



Primo piano:

- **Circolare MIT sulle AdSP (La Gazzetta Marittima)**

Dai porti

Trieste:

"...Upgrade terminato per una gru del Molo VII..." (The Medi Telegraph, Ferpress)

"...Trieste a RemTech con il Napa4Core..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porti, la sfida dell'Alto Adriatico..." (L'Avvisatore Marittimo)

Genova:

"...La crisi di Genova Doria lancia gli Stati Generali..." (La Repubblica)

"...Fondi concessi alla Culmv..." (Il Secolo XIX)

"...Agenzie marittime l'autunno caldo del porto di Genova..." (Il Secolo XIX)

"...Ente Bacini, rebus sul bando di gara..." (Il Secolo XIX)

"...Il porto di Genova truffato da un suo manager..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Darsena Europa, Breda in difesa del maxi progetto..." (Il Tirreno)

"...Security a Livorno bilancio di una stagione..." (La Gazzetta Marittima)

"...Oggi arriva la nave Berlin..." (La Nazione)

"...Una strada per collegare il faro alla città..." (Il Tirreno)

"...Rientrato il Vespucci in porto..." (La Nazione, Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

"...Su Tenerife e altre "historie" incontro stampa sulla Porto 2000..."
(La Gazzetta Marittima)

"...Il simposio al L.E.M. sul monitoraggio costiero..."
(La Gazzetta Marittima, La Nazione)

"...Scontro sulle "porte vinciane"..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Oggi giornata record di navi operative in porto..." (Ferpress)

Napoli:

"...Delrio: ma sui grandi progetti collaborazione istituzionale..." (La Repubblica)

"...La lettera il governatore ha chiesto 36 mesi di gestione indipendente dall'Autorità di Sistema..." (Il Mattino)

"...De Magistris alla festa di Sudd Scoppia la pace con Bassolino..." (Roma)

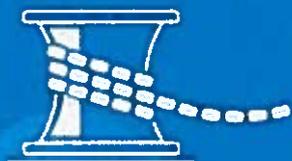
"...Delrio ci riprova, nuovo presidente a giorni..."
(Cronache di Napoli, Il Mattino, Corriere del Mezzogiorno)

"...Naples Shipping and the law 7 Edition 25/26 ottobre 2016..."
(L'Informatore Navale)

Salerno:

"...Annunziata, Messineo o Monti totonomi su chi vince e chi perde..." (Il Mattino)

"...Gli armatori al governatore stupiti dai nomi per il porto..." (Il Mattino)



Bari:

"...Comitato portuale Bari: ultima riunione prima di nascita Autorità di Sistema Portuale Adriatico Meridionale..." (Ferpress)

Gioia Tauro:

"...Esuberi al porto di Gioia: arrivata l'ora della verità..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Movimentazione merci disoccupazione e tensioni..." (Gazzetta del Sud)

"...Decolla il Piano regolatore del porto..." (Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

Catania:

"...Rifiuti al porto spesso finiscono in mare..." (La Sicilia)

Augusta:

"...Il deputato Zappulla: no alla proroga..." (La Sicilia, Siracusa News)

"...Tregua armata tra Di Pietro e Bianco..." (La Sicilia, Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Nel 2016 mezzo milione di crocieristi..." (Ansa)

"...Authority vuole confermare trend positivo..." (Ansa)

Notizie da altri porti italiani e stranieri

Focus:

- **Italian Cruise Day**

(Primo Canale, La Gazzetta Marittima, La Nuova di Venezia e Mestre, Ansa, Gazzetta del Sud, Il Secolo XIX, Ferpress, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime)

- **Report Corte dei Conti UE**

(La Gazzetta Marittima, La Nazione, Il Tirreno)

Il MIT richiama le Autorità portuali: niente scelte fino alle nuove Adsp

Con una dura circolare inviata a tutti i porti italiani

ROMA Per qualcuno, sembra il refrain di quello storico capolavoro cinematografico che fu *Miracolo a Milano*. Ve lo ricordate? Mancano Tot giorni al Diluvio Universale! recitavano a varie riprese, con tempi sempre più accorciati, i protagonisti. Così sulla Riforma Delrio della portualità. A briciole e bricioline, è saltato fuori prima un piccolo elenco di promossi (o graziati) con i nomi di D'Agostino, Giampieri e Prete rispettivamente in via di conferma a Trieste, Ancona e Taranto. Adesso, con una inattesa ma dura circolare ufficiale, il MIT (ovvero il ministero delle infrastrutture e trasporti) ha ricordato visto che già qualcuno se ne stava dimenticando che le Autorità di sistema portuale (Adsp) non possono diventare operative finché la loro costituzione non sarà perfezionata con l'istituzione dei nuovi organi. Ovvero non solo con i presidenti, ma anche con la strutturazione operativa nelle (eventuali) fusioni tra due o più Autorità portuali. In questa fase, fino a quando non ci sarà in chiave operativa la nuova struttura, le attuali Autorità portuali dice testualmente la circolare devono evitare atti che per il contenuto o per la durata siano suscettibili di incidere sulle competenze relative alla programmazione e pianificazione dei nuovi

enti. Un richiamo che sembra fatto apposta per stoppare tutte quelle iniziative che possono creare di fatto situazioni precostituite per gli assetti dei porti; ma che sembra anche voler congelare ogni progetto in atto, con l'inquietante prospettiva per molti di essere poi considerati solo velleità del passato. E con una prospettiva di ulteriore allungamento dei tempi del trapasso. Si ribadisce quindi, con la circolare in questione, che le Autorità portuali attuali devono limitarsi alla stretta ordinaria amministrazione, senza alcuna proiezione verso scelte strategiche che non siano coordinate o approvate dal MIT stesso. Ma delle scelte strategiche già in atto che avverrà? Tutto da chiarire, comprese le valutazioni se la tanto attesa Riforma sia davvero quello che i porti e il cluster marittimo attendono da anni. O se ci sia il rischio che la montagna stia partorendo un topolino (o peggio, una pantegana). A.F.



Trieste, upgrade terminato per una gru del Molo VII

Trieste - È la prima di un pacchetto di tre unità che stanno per essere adeguate.



Trieste - Ha ripreso posto in banchina al Molo VII di Trieste, nella mattinata di oggi, la prima di un pacchetto di tre gru per le quali sono in corso lavori di upgrading. Dopo una serie di operazioni già completate nel 2014, si sta procedendo con l'ulteriore potenziamento e ammodernamento delle strutture a servizio del terminal contenitori dello scalo, gestito da Trieste marine terminal. L'Autorità portuale di Trieste, conferma così l'attenzione allo sviluppo di nuovi traffici, per i quali si sta da tempo incrementando un'adeguata rete di servizi ferroviari destinati principalmente all'Europa centrale e orientale. Le gru soggette ad upgrading potranno, al termine dei lavori, operare su navi con 21 file di container in larghezza (quindi su navi fino a 18.000 teu di capacità), rendendo il Porto di Trieste il più attrezzato dell'Adriatico. Gli interventi stanno riguardando, così come già fatto per le gru riposizionate in banchina, l'ammodernamento della parte elettrica ed elettronica. **In particolare, il sistema elettronico fornito dalla Siemens viene rinnovato con l'installazione del cosiddetto "smart landing", per un migliore controllo delle operazioni di imbarco e sbarco dei contenitori.** Nelle prossime settimane si inizierà a intervenire sulla struttura di un'altra gru, con un timing che avrà termine a primavera del prossimo anno, quando saranno completate le modifiche sulla terza struttura. I lavori sono svolti da Cimolai Technology di Padova in Associazione temporanea d'impresa (ATI) con la Port Cranes srl di Reggio Emilia.

AP Trieste: Molo VII, ricollocata in banchina una delle gru in fase di upgrading

(FERPRESS) – Trieste, 30 SET – Ha ripreso posto in banchina al Molo VII di Trieste, nella mattinata di oggi, la prima di un pacchetto di tre gru per le quali sono in corso lavori di upgrading. Dopo una serie di operazioni già completate nel 2014, si sta procedendo con l'ulteriore potenziamento e ammodernamento delle strutture a servizio del terminal contenitori dello scalo, gestito da Trieste marine terminal.

L'Autorità portuale di Trieste, conferma così l'attenzione allo sviluppo di nuovi traffici, per i quali si sta da tempo incrementando un'adeguata rete di servizi ferroviari destinati principalmente all'Europa centrale e orientale.

Le gru soggette ad upgrading potranno, al termine dei lavori, operare su navi con 21 file di container in larghezza (quindi su navi fino a 18.000 teu di capacità), rendendo il Porto di Trieste il più attrezzato dell'Adriatico.

Gli interventi stanno riguardando, così come già fatto per le gru riposizionate in banchina, l'ammodernamento della parte elettrica ed elettronica. In particolare, il sistema elettronico fornito dalla Siemens viene rinnovato con l'installazione del cosiddetto "smart landing", per un migliore controllo delle operazioni di imbarco e sbarco dei contenitori. Nelle prossime settimane si inizierà a intervenire sulla struttura di un'altra gru, con un timing che avrà termine a primavera del prossimo anno, quando saranno completate le modifiche sulla terza struttura.

I lavori sono svolti da Cimolai Technology di Padova in Associazione temporanea d'impresa (ATI) con la Port Cranes srl di Reggio Emilia.

PRESENTATI GLI INTERVENTI COFINANZIATI DALL'EUROPA

Trieste a RemTech con il "Napa4Core"

Il progetto in fase di attuazione punta a una nuova innovativa piattaforma logistica

FERRARA - Come più volte annunciato dal 21 al 23 Settembre presso il quartiere fieristico, si è svolto l'evento italiano specializzato sulle bonifiche dei siti contaminati, la protezione e la riqualificazione del territorio, RemTech 2016.

La manifestazione, giunta alla sua decima edizione, ha approfondito gli argomenti di maggiore attualità ed interesse nel settore della tutela e riqualificazione ambientale del territorio, dalla recente evoluzione normativa, alle analisi di rischio ambientale, dalle tecnologie di bonifica, alle innovazioni in materia di monitoraggio e di controllo ambientale.

Nell'ambito della "Conferenza Nazionale dell'Industria sull'Ambiente e le Bonifiche" tenutasi il 22 settembre, ha avuto molto successo il panel "La gestione informatizzata di un cantiere: focus sulle attività di bonifica".

In tale occasione l'**Autorità Portuale** di Trieste ha effettuato una presentazione degli interventi e dei cantieri attualmente in corso nell'area portuale localizzata tra il terminal Scalo Legnami e lo Stabilimento Siderurgico di Servola, al fine di realizzare una nuova piattaforma logistica al servizio dei traffici marittimi ed intermodali. L'intervento, cofinanziato dal Programma europeo Connecting Europe Facility, è parte del progetto Napa4Core che include altresì interventi infrastrutturali di miglioramento dell'accessibilità terrestre e marittima del porto di Koper e la collaborazione di Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.

Più specificatamente, le aree interessate dalla realizzazione del nuovo accosto attrezzato per navi RO-RO, dalla creazione di nuovi accosti per merci e containers e dalla possibilità di utilizzare le aree retrostanti per le operazioni portuali e/o l'accostamento e la movimentazione di container e deposito, ricadono all'interno del Sito inquinato di Interesse Nazionale di Trieste. Tale condizione richiede delle delicate preliminari operazioni di bonifica a terra delle acque di falda, di bonifica dei terreni contaminati e di bonifica dell'area marina mediante dragaggio dei sedimenti.

