sono imbarcati 427.023 passeggeri e sono sbarcate 370.036 persone. Da giugno ad agosto sono transitate 610.939 persone, +9% rispetto agli stessi tre mesi del 2016 che avevano registrato 559.015 presenze. Il picco ad agosto è stato di 307.159 transiti. La Grecia è, anche per quest'anno, il top delle destinazioni, con una crescita del +17% sul 2016. I passeggeri che hanno scelto questa direzione sono stati 567.929 di cui 310.810 imbarcati e 257.119 sbarcati. Segue la Croazia (oltre 168 mila passeggeri) e l'Albania (più di 53 mila persone). Passeggeri di traghetti ma anche di crociere, per portare turisti alla scoperta della città, del territorio, delle Marche. Fino ad agosto sono state 15 le toccate di crociere con 27.281 transiti. I passeggeri che, invece, hanno scelto Ancona come home port per viaggio in Adriatico sono stati 7.527. Le navi in transito sono state, da gennaio ad agosto, 2.840. Le auto al seguito dei passeggeri sono state 171.183, con una crescita del 10% sullo stesso arco di tempo del 2016. Il totale dei tir transitati ad Ancona è cresciuto del +3% passando dai 85.448 del 2016 agli 88.163 del 2017. Anche qui è la direzione verso la Grecia che la fa da padrona, con una crescita del +8%. "La ripresa economica e la domanda turistica della Grecia producono questo positivo effetto sul porto di Ancona - spiega l'assessore comunale al Porto Ida Simonella -, con numeri in netta crescita. Manteniamo la leadership tra i porti adriatici sul quel mercato che è anche quello di maggiori dimensioni.

Tutti dobbiamo continuare a lavorare affinché questo potenziale di centinaia di migliaia di persone si trasformi sempre più in un 'cliente' della città". "Alla luce di questi dati il nostro impegno è quello di continuare a migliorare i servizi per una competizione che si basa sempre più sulla qualità - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Rodolfo Giampieri.

"Su questo tema è fondamentale la collaborazione delle istituzioni, degli enti, delle imprese e dei lavoratori. I numeri dello scalo dorico confermano il ruolo economico e produttivo del sistema-porto, che si traduce attualmente in quasi 5.400 persone occupate".

Crociere, è il venerdì dei record In 12mila oggi sbarcano a Livorno

Escursioni in mezza Toscana: città d'arte, borghi medievali, strade del vino

Antonio Fulvi
■ Livorno

COME business dei tempi moderni, non c'è dubbio che le crociere siano uno dei più significativi nell'ambito del turismo, con alti e bassi legati sia all'offerta dei territori, sia alle "venture" della security, terrorismo (purtroppo) in testa. In questo business, l'Italia è ben inserita; e i porti del Tirreno anche. Dall'Italian Cruise Day che si terrà il 6 ottobre a Palermo, emergono dati significativi, anche su come si sviluppano i suddetti alti e bassi. Se ne deduce che il 2017 non sarà un anno favorevole sui consuntivi per i porti italiani, salvo rare eccezioni (tra le quali primeggia Cagliari, con oltre il +20%). Livorno ha perso circa 100 mila passeggeri rispetto al 2016, una percentuale tra le più pesanti: circa 700 mila passeggeri contro gli 807 mila del 2016. Ma se la cifra viene contestualizzata nel biennio, considerato che nel 2016 l'incremento era stato del 16% circa, Livorno sta tenendo botte. Ed anzi proprio in questi ultimi tempi registra i fuochi artificiali: con un record previsto per oggi, venerdì, di 12mila passeggeri con ben 9 navi, che andranno ad occupare tutte le banchine possibili, comprese quelle commerciali. Ai passeggeri andranno aggiunti i circa 4 mila membri degli equipaggi, che rappresentano anch'essi una iniezione di economia sul porto e sui servizi della città. A differenza dei turisti infatti, i membri degli equipaggi rimangono quasi tutti nella città di sosta della nave: ma hanno anch'essi un potere di acquisto che si riflette sui negozi e sui servizi. E' prevista la mobilitazione generale anche tra taxi, pullman, offerte di ristoro e apertura dei negozi.