Questi ultimi interventi vengono

gestiti e monitorati attraverso un innovativo software open source che garantisce un continuo processo di assessment e di controllo sia da parte dell'**Autorità Portuale** che degli stakeholder coinvolti negli interventi in atto.

Al termine dell'intervento, l'ingegner Marcone, dirigente, responsabile della Direzione Tecnica dell'**Autorità Portuale** di Trieste, ha espresso "grande soddisfazione per la proficua giornata di lavoro",

sottolineando "l'importanza di implementare strumenti aperti, trasparenti e partecipativi su tematiche particolarmente delicate ed impattanti dal punto di vista ambientale per la nostra città. Gli interventi di bonifica, cofinanziati dal fondamentale contributo dell'Unione Europea, ed il correlato strumento di monitoraggio, rappresentano tra l'altro dei processi e delle metodologie potenzialmente replicabili in altri ambiti portuali italiani".

CAPODISTRIA PRIORITARIA NEL PIANO NAZIONALE SLOVENO DEI TRASPORTI

Porti, la sfida dell'Alto Adriatico

Tre nuove gru a Trieste per accogliere le navi da 18 mila teu

Si accende la corsa per la leadership portuale in Alto Adriatico: l'Autorità portuale di Venezia ha appena avuto il tempo di annunciare l'assegnazione della progettazione della sua piattaforma offshore per container petrolio a un consorzio italo-cinese (valore 4 milioni di euro, ma l'importante è che il progetto va avanti), che dalla sponda opposta i concorrenti hanno replicato con importanti passi avanti per i rispettivi progetti di sviluppo nel settore portuale. A Trieste è stata montata al molo VII la prima di tre gru che potranno operare su navi da 18 mila teu. In Slovenia, il 29 settembre il governo ha approvato il piano nazionale per le infrastrutture di trasporto, che vale un miliardo all'anno per i prossimi quindici anni e che vede come opere prioritarie il porto di Capodistria e il raddoppio della linea ferroviaria da Capodistria a Divaccia.

Il piano nazionale dei trasporti sloveni copre gli anni fino al 2030 ed è diviso in due tranches: una da 9 miliardi di euro fino fra 2016 e 2022, con la quota di investimento

pubblico pari a 5,1 miliardi e il resto assegnato ai privati; e un'altra da 7,9 miliardi fino al 2030, per la maggior parte di finanziamenti pubblici. Il piano è basato sulla strategia infrastrutturale lanciata dal governo nel 2015. La strategia comprende 108 interventi nelle diverse modalità di trasporto, di cui 29 ferroviarie, 37 stradali, 22 di trasporto pubblico, 14 portuali e 6 aeroportuali, oltre a misure per la sicurezza e l'organizzazione del traffico.

Ogni anno il governo investirà circa 600 o 700 milioni di euro, mentre i privati parteciperanno per 300 milioni di euro, per un totale complessivo di appunto un miliardo annuo circa.

«Effetti positivi» - ha detto il ministro sloveno delle Infrastrutture, Peter Gašperšič, al termine della riunione settimanale del governo - del programma nazionale sono evidenti, nel costante investimento in infrastrutture, che a sua volta ha effetti positivi su economia, crescita economica, sicurezza stradale, impatto sull'ambiente».

Il documento approvato cita di-

versi progetti strategici. Nel settore ferroviario, è prioritario il raddoppio della linea fra Capodistria e Divaccia, che si inserisce nel più ampio progetto di modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria per inserirla nella rete pan-europea. Il raddoppio, del costo di 1,4 miliardi di euro, è fortemente voluto dal governo, nonostante che il porto di Capodistria possa essere collegato alla rete europea con un raccordo di soli 12 chilometri e una spesa di 50 milioni di euro. Ma questo raccordo passerebbe per Trieste, rendendo Capodistria meno competitiva rispetto al concorrente italiano.

Nel trasporto marittimo, la priorità è appunto lo sviluppo dell'unico porto commerciale del paese, quello di Capodistria. Sul fronte stradale, le opere principali sono il completamento dell'autostrada Druženci-Gruskovje, la costruzione della seconda galleria a Karavanke, che collega Slovenia e Austria, e la costruzione del secondo asse di sviluppo Nord-Sud. Inoltre si punta allo sviluppo dei tre aeroporti internazionali alla sostenibilità ambientale del trasporto pub-

blico

A pochi chilometri, Trieste cerca di farsi trovare pronta alla sfida con l'adattamento di tre gru del Molo VII. «Le gru soggette ad upgrading-spiegel» Autorità portuale - potranno, al termine dei lavori, operare su navi con 21 file di container in larghezza (quindi su navi fino a 18.000 teu di capacità), rendendo il porto di Trieste il più attrezzato dell'Adriatico». Gli interventi stanno riguardando, così come già fatto per le gru riposizionate in banchina, l'ammodernamento della parte elettrica ed elettronica. In particolare, il sistema elettronico fornito dalla Siemens viene rinnovato con l'installazione del cosiddetto "smart landing", per un migliore controllo delle operazioni di imbarco e sbarco dei contenitori. Nelle prossime settimane si inizierà a intervenire sulla struttura di un'altra gru, con un timing che avrà termine a primavera del prossimo anno, quando saranno completate le modifiche sulla terza struttura. I lavori sono svolti da Cimolai Technology di Padova in Associazione temporanea d'impresa (Ati) con la Port Cranes di Reggio Emilia.

Alberto Ghiera

La crisi di Genova Doria lancia gli Stati Generali

- > Oggi il primo confronto con imprenditori e sindacati
- > Si parte dall'industria: "Ma il governo deve ascoltarci"



MASSIMO MINELLA

ALLA fine ciò che conta di meno è il nome. Possono essere, "ma anche no", gli Stati Generali di Genova contro la crisi. Ma ciò che importa è il loro contenuto e, ancor più, la capacità che il territorio dimostrerà di avere nel dialogo serrato con il governo. Che esista un problema-Geno-

va (solo per restare alla città capoluogo, ma la riflessione vale altrettanto in chiave ligure) nessuno può metterlo in dubbio. Che serva una strategia comune per provare a risolverlo, quel problema, dovrebbe essere altrettanto acclarato. Ci si proverà da oggi pomeriggio a trovare qualche soluzione utile per spegnere il fuoco della crisi.

SEGUE A PAGINA III

Stati Generali anti-crisi imprese e sindacati a confronto da Doria

Alle 17,30 vertice con Confindustria e organizzazioni
Bosco: "Spirito collaborativo, no alle contrapposizioni"

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA»
MASSIMO MINELLA

Il sindaco Marco Doria aprirà infatti ufficialmente oggi pomeriggio alle 17,30 con Confindustria e i sindacati il percor-

so che conduce agli Stati Generali, atto finale di un lavoro che si concluderà soltanto quando sul tavolo del governo saranno state messe in fila tutte le criticità e, subito dopo, si sarà dato il via al confronto per trovare soluzioni adeguate. Doria ha approfittato la scorsa settimana dell'incontro da cui è

scaturito l'accordo sugli appalti per lanciare l'operazione. Era stato il segretario della Camera del Lavoro di Genova Ivano Bosco, attraverso le colonne di *Repubblica*, a sollecitare Doria a una chiamata collettiva del territorio verso le criticità più eclatanti, le crisi aziendali, gli intoppi burocratici che

- segue -

frenano lo sviluppo, la scarsa attrattività delle aree che spostano l'asse del lavoro in altre regioni, o nazioni. Doria, prima della pausa estiva, aveva immediatamente raccolto l'invito di Bosco, impegnandosi nella convocazione di una grande iniziativa cittadina proprio sui temi del lavoro alla ripresa autunnale. Lunedì scorso, dando atto delle sollecitazioni di Bosco, il sindaco ha annunciato di voler procedere alla sua maniera, tenendosi lontano da kermesse e propaganda, ma cercando di essere da subito operativo. La prima tappa di "ascolto", nelle intenzioni del sindaco, è così l'industria. Per questo, oggi si partirà dal tavolo con Confindustria e i sindacati. Sarà un confronto subito operativo, in agenda fra le 17,30 e le 20, in cui verranno indicate le situazioni più critiche, da Ericsson a Piaggio Aerospace, passando per l'Ilva, senza dimenticare vicende che da troppo tempo attendono soluzioni. Come, ad esempio, il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, senza il quale il cantiere continua a pagare diseconomie di scala che lo penalizzano nei confronti delle altre realtà del gruppo (nonostante il carico di lavoro conquistato di recente). O come le riparazioni navali, che ancora attendono di conoscere chi sarà a gestire i bacini di carenaggio, mentre a Marsiglia e a Piombino si fa a gara a chi offre le migliori condizioni di lavoro per le aziende genovesi leader internazionali del mercato, Mariotti e San Giorgio.

«Sarà l'inizio di un confronto, che avevamo chiesto da tempo — spiega Ivano Bosco — Ci attendiamo proposte che siano in grado di far dialogare la comunità con il governo. Noi ci avviciniamo con uno spirito propositivo, non di contrapposizione, perché su questi temi si dev'essere tutti dalla stessa parte. Vediamo come è possibile uscire da questa situazione critica e cominciamo a ragionarne insieme. È un momento di confronto importante, nessuno pensa a fare delle parate, che sarebbero totalmente inutili. Vogliamo essere operativi da subito»



IVANO BOSCO
Il segretario genovese della Cgil ha lanciato la proposta degli Stati Generali

RESPINTO DAL MINISTERO IL RICORSO DEI REVISORI DEL PORTO CONTRO L'AUTORITÀ DI GENOVA

Fondi concessi alla Culmv, il Mit si schiera dalla parte di Palazzo San Giorgio

Giudicato regolare il contributo di 3,5 milioni di euro

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Una nota, una semplice nota. Tanto è bastato agli uffici dell'Autorità portuale per tirare un sospiro di sollievo e vincere l'ennesima battaglia contro il Collegio dei revisori dei conti del porto di Genova.

Questa volta la sentenza - attesa da settimane - è arrivata direttamente dal ministero dei Trasporti: il Mit ha giudicato regolare il contributo di 3,5 milioni di euro che Palazzo San Giorgio, lo scorso dicembre, ha concesso alla Compagnia Unica (Culmv), fondi previsti dal comma 15 bis dell'articolo 17 della legge 84/94 sui porti. L'importo, nello specifico, riguarda la cifra inserita nell'emendamento cosiddetto "salva compagnie", che prevede la possibilità, da parte delle Autorità portuali, di destinare una quota, non superiore al 15% delle entrate de-

rivate dalle tasse sulle merci, ai lavoratori delle compagnie, a fronte però, da parte di quest'ultime, di una riduzione di almeno il 5% all'anno della manodopera impiegata. Il Collegio dei revisori dei conti del porto di Genova, fin da subito, ha contestato a Palazzo San Giorgio la mancata riduzione del personale da parte della Culmv, includendo in questo calcolo, in base al totale dei lavoratori, anche le unità che non sono operative in banchina, come quelle amministrative, nonostante quest'ultime, seguendo quanto indicato dall'emendamento, non dovrebbero essere prese in considerazione perché non espressamente impiegate nell'attività di carico e scarico delle merci. A rassicurare, almeno parzialmente, l'ente oggi guidato dall'ammiraglio Giovanni Pettorino, ci aveva già pensato il voto unanime del Comitato portuale a favore dei fondi concessi alla Culmv, ma dopo la comunicazione arrivata da Roma, adesso il caso può essere definitivamente archi-

viato.