SECONDO Massimo Provinciali,



METE PIU' GETTONATE I crocieristi in arrivo a Livorno si dirigeranno verso le città d'arte

presidente della società che gestisce le crociere, la Porto di Livorno 2000, se quest'anno si chiude con il segno meno, il 2018 si presenta già in forte ripresa. Ci sono ad oggi prenotazioni per almeno 354 scali-nave e oltre 750 mila passeggeri, con ritorni di compagnie che erano andate a provare altri porti. Ci saranno navi di alto livello, come la nuovissima Msc Armonia, che faranno addirittura di Livorno l'home port, cioè lo scalo di inizio e fine crociera, il che incide molto positivamente sulle ricadute economiche per la città. Si calcola - dati di «Risposte Turismo» - che ogni crocierista lasci una media di 40 euro nelle città di sbarco: solo per oggi saremmo a circa mezzo milione di euro senza cal-



Americani in testa New entry cinesi e coreani

Sono sempre i crocieristi a stelle e strisce i più numerosi. In crescita anche i tedeschi e gli spagnoli. Mentre le new entry sono cinesi e coreani grandi amanti dello shopping

colare le spese degli equipaggi e dei servizi alle navi. Dove andranno i 12mila turisti attesi sulle banchine labroniche? Secondo la Porto 2000 meno di un quarto rimangono in città: ci sono almeno 120 pullman che puntano prevalentemente su Firenze, poi su Pisa e Lucca con escursioni giornaliere già pianificate prima o durante la crociera. Tirano anche le strade del vino e i borghi medioevali. La nazionalità prevalente di chi sbarca a Livorno oggi è americana, ma crescono anche gli spagnoli e i tedeschi. New entry significative, anche se non ancora nei numeri, i coreani del sud e i cinesi. E questi ultimi sono quelli che comprano di più nell'ambito del made in Italy.

Ora il Tar decide di aspettare

Non è stata accolta (ma neanche respinta) la richiesta di sospensiva del Comune

di Mauro Zucchelli
B LIVORNO

“Rilevato che le censure dedotte necessitano di un approfondimento e che, nel contempo, l'esigenza cautelare rappresentata dalla ricorrente può essere adeguatamente tutelata con la fissazione dell'udienza di merito”. E' con questo giudizio giuridico che il Tar decide di non accogliere (ma nemmeno respingere esplicitamente) la sospensiva chiesta dal sindaco Filippo Nogarini nell'ennesimo capitolo della guerra a suon di carte bollate che lo contrappone **Stefano Corsini** in un braccio di ferro estenuante con il presidente **Stefano Corsini**.

I giudici amministrativi, non dando la sospensiva, non hanno momentaneamente congelato la decisione di Corsini contestata da Nogarini: per due volte **Stefano Corsini** (che ha in mano il potere di nomina) ha respinto al mittente l'autodesignazione del sindaco Nogarini (che può solo indicare) come rappresentante del Comune in comitato di gestione. Il motivo? A giudizio di Corsini ma anche della direzione ministeriale che ne ha avallato l'atteggia-



Nogarini entra a palazzo Rusciano: stavolta il Tar non ha congelato la decisione del **Stefano Corsini** di escluderlo dal cdg

mento. Il consiglio di gestione è una sorta di consiglio di amministrazione e dunque dev'essere composto da esperti con requisiti, come dice la riforma, equivalenti a quelli del presidente. Nogarini ha buon gioco, però, a rilevare che a Trieste, ad esempio, nessuno ha detto nulla di fronte all'autodesignazione della governatore Pd e

del sindaco di centrodestra. E' vero anche che Nogarini ha smesso di citare Civitavecchia, altro Comune M5s, perché il suo collega Antonio Cozzolino, pur continuando a rivendicare la legittimità di inserire i sindaci nel nuovo comitato **Stefano Corsini** ha indicato poi il suo uomo di fiducia (Francesco Fortunato) per evitare di

bloccare il porto in una guerra senza fine.

Il Tar non accetta la richiesta di sospensiva ma nemmeno la respinge. In buona sostanza, d'ora in poi non è che c'è da aspettare. Cosa? Il 31 gennaio, perché l'udienza sul merito della controversia chiarirà l'esito della questione. Nel frattempo non è che le ragioni del Co-

mune saranno poi così danneggiate da quest'attesa che non sarà molto lunga, si afferma: l'esatto contrario del motivo addotto all'inizio del mese per il decreto d'urgenza con cui era stata aperta la porta della prima riunione del comitato di gestione al sindaco Nogarini, dopo che Corsini non l'aveva convocato.

C'è da attendere, e il primo a farlo è il Tar. Aspetta che arrivi il decreto legislativo in cui si chiarisce che sindaci e politici non possono stare dentro il comitato di gestione: il testo è passato all'esame del consiglio dei ministri e deve tornare per il varo definitivo, dopo aver superato i passaggi in conferenza unificata e nelle commissioni. Ma questo significa anche che c'è da chiarire il ribattimento alle vis. e sedute del comitato di gestione in cui si deve approvare il bilancio e il piano operativo triennale, la precedente decisione del Tar metteva Nogarini dentro il comitato ma limitatamente alla seduta di lunedì 4, poi lasciata a metà, rinnovata il 12 e saltata, infine conclusa il venerdì successivo. Resta l'incognita su cosa accadrà: Corsini convocherà anche Nogarini magari con riserva?

Gloria Giani presidente bis del Propeller



Gloria Giani Pollastrini

► LIVORNO

Nella sede della stazione marittima si sono svolte le elezioni per il rinnovo del Consiglio direttivo dell'International Propeller Club Port of Leghorn, per il triennio 2017/2020. Hanno votato 67 soci su 100. Il Consiglio, riunitosi, ha poi assegnato le cariche: **Maria Gloria Giani** è stata eletta, per il secondo mandato, presidente. **Andrea Monti** vicepresidente, **Matteo Vanucci** sarà segretario, **Giampaolo Scalahrella** il tesoriere; **Lino Capozzi** e **Piero Pampana** consiglieri per le pubbliche relazioni e per i rapporti con le Dogane.

È ufficiale: Enel vende la centrale sul porto

LA CENTRALE dell'Enel sul viale da Vinci è ufficialmente in vendita, insieme ad altre cinque dislocate in varie città italiane. Il bando di gara è stato diramato dalla direzione nazionale nel quadro di un piano, denominato Futur-E, per la dismissione di ben 23 centrali considerate obsolete o comunque non più rispondenti a criteri economici oppure ecologici. Le sei centrali per la quasi sono già in corso trattative di vendita tramite conversione sono, oltre a quella di Livorno, quelle di Rosarno Calabro, Montalto di Castro, Carpi di Modena, Camerata Picena e Marghera: quest'ultima già venduta con un progetto di totale riconversione. In un secondo tempo andrà venduta anche la centrale Enel di Piombino, anch'essa considerata non più strategica e per di più, come quella di Livorno, alimentata con combustibili non sufficientemente ecologici. L'Enel sta conducendo in merito un'indagine conoscitiva con la collaborazione delle istituzioni del territorio, anche per individuare eventuali soluzioni alterna-



tive cui possono essere interessate aziende o le stesse istituzioni. È prevista anche una consultazione delle popolazioni. Un esempio di come potrebbero essere utilizzate le centrali da dismettere, come quella di Livorno, viene dalla Sardegna dove l'impianto Enel di Assemmini è stato radicalmente tr-

sformato in un parco artigianale, dove stanno insediandosi imprese minori, botteghe artigiane e servizi annessi. Sono stati anche proposti concorsi di idee agli ordini. Per la centrale di Livorno si ipotizzano varie soluzioni