Pratica chiusa, quindi. Esce la seconda battaglia vinta dall'Autorità portuale contro il Collegio dei revisori dei conti dopo un primo successo da

parte di Palazzo San Giorgio arrivato quando il ministero dei Trasporti ha sbloccato i 3,6 milioni di euro per costruire la nuova Torre piloti di Genova, il cui stanziamento era stato contestato, lo scorso febbraio, sempre dai revisori.

Un duello infinito, pare, quello tra Authority e Collegio dei revisori, che per il momento vede Palazzo San Giorgio in netto vantaggio, anche se resta aperto il dossier relativo alle concessioni in porto. In quest'ultimo caso il Collegio - composto da Vincenzo Altamura, Albertina Vettraino e Romilda Barzon - si è messo di traverso sulla proroga data ai terminalisti San Giorgio, Sech e Spinelli per un periodo rispettivamente di 10, 25 e 34 anni oltre la naturale scadenza al 2020. Da Roma si attendono notizie.

www.themediatelegraph.it

- segue -

933

persone
gli impiegati totali
della Compagnia Unica
nel capoluogo ligure

888

addetti
i lavoratori Culmv
operativi in banchina
nel porto di Genova



Un lavoratore della Culmv nel porto di Genova

PAMBIANCHI

VERTENZE CHINA COSCO E UASC-HAPAG. LOTTA ITALIA-SPAGNA PER SCARICARE DUE NAVI HANJIN

Agenzie marittime l'autunno caldo del porto di Genova

Al crac di Hanjin seguiranno le fusioni tra i principali colossi del settore container

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Dopo il crac di Hanjin col licenziamento di 92 persone tra Genova e Milano, sono due le vertenze che si profilano sul fronte delle agenzie marittime nei prossimi mesi, sempre nel settore del trasporto container. Entrambe sono ricadute di due mega-fusioni concluse quest'anno, le operazioni Cosco-China Shipping e Hapag Lloyd-Uasc.

La vertenza Cosco a Genova procede sotterranea. Secondo indiscrezioni, l'accordo non è ancora chiuso, ma i 30 dipendenti dell'agenzia italiana di China Shipping dovrebbero essere assunti dal gruppo Cosulich, che opera in Italia da agente di Coscon (oggi China Cosco), cioè la compagnia container del gruppo Cosco. I dipendenti tuttavia non sarebbero interamente riassorbiti nell'agenzia, ma una parte sarebbe impiegata in altre società Cosulich. L'accordo è però lontano, perché riflesso di una fusione che avviene in Cina ma non Italia.

dove invece c'è un passaggio tra due società, agenzie di diverse compagnie: China Shipping Italy (joint venture tra il gruppo cinese e la Finsea di Luigi Negri) e Coscon Italy (jv tra il ramo europeo della Coscon e la Fratelli Cosulich).

Al gruppo Finsea appartiene anche Uasac, agenzia per l'Italia della compagnia Uasc, che impiega 90 persone. I termini della vertenza in questo contesto sono ancora tutti da costruire, perché l'intera operazione di fusione è soggetta al parere dell'Antitrust europea, che non arriverà prima di novembre.

Nei termini attuali dell'accordo, Hapag Lloyd (280 persone in Italia, la maggior parte a Genova) e Uasc costituirebbero una compagnia con quartier generale ad Amburgo e Uasc di fatto sarebbe trasformata in una delle "Region" del gruppo tedesco. In questo momento si stanno muovendo le pedine ai massimi livelli, mentre la vertenza in Italia potrebbe aprirsi nel primo trimestre del prossimo anno.

Intanto, sul fronte Hanjin, un

nuovo incontro è previsto con i delegati nazionali sindacali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti il 10 ottobre. L'azienda, in questo momento sotto la gestione del liquidatore Giovanni Marciari, continua a operare regolarmente: nessun ritardo dei pagamenti da parte della clientela, e questo è un indice di quanto la bancarotta sia arrivata davvero improvvisamente, travolgendo dalla Corea un'azienda strutturalmente sana e apprezzata.

Due navi della compagnia hanno appena superato il Canale di Suez con 4.500 container da scaricare: ora è testa a testa tra gli operatori logistici in Italia (ma i meglio informati dicono Genova) e quelli di Valencia per poter accogliere e scaricare le due unità. A Roma è già stata chiesta la protezione legale alla Corte d'Appello per evitare sequestri. Dietro al dossier, oltre ai vertici di Hanjin Italy (Nanni Cerruti e Andrea Dellacasa), anche Giampaolo Botta (dg Spediporto), Gian Enzo Duci (presidente Federagenti), Nereo Marcucci (presidente Confetra).

RIPARAZIONI NAVALI. IN RITARDO LA PROCEDURA PER L'AFFIDAMENTO DELL'AREA GENOVESE

Ente Bacini, rebus sul bando di gara

Silenzio dall'Authority. Il dossier potrebbe finire nelle mani del nuovo presidente

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Tempi lunghi, almeno rispetto alle aspettative iniziali. Forse lunghissimi, visto che l'Autorità portuale del capoluogo ligure non ha ancora pubblicato il bando di gara per la privatizzazione di Ente Bacini, la società che ha in mano l'area delle riparazioni navali nel porto di Genova.

La pratica si sarebbe dovuta concludere al più tardi entro la metà di settembre di quest'anno, ma da Palazzo San Giorgio non sono ancora state comunicate novità, tanto che secondo fonti vicine al dossier, quella dell'affidamento delle vasche di carenaggio, potrebbe essere

uno dei primi problemi da risolvere sul tavolo del nuovo presidente del porto del capoluogo ligure, la cui nomina è attesa a giorni. All'inizio di settembre, il commissario dell'Authority, Giovanni Pettorino, ha comunicato ai membri del comitato portuale la conclusione dell'istruttoria da parte della struttura tecnica per il bando di gara relativo alla concessione del servizio di carenaggio e il prossimo passaggio avrebbe dovuto riguardare l'ufficiale rinuncia alla concessione da parte della società Ente Bacini. Non solo, Palazzo San Giorgio, prima che calasse il silenzio, aveva anche confermato i suoi impegni relativi all'elettrificazione delle banchine (11,7 milioni di euro), alla messa in sicurezza ambientale del bacino uno (nove milioni di euro) e all'ade-

guamento infrastrutturale e alla messa in sicurezza degli impianti del bacino cinque (750 mila euro).

In attesa del bando di gara vero e proprio, i soggetti che nei mesi scorsi hanno partecipato alla manifestazione di interesse per affidamento dell'area sono quattro: il gruppo genovese Mariotti-San Giorgio guidato da Marco Bisagno e Ferdinando Garrè, il cantiere ligure Amico & Co, tra i più conosciuti al mondo nel refit di yacht dai 35 metri in su, Fincantieri, il colosso italiano della navalmeccanica e G.M.G. (General Montaggi Genovesi). Le cose potrebbero comunque cambiare ancora, perché al bando potrebbero partecipare anche gruppi industriali che ancora non si sono fatti avanti pubblicamente.

www.themeditelgraph.it



L'area delle riparazioni navali nel porto di Genova

BALOSTRO

L'AUTHORITY SMENTISCE IL DIRIGENTE: «GLI INCARICHI EXTRA NON ERANO AUTORIZZATI»

«Il porto di Genova truffato da un suo manager»

Tangenti e consulenze, altre accuse a Pieracci: «Appalti a ditta amica per 1 milione»

ALLA DITTA di cui era consulente ha fatto avere secondo l'accusa un milione di lavori con il sistema dello "spezzatino", la frammentazione degli appalti sotto la soglia dei 40 mila euro oltre la quale sarebbe obbligatoria una gara pubblica. E per consolidare quell'andazzo, il manager del porto ha raggirato l'ente stesso per cui lavorava, tanto che la Procura lo accusa pure di truffa.

È una delle novità principali emerse nell'inchiesta condotta dai finanziari del Secondo gruppo su Andrea Pieracci, su-

perdirigente dell'Autorità portuale.

Ricordiamo: le Fiamme Gialle e la Procura gli hanno addebitato in primis il reato di corruzione poiché ai loro occhi ha preso tangenti mascherate da consulenze per circa 70 mila euro, corrisposte dalla "Drafin-Sub", azienda specializzata in bonifiche sottomarine, dragaggi e posa di tubazioni sia in alto che in basso fondale. Sempre nell'opinione degli inquirenti, DrafinSub più o meno in quel periodo ha ottenuto commesse per lavori all'interno

dello scalo, nella cui assegnazione Pieracci ha avuto un ruolo decisivo. Ancora: nel corso dell'indagine il pm ha delegato una perizia che certifica - pur restando evidentemente uno studio di parte - come le collaborazioni siano state in realtà «fittizie». E oggi si apprende che spesso quei lavori erano banali copiatore da Internet, elemento che i militari del comando provinciale rimarcano nelle proprie informative. Pieracci, interpellato alla divulgazione delle prime notizie tramite il suo difensore Carlo

Biondi, ha ammesso di essere stato collaboratore d'una società con la quale doveva poi trattare appalti nella sua veste di funzionario pubblico; ma ha rimarcato come l'Authority lo avesse autorizzato a quell'attività, certificando in sostanza un conflitto d'interesse.

Dagli atti dell'indagine emerse tuttavia come la medesima Autorità portuale contesti questa posizione, e ribadisca come Pieracci non avesse ottenuto alcun via libera all'incarico extra.

M.GRA. - M.IND.

Darsena Europa, Breda in difesa del maxi-progetto

Il presidente della Camera di Commercio al fianco di Gallanti
«È un investimento indispensabile per il futuro della città»

► LIVORNO

Alla prima uscita pubblica importante il neo-presidente della Camera di Commercio livornese maremmana, il grossetano Riccardo Breda, scende in campo senza indugi in difesa del progetto di realizzare a Livorno la Darsena Europa, il maxi-progetto che è l'unico in grado di assicurare sviluppo alle banchine livornesi, altrimenti destinate a un declino inesorabile

per l'inadeguatezza infrastrutturale di fondali e larghezza del canale d'accesso. «Darsena Europa è un investimento strategico non solo per il porto ma per tutta Livorno», dice Breda sottolineando che il commissario Gallanti ha «ben chiarito» come le osservazioni della Corte europea siano relative ad «un contesto più ampio» e non possano «pregiudicare la bontà del progetto».