TRAMONTATA a quanto pare

la proposta - che era stata presentata dopo l'entrata in servizio della piattaforma offshore Olt - di convertire la centrale a gas naturale liquido (Gnl) difficile ipotizzare il rilancio come impianto di produzione di energia. Trattandosi di un'area ai margini della cinta doganale del porto, già il piano regolatore dello scalo individua alcuni utilizzi delle sue aree, che hanno uno sbocco indiretto anche sul canale industriale. Molto potrebbe dipendere dal dettaglio della pia-

IL FUTURO

Difficilmente continuerà a produrre energia
Riconversione cercasi

nificazione, perché la centrale, che oggi ospita impianti di studio e anche sperimentali, difficilmente potrà avere destinazioni diverse da quelle connesse al porto e ai suoi traffici. Sul tema saranno determinanti anche gli indirizzi del [patto di sistema](#) di sistema e del Comune

A.F.

Svimez: sviluppo del Mezzogiorno arriva anche dal mare

Sardegna e Cagliari inseriti nei sistemi Short Sea shipping

(ANSA) - CAGLIARI, 21 SET - La Sardegna fa parte delle otto regioni meridionali con le quali sono stati firmati accordi interistituzionali dal Governo. In questi patti è inserita anche la città metropolitana di Cagliari. Lo hanno ricordato il consigliere d'amministrazione Amedeo Lepore ed il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, nel corso della sessione Svimez, Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno, oggi a Cagliari nell'ambito della Conferenza annuale AisRe, Associazione italiana di scienze regionali.

Negli studi della Svimez, condotti da Ennio Forte e Delio Miotti, si elencano anche i corridoi che avranno una dimensione nazionale ed una internazionale, per fungere da anello di congiunzione tra territori e tra sistemi di Short Sea Shipping (Mari Mediterraneo, Rosso, Baltico, Nero e del Nord).

La Sardegna è interessata sia dal Secondo corridoio trasversale centro (Barcellona, Porto Torres, Olbia, Civitavecchia, Formia-Gaeta, Pescara-Vasto-Termoli, Ancona, Spalato), sia dal Primo corridoio longitudinale tirrenico (Genova, La Spezia, Livorno, Porto Torres, Olbia, Civitavecchia, Formia-Gaeta, Cagliari, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Corigliano, Catania, Messina, Augusta, Palermo). (ANSA).

Il progetto di demolizione-ricostruzione ha ottenuto il parere favorevole del Comitato tecnico-amministrativo di **Palermo**

Nuovo Teatro in Fiera, c'è il sì della Regione

L' Authority vede la meta: una gara (13 milioni) che ricorda il valore dell' autonomia finanziaria da Gioia Tauro

Alessandro Tumino Il Comitato tecnico-amministrativo della Regione Siciliana ha approvato il progetto dei lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione dell' ex Teatro in Fiera, testualmente degli «Uffici e Padiglione di ingresso nel Quartiere fieristico di Messina».

A questo punto l' idea progettuale di demolizione-ricostruzione, che nel 2010 fu la vincitrice dell' apposito concorso di progettazione bandito nel 2007 dall' **Autorità portuale**, e che oggi è un progetto esecutivo finanziato dall' **Autorità portuale** con 13,5 milioni, potrà trasformarsi presto in un bando di gara. Il secondo appalto pubblico per far rinascere a nuova vita la derelitta cittadella fieristica, dopo i lavori da 5 milioni, già in corso a cura delle imprese Lupò e De Domenico, per il restauro dei padiglioni vincolati. «Adesso, per la conclusione dell' iter - spiega il responsabile del procedimento per l' Authority di Messina-Milazzo, l' ingegnere Massimiliano Maccarone - manca solo l' approvazione dei calcoli sismici che sul demanio **portuale** è di competenza del Genio civile Opere marittime».

C' è dunque la concreta possibilità per il commissario dell' **Autorità portuale**, Nino de Simone, in proroga tacita assieme al Comitato **portuale** fino al 31 dicembre rispetto all' accorpamento già sancito con Gioia Tauro ma ancora fortunatamente non attuato (e da questi risultati si capisce quanto sarebbe importante mantenere l' autonomia finanziaria da Gioia, per i porti-città di Messina come di Milazzo) di mantenere fede anche a questo obiettivo previsto dal bilancio annuale 2017 e dal Piano operativo triennale.

Un traguardo fondamentale sia per un reale rilancio della cittadella fieristica, quale luogo di aggregazione in collegamento con il fronte a mare, che per la stessa Authority che nell' ala ex uffici del Padiglione 1 ha previsto la sua nuova sede di proprietà in sostituzione dell' attuale, per metà in affitto.

Il progetto vincitore del concorso redatto dall' equipe Mannino-Marino - si legge nella relazione - «è stato concepito per rispondere alla necessità di recuperare e rendere funzionanti le strutture edilizie esistenti (come l' ex teatro inutilizzato da diverso tempo) quali un importante tassello del più ampio programma

-segue-

di riqualificazione dell' intera area della Fiera, finalizzato alla rinascita culturale e sociale dell' area e a una sua nuova integrazione con la città». Il progetto propone una soluzione architettonica che «pur contenuta all' interno dell' involucro esistente, ribalta l' attuale chiusura puntando sulla trasparenza dell' edificio per creare una continuità visiva tra la città e l' area della Fiera». L' operazione proposta si rifà al vicino padiglione delle Mostre d' Arte e del Turismo, e trasformerà l' edificio del Padiglione d' ingresso e degli uffici «in una grande teca bifronte con le due pareti lunghe formate da una continua parete vetrata, protetta da frangisole, prospicienti il mare e la città»

Gli aspiranti alla poltrona di presidente della Regione siciliana hanno il dovere di prendere posizione sull' Autorità di sistema dello Stretto

Domanda ai candidati: difenderete i nostri porti?

La Rete civica per le infrastrutture chiede un confronto pubblico da svolgersi a Messina

Lucio D' Amico «Ancora una volta, a dispetto delle dichiarazioni dei politologi e degli "opinion maker", i contenuti la fanno da comparsa rispetto alle alleanze tra i presunti "uomini forti" della politica siciliana. Le conseguenze sono gravi, soprattutto sul piano culturale, in quanto non favoriscono un' effettiva conoscenza dell' offerta politica, lasciando gli elettori in balla di chiacchiere e promesse che poca relazione hanno con la realtà dei fatti». Ha ragione l' ing. Giovanni Mollica nella premessa alla richiesta, in nome e per conto della Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno, di un confronto pubblico, da svolgersi a Messina, tra i candidati alla presidenza della Regione sui temi cruciali per il futuro dei nostri territori.

Mollica cita come «esempio significativo quello della politica dei trasporti, fondamentale ai fini di un reale sviluppo sociale ed economico della Sicilia, che pur dipendendo in buona parte dal Governo nazionale, è fortemente influenzata dalle politiche regionali, come avvenne alcuni anni fa in Puglia, per la fortuna di quei cittadini. L' asse sovrapartitico costituito da Vendola, Boccia, Fitto ed Emiliano impose ai Governi nazionali l' avvio dell' Alta velocità-Alta capacità ferroviaria tra Napoli e

Bari, al costo di 6,2 mld ormai quasi per intero assegnati. Un' opera che, assieme alla determinazione dei politici pugliesi, ha certamente influito sull' autonomia da Bari dell' Autorità di sistema portuale di Taranto, ma anche sulla nascita, lungo l' intero percorso, di numerose infrastrutture e iniziative commerciali "minori" che, senza l' intermodalità portata dalla ferrovia, non avrebbero mai visto la luce. Sapere cosa pensano Cancellieri, Musumeci, Micari, Fava, Sgarbi e gli altri del completamento del Corridoio scandinavo mediterraneo, della modifica del Piano strategico della portualità e della logistica, della richiesta di creare un' Autorità di sistema portuale unica dello Stretto e del Ponte di Messina non è un semplice Sì o No alla grande opera ma rivela la visione di un' isola integrata o avulsa dal sistema trasportistico nazionale ed europeo. E quindi di quello che potrebbe essere il futuro dei nostri giovani. Conoscere il motivato parere dei candidati su questi temi sarebbe un bel passo avanti verso la possibilità dei siciliani di esprimere, finalmente, un voto realmente informato».