Per il presidente dell'antecamerale della costa toscana, di fronte ad opere di tale impor-

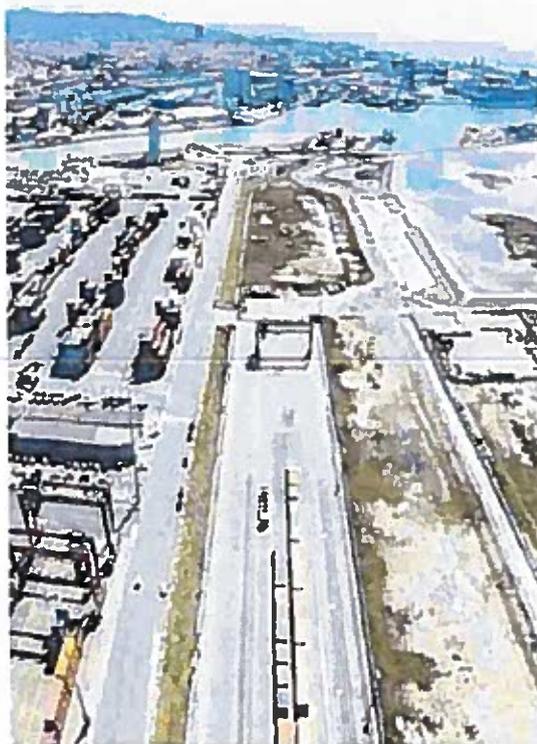
tanza, si deve «cercare di fare valutazioni serie e basate su argomentazioni motivate». È per questo che torna a ripetere il giudizio di Gallanti sul fatto che «Darsena Europa è una infrastruttura necessaria e vitale, un progetto di straordinario impatto per tutto il sistema economico livornese». E la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, come intende schierarsi? «Faremo di tutto perché il progetto venga realizzato in tempi rapidi e la città di Livorno e tutto il suo mondo

economico possano trarne gli indubbi benefici».

Breda ricorda che «il rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura portuale di Livorno avrà conseguenze importanti sull'occupazione, non solo per rilanciarla, ma anche per consolidare quella esistente». E aggiunge che «in una città la cui economia è legata a doppio filo al suo porto, il rinnovo delle infrastrutture significa adeguarsi alle richieste del mercato e quindi mantenere il traffico nel nostro scalo portuale, che altrimenti si rivolgerebbe altrove».



Riccardo Breda



Il porto: a sinistra la Darsena Toscana, a destra l'area del futuro progetto



INELLA RIPRESA DEI WORKSHOP AL PROPELLER

Security a Livorno bilancio di una stagione

Costi e benefici dell'emergenza autorizzati dai responsabili dei vari settori - Le prossime sfide

LIVORNO - L'analisi del grado di sicurezza del porto di Livorno alla luce degli ultimi dati della stagione estiva è stato il tema con il quale si sono aperti i lavori dell'anno sociale 2016-2017 al Propeller labronico.

La questione sicurezza, per attualità ed importanza, condiziona gli spostamenti di viaggiatori e turisti di tutto il mondo - è stato detto nella serata del Propeller - e se, come riportano i dati, la crescita dell'andamento del turismo in Italia nel periodo estivo 2016 è stata esponenziale ciò è frutto anche del senso di protezione che il Paese è riuscito a comunicare. Ha pagato l'impegno in termini di controlli e procedure, aumentato dal 10 agosto in poi nei porti destinati a traffici crocieristici e passeggeri: un impegno notevole ma non "indolore" per certi aspetti. Anche il porto di Livorno ha avuto l'innalzamento del livello di sicurezza da 1 a 2 con l'intensificazione dei controlli in una fase di grande afflusso turistico, di portata ancora maggiore agli anni precedenti. E proprio sulla valutazione di obblighi, procedure e risultati in termini economici e sociali nel porto labronico si sono concentrati gli interventi dei relatori invitati dalla presidente del Club Maria Gloria Giani Pollastrini.

Hanno portato la loro esperienza nelle diverse sfaccettature i rappresentanti delle varie realtà che operano in porto quali il terminal passeggeri, quello merci, la polizia di frontiera e la Capitaneria di Porto. Giovanni Spadoni, dirigente della Porto 2000, ha ragguagliato sulle normative in materia di security recepite dal terminal passeggeri, da quelle europee, al programma nazionale di sicurezza marittima del Ministero dei Trasporti in accordo con il CISM - Comitato Interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti, al codice di sicurezza ISPS (IMO) - che per i piani di sicurezza nei porti prevede appunto i tre livelli: normale operativo, allerta, emergenza reale. Spadoni ha riferito che dal 10 agosto al 23 settembre, quindi in regime di livello di allerta con procedure di controllo



Nella foto: da sinistra Alberigo Martino, Vincenzo Di Marco, M. Gloria Giani Pollastrini, Averardo Grifoni e Giovanni Spadoni.

intensificate, il terminal ha operato ben 97 navi da crociera con circa 190mila passeggeri, 484 traghetti con circa 537mila passeggeri e più di 190mila veicoli (+ 19% rispetto al 2015), senza registrare né code né lamentele da parte dei passeggeri che, al contrario, hanno apprezzato le procedure a loro tutela. Questo grazie anche alla coordinazione con la Capitaneria di porto e le altre forze dell'ordine, esercito incluso, che hanno supportato il personale del terminal anche in quei compiti di interdizione che solo a loro sono concessi. Le lamentele per il livello 2 sono invece giunte dalle compagnie navali per due ragioni - ha detto il dirigente - sia perché è stato ritenuto che tale provvedimento fosse da adottare eccezionalmente, quindi per periodi brevi, sia per la non osservanza dello stesso in altri stati europei, fattore questo che ha creato motivo di concorrenza. In particolare il disagio si è avuto per le maggiori incombenze dovute dagli equipaggi delle navi. Altra nota dolente - ha continuato Spadoni - l'aumento esponenziale dei costi subiti dal terminal per l'incremento delle ore di lavoro del personale interno addetto ai controlli e per quello esterno a cui ha dovuto ricorrere per far fronte alle maggiori esigenze.

Nel settore merci e contenitori invece - come spiegato da Averardo Grifoni del terminal Lorenzini - il livello di security richiesto è 1, innalzabile solo dietro segnalazione della Capitaneria o della Questura in previsione di rischio, caso non verificatosi quest'anno. Il terminal

è comunque dotato ed attua tutti i sistemi a garanzia della security: recinti, badge di ingresso sia ai gate che negli uffici, ronde diurne e notturne, controlli scanner per le merci, costante presenza del responsabile PSO (Port Security Officer) ed esercitazioni con l'ausilio della Capitaneria di porto per il continuo perfezionamento di dotazioni e procedure. Proprio sull'importanza delle esercitazioni e sulla necessità dell'abbinamento security-safety per la migliore efficacia dei risultati si è soffermato Grifoni. Fra i relatori della serata anche Alberigo Martino, in carica a Livorno dal febbraio scorso come dirigente della Polizia di Frontiera marittima, corpo che opera nel coordinamento delle attività di polizia di frontiera e di contrasto all'immigrazione clandestina attraverso controlli documentali, ai passeggeri ed ai veicoli, attività di intelligence, di prevenzione e di generale contrasto agli illeciti in ambito portuale con controlli H24 in raccordo con le altre forze dell'ordine per far fronte alla complessa realtà portuale. In un ambito in continua evoluzione come quello portuale le sfide sono sempre molte e, come segnalato da un intervento di Luigi Garruto, responsabile della Dogana di Livorno, la prossima sarà fronteggiare la criticità degli arrivi dalle aree extra-Schengen attraverso la dotazione di strutture idonee.

Ha concluso gli interventi il direttore marittimo della Ioscana C.V. (CP) Vincenzo Di Marco ricordando che in un contesto dove si è reso necessario il passaggio del

PIOMBINO IL VICESINDACO STEFANO FERRINI ILLUSTRÀ LE INIZIATIVE IN CITTÀ PER I TURISTI

Oggi arriva la nave Berlin, un'altra crociera in porto

- PIOMBINO -

ARRIVA stamani al porto il «Berlin» con 260 passeggeri a bordo. La nave, 126 metri di lunghezza e proveniente da Nizza, arriverà a Piombino intorno alle 8 e ripartirà per Sorrento alle ore 13. Soddisfatto l'assessore Stefano Ferrini. «Abbiamo affrontato questa sfida con grande interesse, curiosità e voglia di fare e la città tutta ha risposto con entusiasmo e positività. Piombino non vanta una tradizione nel settore del turismo da crociera e l'esperienza di quest'anno risulta essere una novità per la città e l'amministrazione, tuttavia il favore riscosso da parte dei turisti che per la prima volta visitano la nostra città ed i riscontri positivi da parte di tutte le categorie economiche e

commerciali cittadine, ci spingono a proseguire in questa direzione ed ad affrontare questa importante sfida per il futuro di Piombino con determinazione e consapevolezza che si può e si deve fare sempre meglio, cercando di consolidare l'esperienza fin qui maturata per proporre un'offerta turistica di qualità e varietà, puntando sulla valorizzazione delle risorse naturali e culturali presenti sul territorio» ha detto Ferrini che considera il bilancio di queste prime giornate di accoglienza e cura dei crocieristi «positivo».

«**TUTTAVIA** per valutazioni approfondite, anche nell'ottica di un miglioramento continuo dei servizi offerti, dovremmo attendere i risultati dell'indagine di gradimento svolta tramite la somministrazione

ai crocieristi di un questionario di gradimento». Oltre la metà dei passeggeri a bordo stamani saranno accolti e guidati nel tour della città dagli addetti del Comune di Piombino che ha organizzato un pacchetto di attività per i turisti in collaborazione con Parchi Val di Cornia e Tiemme, **Autorità Portuale**, Confesercenti, Confcommercio, Cna, Pro Loco, Doc Val di Cornia. È prevista una navetta messa a disposizione dalla Tiemme dalle ore 8 fino alle 12.30 che condurrà i passeggeri della nave in Cittadella. Ci saranno anche due trenini: il primo, panoramico, permetterà ai turisti di vedere Salivoli e Calamoresca mentre il secondo verrà destinato a coloro che desiderano visitare il Centro storico. Prevista anche l'apertura del museo archeologico di Cittadella e del Castello.



FIDUCIOSO
Stefano Ferrini

Marchetti (M5s): una strada per collegare il faro alla città



Nel corso del Consiglio, dopo la votazione del consolidato, il consigliere Marchetti (M5s), ha presentato un atto di indirizzo insieme ai colleghi Lenzi e La Fauci, teso alla valorizzazione del "Fanale dei Pisani", ovvero il faro del porto di Livorno, che impegna sindaco e giunta a "valutare ogni interlocuzione possibile" con **Autorità portuale**, ministero della Difesa e ogni ente interessato perché si possa fruire. L'obiettivo è di aprirlo dunque alla cittadinanza e al turismo sia con opere a mare, cioè con la realizzazione di un approdo diretto, che con la realizzazione di una strada pubblica con parcheggio, connessa con la viabilità cittadina.

In pratica, spiega Marchetti, data la trasformazione urbanistica del comparto dell'ex Cantiere Orlando, ora sarebbe possibile connettere il fanale alla viabilità pubblica con la realizzazione di un brevissimo tratto di strada, procedendo all'esproprio delle piccole aree private che si sovrappongono. Un esproprio sicuramente funzionale al turismo ma che allo stesso tempo andrebbe a separare le aree di Azimut da quelle del grande bacino in muratura sul cui destino è ancora in corso un'accesa discussione (riparazione di navi o yacht) che sarà risolta dalla gara per la gestione dei bacini indetta **dall'Autorità Portuale**.

(e.p.)

Rientrato il «Vespucci» in porto Come visitare lo storico veliero

Da domani a lunedì 10 ottobre sarà ormeggiato al porto Mediceo

- LIVORNO - NAVE VESPUCCI, il veliero simbolo della Marina militare comandata da Curzio Pacifici, in sosta nel porto Mediceo di Livorno da domani al lunedì 10 ottobre, dopo aver appena terminato la sua 80/a campagna di istruzione con gli allievi dell'Accademia navale, attraverso il Mediterraneo Occidentale, l'Atlantico e il Mare del Nord.

CENTO ALLIEVI della prima classe dell'Accademia Navale dopo aver completato il primo importante appuntamento con l'addestramento in mare, iniziato il 7

luglio proprio con la partenza dalla città labronica, chiuderanno la campagna di istruzione con una cerimonia che si svolgerà a bordo domani. Ben oltre ottomilamiglia percorse, per un totale di 1.280 ore di navigazione, con tappe nelle maggiori città e capitali europee come Port Mahon in Spagna, Lisbona, Cadice, Dublino, Oslo, Copenaghen, Anversa, Brest e Valencia. Nella sosta a Livorno verrà allestita a bordo una mostra fotografica dal titolo «Ridiamo la vita», patrocinata dall'associazione «Opera Santa Caterina» di Livorno e dal circolo fotografico «Vividi contrasti» di Pisa.

LA FINALITÀ della mostra, che si concluderà con una premiazione degli scatti migliori, è quella di raccogliere fondi da destinare in beneficenza alla Onlus Santa Caterina associazione di volontariato che supporta costantemente numerose famiglie che necessitano di assistenza.

NAVE Vespucci, che come vuole la tradizione, ha portato la pioggia al suo arrivo in rada a Livorno dopo la crociera d'istruzione estiva, sarà visitabile nei giorni di lunedì, mercoledì e giovedì dalle 14.30 alle 18.30 e nei giorni di venerdì sabato e domenica dalle 10.30 alle 12.30 e dalle 15.30 alle 18.

L'OMAGGIO
Il saluto al rientro della nave dopo la crociera di istruzione di 8mila miglia



Il Tirreno



STAMANI L'ORMEGGIO

Arriva la Vespucci e incanta tutti...



■ ■ L'hanno vista tutti, anche il Marinaio, veleggiare nelle acque livornesi dalla prima mattina. Approderà al porto e sarà ormeggiata alla banchina Capitaneria questa mattina la Vespucci e resterà in città fino al 10 ottobre. Prima visita domenica: 10.30/12, 15.30/18.

LA CROCIERA ESTIVA DEGLI ALLIEVI DELL'ACCADEMIA NAVALE

“Vespucci”, il rientro

La cerimonia a Livorno e le iniziative di beneficenza



LIVORNO - La nave scuola “Vespucci” della Marina Militare è rientrata nel porto mediceo al termine della tradizionale crociera estiva degli allievi dell'Accademia Navale. La cerimonia di saluto, alla presenza del comandante dell'istituto contrammiraglio Pierpaolo Ribuffo, si è svolta davanti a centinaia di amici e parenti degli allievi e con la partecipazione delle autorità.

Sul “Vespucci”, come già annunciato, oggi sabato si terrà anche un incontro del corso “Invicti” nel 40° anniversario della sua nascita: una cerimonia quella di oggi che sarà venata di tristezza per ricordare la tragedia del monte Serra, quando nel 1977 trentotto giovanissimi allievi del corso perirono nello schianto del C-130 Vega che era appena decollato da Pisa per una missione interforze.

Nei prossimi giorni, a cominciare da domani, sul “Vespucci” saranno aperte le visite di familiari, parenti e

(segue a pagina 4)

“Vespucci”, il rientro

appassionati della bella nave (nella foto uno scatto emblematico delle visite a bordo) che è stata completamente revisionata ed ammodernata prima della crociera. Tra le iniziative in programma c'è anche la premiazione del concorso fotografico dell'Opera Santa Caterina sul tema “Ridiamo la vita”: si svolgerà a bordo mercoledì prossimo 5 ottobre alle 16.30 per la raccolta di fondi da destinare a opere di beneficenza (pacchi mensili di generi alimentari per le famiglie sprovviste di mezzi anche minimi di sopravvivenza). Saranno esposte le foto del concorso e seguirà un rinfresco.

A PALAZZO ROSCIANO LE RISPOSTE DI MASSIMO PROVINCIALI

Su Tenerife e altre "historie" incontro stampa sulla Porto 2000

Il video promozionale e la replica alle accuse dei sindacati - Fuori dalla gara la "cordata" con la Cilp?

LIVORNO - Da Tenerife a Livorno, tra progetti, velleità, qualche assenza (casuale?) e qualche preoccupazione. Dalla conferenza stampa organizzata lunedì dalla Porto 2000 a palazzo Rosciano sulla transfer al Sea Trade Cruise Mer di Tenerife, sono arrivate alcune risposte ma anche sono stati rilanciati alcuni interrogativi. Dialetticamente bravissimo come sempre Massimo Provinciali, che su Tenerife ha detto quanto basta per integrare il precedente comunicato con tanto di foto dei partecipanti alla transfer (Giovanni Spadolini, Roberto Lippi, Francesca Morucci, lo stesso Provinciali e naturalmente Serena Vironi), il vero tema è diventato la presentazione del nuovo filmato ("Why Livorno Preview") che è previsto per l'appuntamento di Miami a marzo al mondiale

delle crociere, dopo il discusso (apprezzato ma anche criticato) documentario su "Alice e il paese delle meraviglie" dell'anno scorso. Ma la vera notizia, confermata da Massimo Provinciali, riguarda la gara della privatizzazione, rinviata per l'ennesima volta nei termini: ovvero, l'indiscrezione dell'uscita del VTP (Venezia terminal passeggeri) dalla cordata con Cilp, se confermata come ormai sembra escluderebbe dalla gara la cordata stessa, in quanto solo il VTP risponde alla clausola di gara della gestione di un terminal passeggeri. Fuori dunque i livornesi di Cilp, che con VTP sono alleati?

Provinciali ha anche contestato le dure critiche dei sindacati interne alla Porto 2000, ribadendo alle accuse di mancati rapporti con il ricordare che sono stati approvati

contratti integrativi e che "non c'è stato un solo giorno di scioperi". "Se il non avere rapporti con il sindacato - ha ironizzato Provinciali - vuol dire non dire sì a tutte le loro richieste, allora hanno ragione". Nel concreto: la Porto 2000 non può, specie in vista della privatizzazione ma anche di una stagione 2017 che si presenta difficile per cause internazionali, "assumere tutti i 50 stagionali".

Ci sono stati anche alcuni momenti di tensione. Il commissario **Luciano Guerrieri** ha duramente contestato la tesi di un articolo de Il Tirreno sul rapporto della Corte dei Conti europea ("Riguarda i porti di cinque nazioni e non mette assolutamente fuori causa il progetto della Piattaforma Europa"). E Provinciali si è svenato nelle spalle per l'assenza di Luciano Guerrieri (o di un suo rappresentante) che pure erano stati dati per presenti. Vorrà dire qualcosa - Guerrieri non sembra ultimamente molto convinto della gara della Porto 2000 - o solo una coincidenza? Ed è coincidenza anche la indiscrezione pubblicata da Il Secolo XIX secondo cui Massimo Provinciali sarebbe il prossimo segretario generale dell'AdsP di Genova e Savona?

A.F.

PER INIZIATIVA DEL CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE

Il simposio al L.E.M. sul monitoraggio costiero

Due giornate di lavori con la Regione Toscana e le Università di Pisa e Firenze

LIVORNO - La sede del L.E.M. è stata ospite del Sesto Simposio Internazionale "Il Monitoraggio Costiero Mediterraneo - Problematice e tecniche di misura".

Il Simposio si svolge ogni due anni e vi partecipano studiosi provenienti da tutto il bacino del Mediterraneo, ai quali viene data l'opportunità di studiare e presentare nuove proposte e promuovere azioni concrete a favore della tutela dell'ambiente marino e costiero.

Anche l'edizione 2016 di questa importante iniziativa si è svolta nella sede della Fondazione L.E.M. (Livorno Euro Mediterranea) in Piazza del Panigione 1-2, che ospita l'evento a partire dal 2010, così come espressamente richiesto dal CNR-Ibimet. La prima e la seconda edizione si erano svolte a Napoli e a Sassari.

Il Simposio è stato organizzato dall'Istituto di Biometeorologia del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Ibimet), in collaborazione con il Comune di Livorno, il CeSIA dell'Accademia dei Georgofili, le Università di Pisa e di Firenze, l'Autonomia Portuale di Livorno e la Fondazione Livorno Euro Mediterranea. Ha il patrocinio dell'Accademia Nazionale dei Lincei, della Regione Toscana e della Provincia di Livorno.

I risultati degli studi sono stati



presentati nella sala convegni della Fondazione LEM, dove sono stati allestiti pannelli per illustrare ricerche e proposte.

I lavori, che sono articolati in cinque sessioni, hanno avuto inizio mercoledì scorso alle ore 10 con i saluti del sindaco di Livorno Filippo Nogarin, dell'assessore Paola Baldari, dell'ammiraglio comandante dell'Accademia Navale di Livorno contrammiraglio Pierpaolo Ribuffo.

Nella prima giornata sono stati presentati i lavori della sessione "Flora e Fauna del sistema litorale: dinamiche e protezione". Nel pomeriggio, con inizio alle 15.30, il tema è stato "Il paesaggio costiero:

forme di antropizzazione di ieri e di oggi".

Seconda giornata di simposio giovedì, con inizio dei lavori alle ore 9.20 con la prima sessione che ha trattato "Morfologia ed evoluzione delle coste e dei fondali". Alle ore 12 prima parte della sessione "Geografia della fascia costiera: dinamiche del territorio e tutela integrata", con seguito nel pomeriggio.

Alle ore 15.30 sono state illustrate le ricerche della sessione "Misure per l'ambiente e produzione energetica in zone costiere".

Al termine del convegno i partecipanti hanno anche visitato la Fortezza Vecchia.

«Indagini e controlli a campione Così si monitora l'inquinamento»

Si accende il dibattito politico con «Oltre per Livorno» e Raspanti

- LIVORNO -

L'INTRECCIO porto-centro storico e l'impatto delle attività portuali sulla qualità dell'aria è il tema che anima il dibattito, anche politico. A sollevare la questione Barbara La Comba e Simonetta Pampaloni di «Oltre per Livorno» insieme ad Andrea Raspanti ex capogruppo di «Buongiorno Livorno».

«Serve un'indagine, con l'aiuto dei medici, per capire l'incidenza dell'inquinamento portuale sull'aumento, specie in estate, delle malattie alle vie respiratorie», ha esordito la Pampaloni. «Il rebus riguarda anche le centraline che sono dedicate al monitoraggio del traffico veicolare e non adatte ai flussi navali - ha precisato La Comba - Per rendere compatibile lo sviluppo del porto con quello della città com'è dobbiamo attrezzarci. Come? Con modelli di diffusione degli inquinanti e controlli a campione. La nostra proposta è semplice: si era parlato dell'elettificazione delle banchine per permettere alle navi di non tenere continuamente il motore acceso. Il punto è che nel Nord Europa stanno abbandonando questa opzione, trasformando l'alimentazione a metano. Si dovrebbero insomma convertire i motori delle navi, cosa non impossibile visto che la riduzione della spesa ripagherrebbe l'intervento. E questo vale specialmente per i traghetti più piccoli. Chiediamo evidenza delle analisi Arpat e un

piano di lavoro della Capitaneria. Importante capire anche come è organizzata la gestione del traffico».