Faremo nostro l' appello della Rete civica e incalzeremo i candidati alla presidenza della Regione

-segue-

proprio su questi temi. L' aspetto paradossale in questi ultimi giorni è notare l' attivismo quasi sfrenato di alcuni nostri politici, e candidati alle Regionali, sul tema delle Zes-Zone economiche speciali, dalle quali Messina rischia di essere esclusa definitivamente, al contrario di Palermo e di Augusta-Catania. Ma dagli stessi politici, e candidati, non è arrivata mai, in questi ultimi due anni, una parola di chiarezza, un pronunciamento, un' assunzione di responsabilità su un fronte ancor più importante rispetto a quello della "Zes": il mantenimento dell' Autorità di sistema **portuale** in riva allo Stretto, la garanzia di una governance con pieni poteri non subordinata a quella individuata nel porto capofila dell' Autorità del Mar Tirreno Meridionale, Gioia Tauro.

Il presidente Crocetta, pur non arrivando a quanto aveva minacciato (il conflitto di attribuzione tra Stato e Regione), non dando l' avallo alla nomina del nuovo presidente decisa già da tempo dal ministro Delrio, ha determinato lo stato di "sospensione" delle procedure relative all' attuazione della riforma della **portualità**, riguardo a Messina-Milazzo (in tutt' Italia la riforma è già realtà). Ma adesso chi si candida a prendere il posto di Crocetta deve dire ai messinesi cosa intenderà fare - impegni concreti, non slogan elettoralistici - fin dal giorno del suo insediamento, a difesa dei nostri porti e sul tema del Ponte e delle grandi infrastrutture.

Porto, Gioveni bacchetta la Fenech: La legge stabilisce i divieti, s' informi

Il consigliere comunale del gruppo misto Libero Gioveni "bacchetta" la collega Lucy Fenech che nei giorni scorsi ha invitato l' amministrazione ad attivarsi per liberare l' area portuale dalle auto e dalle transenne e renderla invece accessibile a tutti per poter usufruire della vista e del fronte mare (leggi qui)"La collega Fenech , per non scadere in queste "figuracce", avrebbe fatto bene a informarsi meglio del fatto che esiste il cosiddetto codice "ISPS" (International Security and Port Facilities) che è il codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali, un vero e proprio Regolamento stabilito dal l' IMO (International Maritime Organization) e recepito dall' Unione Europea, che obbliga tutti i porti a conformarsi alle nuove direttive in materia di sicurezza e controllo degli accessi! Per tale motivo è stato necessario progettare, sviluppare e realizzare un sistema di controllo accessi che consente alle Autorità Portuali e Marittime di acquisire un sistema tecnologico che rispetti le prescrizioni di legge e ottimizzi, riduca e controlli i flussi di imbarco. In pratica, paradossalmente, nemmeno le Autorità Portuali potrebbero decidere in autonomia eventuali azioni in seno all' infrastruttura (anche se sollecitate da soggetti esterni come le amministrazioni comunali), perché esse devono rispettare rigorosamente la normativa europea! Altro che deroghe quindi!!! Insomma, per comprendere meglio l' importanza della sicurezza che ruota attorno ad un porto e dentro un porto, si deve immaginare lo stesso come un "AEROPORTO"!! Che facciamo, quindi, cara consigliera Fenech, apriamo alle famiglie anche l' aeroporto Fontanarossa (ora "Vincenzo Bellini") di Catania?? Magari per farci un pic-nic??!?!"