ANCHE Andrea Raspanti ha prestato attenzione alla questione, animando un dibattito parallelo su Facebook. «Abbiamo deciso di porre all'attenzione delle istituzioni e dell'opinione pubblica la questione dell'impatto dei flussi navali nel porto perché era ormai irrimandabile - spiega in un post - L'estate ha imposto il problema a tante persone che, ogni giorno, si sono trovate costrette a chiudere le finestre di casa o allontanare i figli per evitare di respirare i gas di scarico provenienti dalle banchine del nostro scalo. Alcune navi da crociera e alcuni traghetti sono attraccati a meno di 300 metri dalle abitazioni. Vogliamo rilevazioni della qualità dell'aria condotte in modo scientifico. Vogliamo sapere che controlli sono stati fatti sui carburanti. Vogliamo che anche a Livorno siano stabiliti gli stessi limiti alla presenza di zolfo nei combustibili delle navi che sono stati imposti in tanti porti europei e anche a Venezia, dove è stata fatta una multa salata alla Costa per il mancato rispetto del tetto fissato. Il traffico navale è altamente inquinante e ha forti impatti negativi sulla salute: è un fatto riconosciuto dalle istituzioni internazionali, non il sospetto di pochi catastrofisti».

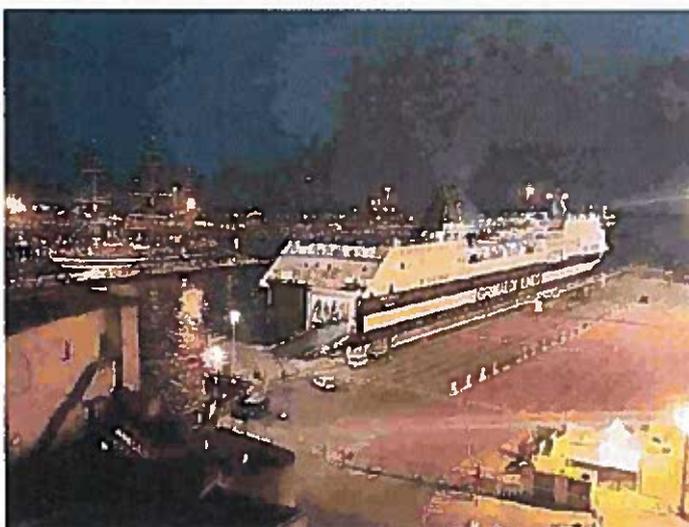
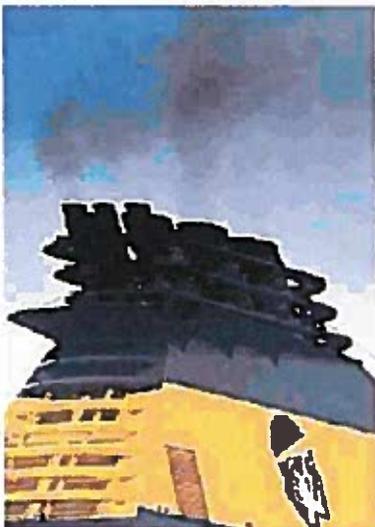
Irene Carlotta Cicora

BANCHINE ELETTRIFICATE

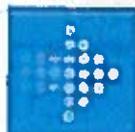
«Nel Nord Europa abbandonano questa opzione preferendo la conversione dei motori a metano»

A POCHI METRI DALLE CASE

«ALCUNE navi da crociera e traghetti sono attraccati a meno di 300 metri dalle case. Vogliamo rilevazioni su qualità dell'aria in modo scientifico», dice Raspanti



LA DENUNCIA
Da sinistra, in senso orario, Barbara La Comba e Simonetta Pampaloni esponenti di Oltre per Livorno e Andrea Raspanti ex capogruppo in consiglio comunale di Buongiorno Livorno



La nostra salute

Chiesta un'indagine medica sull'incidenza legata alle malattie delle vie respiratorie

L'intervento

La soluzione potrebbe essere quella di fare controlli a campione

PER LA GESTIONE DEL COLLEGAMENTO TRA IL CANALE DEI NAVICELLI E IL PORTO LABRONICO

Scontro sulle "porte vinciane" Livorno e Firenze contro Pisa

Siamo alle diffide giudiziarie e all'annuncio di cause civili per la richiesta di danni erariali - Il problema della foce armata dello Scolmatore dell'Arno

LIVORNO - Siamo arrivati allo scontro ufficiale, non più solo nelle indiscrezioni ma negli atti. Ovvero, le "porte vinciane" del Calabrone sono diventate una bega che probabilmente finirà in uno scontro in tribunale tra il Comune di Pisa (azionista al 100% della società del Canale dei navicelli, che le gestisce da anni) e dall'altra parte la Regione e l'Autorità portuale livornese.

Le "Porte" sono, come noto, l'unico accesso al mare del Canale dei Navicelli, dove si sono insediate da tempo aziende di costruzione e manutenzione di grandi yacht. Il problema è che questo accesso avviene attraverso la darsena Toscana: e che con le "porte" aperte - come i pisani hanno sempre cercato di fare, per favorire il transito degli scali e della loro componentistica - i fanghi dello Scolmatore dell'Arno si riversano nella darsena livornese, condizionandone i fondali. Dragati, questi ultimi, con una spesa superiore a 15 milioni di euro proprio di recente: e già in parte di nuovo compromessi dai fanghi subito dopo arrivati dallo Scolmatore.

Una diatriba vecchia, nella quale ciascuna delle parti sostiene le proprie ragioni. Che non si è risolta con il decreto della Regione Toscana di assumersi la gestione delle "Porte" per poi passarla all'Autorità portuale di Livorno. Il Comune di Pisa si è infatti arroccato a resistere, non ne vuol sapere di ottemperare al

decreto di Firenze; da parte loro gli operatori dello yachting insediati nel canale minacciano "azioni clamorose" in difesa del proprio diritto al transito. La Regione è intervenuta nei giorni scorsi rivolgendosi alla propria avvocatura per costringere - anche in tribunale, se necessario - Pisa ad obbedire. E in parallelo anche l'Autorità portuale labronica ha inviato al Comune di Pisa una nota ufficiale con la quale preannuncia la richiesta di danni

gestione. Insomma, un ginepraio di competenze che ha come risultato pratico la mancata consegna delle "porte" alla Regione, il mancato passaggio dalla stessa Regione all'Autorità portuale per la gestione (e da palazzo Rusciano si è sottolineato che la riparazione potrebbe essere rapidamente fatta a spese dell'Autorità se avvenisse la consegna come da legge) e uno stato disastroso per la Darsena Toscana, in quanto stanno tornando a depositarvi i fanghi dello Scolmatore dell'Arno.

Alla base della crisi, o meglio come determinante per la sua esplosione, c'è un elemento incontrovertibile: la foce dello Scolmatore dell'Arno, che coincide con la foce del canale dei navicelli in mare, è da decenni insabbiata e non consente il transito nemmeno delle barchette. Se la foce fosse stata mantenuta aperta, il problema "porte vinciane" non si porrebbe: o meglio, si porrebbe solo nel senso che occorrerebbe modificare l'attuale ponte

stradale sul Calabrone, rendendone la parte centrale mobile (alzabile o rotabile) per consentire il transito degli scafi più grandi. Se ne parla da decenni, ma della "foce armata" e dei relativi impegni per modificare il ponte solo di recente si è fatto qualcosa, in tempi però che andranno probabilmente a dopo il 2020. Nel frattempo, è rissa sempre più feroce, di cui non si riesce a vedere uno sbocco.



erariali - la Darsena che torna a riempirsi di fanghi - attraverso una causa giudiziaria. Da palazzo Rusciano arriva anche la conferma che le "porte" sono di fatto spalancate, ufficialmente perché sono di nuovo guaste nel meccanismo di chiusura. Alle sollecitazioni per una veloce riparazione, i pisani avrebbero risposto che non dispongono dei fondi necessari anche perché la legge regionale ha tolto loro la

Autorità Portuale di Civitavecchia: oggi giornata record di navi operative in porto

(FERPRESS) – Civitavecchia, 30 SET – Giornata da record per il porto di Civitavecchia. Oggi sulle banchine dello scalo – si legge in una nota dell’Autorità Portuale – sono presenti ben 17 navi divise tra crociera, ro/ro e navi cargo.

Sono 7 le navi da crociera che, oltre ad aver provveduto all’approvvigionamento, hanno imbarcato e sbarcato circa 20 mila passeggeri; una di esse è stata eccezionalmente ormeggiata alla banchina 18 poiché il terminal crocieristico era al completo.

Fondamentale è stato il lavoro svolto da tutte le componenti del sistema portuale, sinergicamente impegnate nelle operazioni dello scalo per garantire un alto livello qualitativo dei servizi.

Il personale della Compagnia Portuale, infatti, sta operando a pieno ritmo impegnando interamente il proprio organico.

Il Porto di Civitavecchia, nonostante la crisi economica, continua a rimanere leader nel settore delle crociere e punto di riferimento per le autostrade del mare e per il traffico commerciale, prevalentemente quello delle autovetture.

Delrio: "Ma sui grandi progetti collaborazione istituzionale"

ROBERTO FUCCILLO «BISOGNA puntare sullo sviluppo dei grandi progetti per il Sud, ma c'è bisogno di collaborazione istituzionale». Da Bagnoli, proprio da Bagnoli, Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture, dà così anche il proprio beneplacito alla svolta di giovedì a Roma, con l'incontro fra Comune e Governo a Palazzo Chigi. Un fronte che aveva visto lui a lungo protagonista, prima che Claudio De Vincenti gli succedesse come sottosegretario alla presidenza, ereditando anche la grana del commissariamento a Bagnoli. Logico dunque che Delrio stenda la sua approvazione sul fatto che i due palazzi possano tornare a collaborare. Specie perché poi c'è anche dell'altro. Il governo infatti «punta molto sul Sud per la ripresa dice il ministro - è chiaro che si può riprendere se i progetti urbani come Bagnoli o l'Alta velocità e le iniziative di ricostruzione sociale e imprenditoriale prendono piede». E Napoli ha una parte di interesse anche al Ponte sullo stretto, inteso come parte della più complessiva Alta velocità tirrenica che porti da Milano a **Palermo** «in cinque ore anziché in nove».

La presenza di Delrio a Bagnoli segna però anche una cucitura politica, quella interna al Pd, vista la sua partecipazione alla festa di Sudd, ovvero di Antonio Bassolino. Per giunta nello stesso giorno in cui il cartellone della festa prevedeva anche l'altro nome, Luigi de Magistris, che fa veder rosso alla dirigenza del Pd. Dirigenza che infatti diserta l'appuntamento, dalla segretaria regionale Assunta Tartaglione alla sfidante di Bassolino alle primarie, Valeria Valente. Si affaccia solo il segretario provinciale Venanzio Carpentieri, per ritrovarsi circondato da buona parte del mondo bassoliniano. Mentre il moderatore, Roberto Calise, ricorda a Delrio che fra i suoi collaboratori c'è quell'Ennio Cascetta che improntò della sua metropolitana regionale il regno di Bassolino in Campania. Delrio conferma, e così rende omaggio ai suoi ospiti, non solo con la presenza, ma con l'ammissione implicita di una continuità con il loro lavoro. Semmai qualche sfida va a de Magistris: «Tutte le linee di trasporto pubblico a Napoli sono finanziate, i problemi riguardano i progetti e la vigilanza sui costi». Il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro allarga la prospettiva alla Regione di Vincenzo De Luca, e spiega perché il disastro Eav di Umberto De Gregorio, che ascolta attento in platea, non può utilizzare i 500 milioni di mutuo **autorizzati** per il ripiano: «Quei soldi dice Del Basso De Caro - non si possono usare a causa del patto di stabilità interno della Regione. Ecco perché, benché l'anno scorso non sia stato possibile, ora speriamo con la legge di bilancio di avere il via libera



- segue -

dal ministero dell' Economia per poterli mettere su una contabilità speciale».

A proposito di De Luca, Delrio glissa rapido sulla autonomia ottenuta dal porto di Salerno rispetto al progetto di accorpamento con Napoli previsto dal decreto di riordino del settore: «In questa fase di startup ci può stare un periodo temporaneo di autonomia per Salerno». Fra il pubblico c' è anche un operatore come Umberto Masucci, presidente di "Propellersclub", secondo cui il rinvio per Salerno «rischia di minare la bontà della riforma». Ma Delrio ha ancora da sbrogliare la pratica della nomina del presidente dell' **Autorità portuale**. «Entro pochi giorni faremo sicuramente il nome », assicura. Anche se «da tre anni il commissario Basile ha fatto un ottimo lavoro».

©RIPRODUZIONE RISERVATA "Le opere per Napoli sono finanziate". E sul porto: "Tra pochi giorni il nome del presidente" Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha partecipato a un incontro alla festa di Sudd in corso a Bagnoli: si è discusso di porto e di trasporti.

ROBERTO FUCCILLO

La lettera Il governatore ha chiesto 36 mesi di gestione indipendente dall' **Autorità** di sistema

Il presidente del porto lo avrete e presto. Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha rassicurato gli imprenditori che operano nel porto di Napoli e per farlo ha scelto la festa di Fondazione Sudd, la «casa» di Antonio Bassolino. Niente polemiche, invece, niente risposte a chi si attendeva un' indicazione di massima sui nomi che si stanno valutando.

Delrio tira avanti diritto: «Entro pochi giorni sarà presa una decisione sul presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Medio Tirreno**» quella che mette insieme i porti di Napoli, Salerno e Castellammare.

La scelta arriverà, dunque, ma Delrio evita con cura ogni accostamento a nomi o a situazioni che potrebbero far capire la scelta. Il suo interlocutore ufficiale in questo momento è solo il governatore Vincenzo De Luca che nella lettera inviata al ministero per ottenere una moratoria di trentasei mesi per l' ingresso del porto salernitano nell' **Autorità** portuale ha scritto senza mezzi termini che il porto di Napoli deve ripartire da zero.

Dopo più di mille giorni di commissariamento lo scalo partenopeo mostra segni evidenti e preoccupanti di decadimento. E già su questo terreno le visioni tra Delrio e De Luca appaiono abbastanza distanti.

Delrio, infatti, ha sottolineato che «il commissario Antonio Basile ha svolto un ottimo lavoro», e che grazie alle opere già avviate «c' è possibilità di dare competitività al porto di Napoli».

Ma cos' è stato fatto di concreto tanto da far dire al ministro delle Infrastrutture che c' è già la possibilità di ripartire? Dal punto di vista infrastrutturale niente; c' è solo l' annuncio di pochi giorni fa della firma per indire la gara di appalto europea per gli scavi. Si faranno i dragaggi? Bisognerà capire se per i primi mesi del 2017, data indicata da Basile per il possibile inizio degli scavi sarà pronta anche la vasca di colmata, Infrastruttura indispensabile perché deve accogliere i fanghi super-inquinati che si trovano sul fondo del porto. In buona sostanza, dunque, sarà il nuovo presidente che dovrà gestire il Grande progetto porto di Napoli, quello su cui la Regione ha chiesto all' Europa un rifinanziamento di 150 milioni di euro.

Delrio ha assicurato che in questa fase di start-up della riforma portuale bisogna guardare con calma anche alle richieste di moratoria.

«Vanno valutate e messe in relazione in un' ottica di sviluppo. Per quanto riguarda la Campania - ha

28 **Salerno** Primopiano

Salerno

Il presidente del porto lo avrete e presto. Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha rassicurato gli imprenditori che operano nel porto di Napoli e per farlo ha scelto la festa di Fondazione Sudd, la «casa» di Antonio Bassolino. Niente polemiche, invece, niente risposte a chi si attendeva un' indicazione di massima sui nomi che si stanno valutando.

Delrio tira avanti diritto: «Entro pochi giorni sarà presa una decisione sul presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Medio Tirreno**» quella che mette insieme i porti di Napoli, Salerno e Castellammare.

La scelta arriverà, dunque, ma Delrio evita con cura ogni accostamento a nomi o a situazioni che potrebbero far capire la scelta. Il suo interlocutore ufficiale in questo momento è solo il governatore Vincenzo De Luca che nella lettera inviata al ministero per ottenere una moratoria di trentasei mesi per l' ingresso del porto salernitano nell' **Autorità** portuale ha scritto senza mezzi termini che il porto di Napoli deve ripartire da zero.

Dopo più di mille giorni di commissariamento lo scalo partenopeo mostra segni evidenti e preoccupanti di decadimento. E già su questo terreno le visioni tra Delrio e De Luca appaiono abbastanza distanti.

Delrio, infatti, ha sottolineato che «il commissario Antonio Basile ha svolto un ottimo lavoro», e che grazie alle opere già avviate «c' è possibilità di dare competitività al porto di Napoli».

Ma cos' è stato fatto di concreto tanto da far dire al ministro delle Infrastrutture che c' è già la possibilità di ripartire? Dal punto di vista infrastrutturale niente; c' è solo l' annuncio di pochi giorni fa della firma per indire la gara di appalto europea per gli scavi. Si faranno i dragaggi? Bisognerà capire se per i primi mesi del 2017, data indicata da Basile per il possibile inizio degli scavi sarà pronta anche la vasca di colmata, Infrastruttura indispensabile perché deve accogliere i fanghi super-inquinati che si trovano sul fondo del porto. In buona sostanza, dunque, sarà il nuovo presidente che dovrà gestire il Grande progetto porto di Napoli, quello su cui la Regione ha chiesto all' Europa un rifinanziamento di 150 milioni di euro.

Delrio ha assicurato che in questa fase di start-up della riforma portuale bisogna guardare con calma anche alle richieste di moratoria.

«Vanno valutate e messe in relazione in un' ottica di sviluppo. Per quanto riguarda la Campania - ha



Le Infrastrutture

Porto autonomo da Napoli partita aperta De Luca-Delrio

Il ministro: «Moratoria? Ci può stare». Ma non indica la durata



Annunziata o Messina, da Salerno il presidente dell' Authority



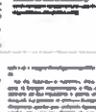
Delrio



Basile



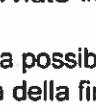
De Luca



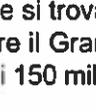
Basile



De Luca



Basile



De Luca



Basile



De Luca



Basile

- segue -

precisato il ministro - si stanno valutando le carte e ci può stare un periodo di autonomia per il porto di Salerno». Valutare la proposta della Regione di 36 mesi: Delrio non indica durate ma, certo, si tratta intanto di completare il Grande progetto porto di Salerno. Già, Grande progetto.

A giudizio di Delrio è questa la strada da seguire. «Il Sud non riparte - spiega - se non si punta su grandi progetti come, ad esempio, quello di Bagnoli. Ma per fare ciò - ha sottolineato occorre collaborazione istituzionale. Noi lavoriamo sempre per la collaborazione. Il governo punta molto sulla ripresa del Sud: l' anno scorso il Mezzogiorno ha fatto la crescita del Paese». È un primo passo in avanti viene considerato dal ministro Graziano Delrio l' incontro tra il sindaco di Napoli Luigi de Magistris e il sottosegretario Claudio De Vincenti. «Abbiamo davanti a noi gli obiettivi giusto. C' è un Sud che si riprende e può farlo solo se i grandi progetti urbani, come Bagnoli o di sviluppo infrastrutturale come l' alta velocità prendono piede. Per centrare questi risultati, tutti essenziali per il futuro del Paese ci vuole la collaborazione tra le istituzioni e noi lavoriamo sempre per favorire questa collaborazione».

Delrio ha indicato anche i poli intorno ai quali lo sviluppo deve coagulare: «Puntare su aree come quelle di Napoli, Bari, Palermo e Catania è sicuramente una delle chiavi vincenti su cui il Paese può contare». La ripresa innanzitutto. Per questo il ministro guarda a come connettere il Sud del Paese. «Ci sono grandi progetti infrastrutturali che hanno utilità - ha aggiunto Delrio - e ci sono progetti importantissimi che creano sviluppo e occupazione: questi sono i corridoi europei per l' alta velocità. Per questo puntiamo sull' ammodernamento della rete ferroviaria. Come non ricordare che la stazione di Afragola dell' alta velocità sarà pronta tra sei mesi e che sull' alta velocità Napoli-Bari sono già al lavoro 600 persone».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ANTONINO PANE

L' INCONTRO L' ex governatore: impossibile parlare di Napoli senza invitarlo. Il sindaco: può dire la sua sulla città

De Magistris alla festa di Sudd Scoppia la pace con Bassolino

«Subito un programma per la città, ora pressioni sul Governo»

NAPOLI. Il padrone di casa lo accoglie con un sorriso. E il primo cittadino di Napoli ricambia.

Sul palcoscenico della festa di Sudd va in scena il confronto tra Antonio Bassolino e Luigi de Magistris (nella foto di Omninapoli).

Con l' ospite che sottolinea subito che «sono aperto a qualsiasi confronto. Bassolino ha iniziato una campagna elettorale contro di me già due anni prima di quella effettiva. Ha avuto parole dure contro la nostra amministrazione ma devo dire che passate le primarie non si è iscritto al partito di chi avvelenava la campagna elettorale e di questo gliene do atto. Se è un punto di riferimento politico? Questo deve dirlo il suo partito. Di certo per la sua esperienza è una persona che può dire la sua su Napoli».

Il dibattito entra subito nel vivo.

«Questa è la seconda volta che stiamo assieme ad un tavolo - dice Bassolino - e a me pochi mesi fa, quando ci incontrammo alla presentazione di un libro su Valenzi, sembrò significativo che ci parlassimo come sindaco ed ex sindaco. L' invito a de Magistris è naturale se si fa un dibattito in città. Io vengo dalla storia del Pci nel quale da Berlinguer ad Amendola a Ingrao si sarebbe detto che è una forma di primitivismo culturale discutere dell' invito al sindaco della città. Ho cercato per mesi e mesi di non avere de Magistris sindaco e trovo curioso che adesso criticano l' invito quelli che non lo hanno combattuto». Chiara la stoccata agli avversari interni del Pd. Per de Magistris «Bassolino fa bene a ricordare l' esperienza da sindaco perché è quella per la quale è ricordato da tutti e perché fare il sindaco della propria città è la cosa più bella».

MEZZOGIORNO. Altro tema, la questione meridionale. «Ho avuto importanti impegni per sedici anni e mezzo e so bene che fare sindaco di Napoli è impegno particolare - spiega Bassolino -.

Ma il Sud oggi pesa poco nella vicenda politica italiana, in tutti i grandi partiti e nei sindacati, oltre che nelle associazioni datoriali. E pesa poco nella composizione del Governo. Dobbiamo spingere perché ci sia riequilibrio. E dobbiamo spingere affinché si realizzino i grandi progetti. Le istituzioni meridionali devono essere unite».

Dal canto proprio, il sindaco è dell' avviso «che il Sud non è piombo e zavorra. Che la forza di Napoli sia decisiva per



Il Roma

il rilancio del Mezzogiorno è indubbio. Dobbiamo auspicare risorse pubbliche e rappresentanza nel Governo ma voglio ricordare che le due stagioni peggiori per Napoli sono state il post-terremoto e i Mondiali del 1990 quando c' erano molti ministri napoletani. Bisogna rompere guinzaglio che ha tenuto legati il sistema politico romano e quello locale con prenditori di soldi e criminalità. Oggi da Sud sta venendo la voglia dei cittadini di partecipare. Con la nostra forza dobbiamo emanciparci. Non chiedo leggi speciali ma è assurdo che si facciano per altre città, vedi tre per Roma, e due per Milano».

BAGNOLI. Su Bagnoli, de Magistris ricorda che "Delrio era contrario al commissariamento. Purtroppo gli ultimi provvedimenti del Governo destinano il 98 per cento al Nord". Altro tema è quello del rapporto con il Governo nazionale da sindaco. Per Bassolino "a Napoli dobbiamo fare da noi ma non da soli. Un occhio deve guardare i guai e l' altro le risorse.

Capisco quando de Magistris mette l' accento sul "noi". Ma da soli nel mondo di oggi non ce la si fa.

Dobbiamo spingere, e io posso dare una mano, perché ci sia qualcosa di impegnativo per Napoli, un programma per la città. Sulla sicurezza urbana e i baby killer siamo chiamati in causa tutti. Abbiamo bisogno delle scuole aperte sempre, con un programma assieme agli insegnanti, e impianti sportivi in ogni quartiere per strappare i ragazzi alla criminalità.

Dobbiamo lavorare ad un programma per Napoli e mi auguro che ci sia presto un incontro diretto tra Renzi e de Magistris».

L' ex pm ribatte che «pur essendo di strada sono uomo delle istituzioni, non un barricadero. Con il Governo abbiamo sempre dialogo. Il conflitto è nato quando non,rispettando una firma su Bagnoli si è commissariato con una violazione della Costituzione. Da due anni non riusciamo a parlare con il premier. Ho posto problema all' Anci e con un' attività diplomatica siamo arrivato all' incontro. Anche attraverso una manifestazione pacifica. Le strategie generali su Bagnoli le decidono il Governo nazionale, la Regione e il Comune. Ho letto dichiarazioni pesantissime, non,possiamo accettare che prima,dell' incontro si dice che il,sindaco di Napoli non ha firmato il Patto per il Sud. Vorrebbe quasi dire «abbassa il tono, altrimenti ci possono essere ripercussioni sui tavoli nazionali. Su Bagnoli e le Vele possiamo chiudere subito. Va bene quando il,governatore De Luca chiede rispetto cronoprogrammi ma noi stiamo discutendo ora del trasferimento di fondi che erano stato deliberati da Caldoro. Il metodo è quello dell' altro giorno: il sottosegretario chiama, il sindaco corre e si parla di tutto. Poi si è passati ai tavoli dove c' era il commissario. Non c' è nulla di personale, il problema non è Nastasi ma una legge sbagliata. Su Bagnoli non,si decide con,il,commissario.

Se il,percorso iniziato continua, bene. Se qualcuno pensa che per sbloccare tutto il sindaco debba capitolare sul commissario, sbaglia tutto». Bassolino replica che «nella norma su Bagnoli avrei messo che era indispensabile il rapporto con il Comune di Napoli e la condivisione delle scelte, anche sul commissario. Auspico che ci sia un incontro con il premier.

Penso che con saggezza, dopo il primo passo dell' altro giorno, e con il ruolo del Presidente della Repubblica, si possa arrivare a soluzioni nell' interesse di Napoli. De Magistris è riuscito a trasformare Renzi nel vero candidato al Comune di Napoli. Il confronto nel merito mette il sindaco nella posizione di dover discutere. Nello scontro c' è sempre qualche parte che se ne avvantaggia».

REFERENDUM. Ultimo argomento: il referendum. «Renzi ha scelto Napoli per fare campagna elettorale, ha promesso stanziamenti per la città, ha impegnato i ministri. È stato sconfitto anche lui. Il,programma per Napoli è nei dossier che sono da mesi a Roma.

Sul referendum sono per il no perché la Costituzione ha un pregio: la capiscono tutti. Questa riforma ha l' unico obiettivo di dare tutto nelle mani del premier». Dal canto proprio Bassolino afferma che «è stato un grave errore, e questo pesa sulla prospettiva referendaria a Napoli, non fare un esame della sconfitta del Pd a Napoli.

Credo che il "si" sia in difficoltà e che lo scarto non,sarà grande. Ma bisognerà pensare subito al,giorno dopo». Alla fine un saluto e l' impegno a rivedersi. E a confrontarsi per il bene di Napoli. Tenendo

Il Roma

separate dialettica politica e l'interesse della città.

NAPOLI. «Il Governo punta molto sul Sud per la ripresa. Il Mezzogiorno ha registrato i migliori risultati lo scorso anno in termini di crescita nell'intero Paese». A dirlo è il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, a Napoli per un dibattito alla festa della Fondazione Sudd presieduta dall'ex presidente della Regione Campania, Antonio Bassolino. «Il Sud riparte se si punta sui grandi progetti come quelli di Bagnoli e dell'Alta velocità e sulle iniziative di ricostruzione sociale e imprenditoriale.

Noi siamo disponibili ma per fare questo c'è bisogno di collaborazione tra le istituzioni», aggiunge l'esponente del governo Renzi. In questo senso, Delrio sottolinea che «Napoli è la capitale del Mezzogiorno e io sono particolarmente affezionato al Sud perché abbiamo fatto una riforma delle città metropolitane. Sono reduce da un viaggio in Oriente e sono sempre più convinto che lo sviluppo passi attraverso le attività delle grandi aree metropolitane - aggiunge -. E al Sud ci sono realtà come Napoli, Bari, Catania e Palermo che possono avere un ruolo nella ripresa del Mezzogiorno».

LA QUESTIONE DEL PORTO DI NAPOLI. Altro argomento "sensibile", se così si può dire, è quello relativo alla governance del porto di Napoli. «Entro pochi giorni sarà presa la decisione sul nuovo presidente dell'Autorità portuale di Napoli - afferma il ministro -. Il mio viaggio in Oriente - scherza Delrio - ha ritardato un po' la decisione. È vero che sono tre anni che non c'è il presidente ma il commissario Basile, comunque, finora ha compiuto un ottimo lavoro. Abbiamo sbloccato il bando per il dragaggio del porto pochi giorni fa, la vasca di colmata sarà pronta e spicabilmente quando i dragaggi verranno completati. Quindi c'è la possibilità di ridare la competitività al porto». Sulla questione della riorganizzazione delle Autorità portuali e della moratoria chiesta per la Campania, Delrio chiarisce: «Stiamo valutando le carte ma in questa fase di start up ci può stare un periodo di temporanea autonomia di Salerno».

IL PONTE SULLO STRETTO. A Delrio viene chiesto anche del progetto riguardante il ponte sullo Stretto di Messina. «Ci sono grandi progetti infrastrutturali che non hanno grande utilità e progetti importantissimi che creano sviluppo, economia ed occupazione - è la replica -. Tra questi ultimi ci sono i corridoi europei ferroviari dell'Alta velocità che sono elementi su cui si sviluppa il Paese. Puntiamo sulla Napoli Bari. La stazione di Afragola sarà pronta tra sei mesi ma ci sono già 600 persone al lavoro nei cantieri della Napoli -Bari». E ancora: «Abbiamo pensato anche al corridoio con l'Europa Napoli -Palermo che in treno oggi si fa in nove ore. Sono contrario a pensare che il ponte sia il nostro obiettivo che, invece, è quello di connettere il Sud e dargli un'opportunità di sviluppo in più con l'Alta velocità che potrebbe consentire una riduzione a cinque ore dei tempi di percorrenza tra Napoli e Palermo. Per questo valutiamo il tema del ponte sotto un'ottica nuova. Il ponte è parte del corridoio ma non pensiamo solo a questo. Intanto, andiamo avanti con la velocizzazione della linea tirrenica portando la velocità media superiore ai 140 chilometri orari visto che oggi si viaggia troppo lenti. Stiamo progettando tutto il corridoio, Messina -Catania -Palermo già ha aperto i cantieri. Ora dobbiamo concentrarci sulla parte calabre.

MARIO PEPE

Porto, Delrio ci riprova: nuovo presidente a giorni

Ieri a Napoli l'ennesima promessa del ministro per le Infrastrutture e i Trasporti

chiesta per la Campania rispetto alla fase di riorganizzazione delle autorità portuali - . Siamo valutando le carte, ma in questa fase di start up ci può stare un periodo di temporanea autonomia di Salerno". La nomina del presidente del porto sarà un primo passo per rimettere Napoli e il Sud in condizione di risollevarsi, l'altro sarà porre fine definitivamente alla diatriba tra il sindaco Luigi De Magistris e il governo nazionale e provare a costruire un'azione sinergica tra le istituzioni per il rilancio di Bagnoli. "Il governo punta molto sulla ripresa del Sud - ha spiegato Delrio -. Lo scorso anno ha fatto la crescita importante nel Paese, rispetto gli altri territori. E' chiaro che si può riprendere se questi progetti urbani come Bagnoli, l'Alta velocità e le iniziative di ricostruzione sociale e imprenditoriale prendono piede ha evidenziato riferendosi all'incontro del primo cittadino con il commissario di Bagnoli Nastasi -. Noi siamo sempre per la collaborazione tra le istituzioni. Napoli è la capitale del Sud". Da qui l'invito a non sottovalutare l'importante ruolo che le aree metropolitane, a partire da quella di Napoli, possono giocare per lo sviluppo del Meridione.

"Sono convinto che Napoli sia la capitale del Sud - ha ribadito Delrio in tutto il mondo le aree metropolitane sono il motore di sviluppo occupazionale e della ricerca per questo credo che serva puntare sulle aree metropolitane di Napoli, Palermo, Bari e Catania - ha concluso il ministro . Per il Sud le città metropolitane sono le chiavi per lo sviluppo".

6 LA RIVISTA E L'ESPRESSO Napoli CRONACHE A NAPOLI

LA POLITICA CITTADINA

Sicurezza nella zona di Barra, in campo il M5S

Dopo l'insediarsi dei consiglieri della P5 sbaragliati, si dichiara una commissione del tutto politica



De Magistris e Bassolino in pressing su Renzi

Ieri l'incontro tra il sindaco di Napoli e il suo predecessore, concordò sulle necessità di un dialogo istituzionale



Il sindaco di Napoli Luigi De Magistris e il suo predecessore Massimo Bassolino si sono incontrati ieri a Palazzo Reale per discutere delle necessità di un dialogo istituzionale tra il Comune e il governo nazionale. L'incontro è stato mediato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Delrio.

Porto, Delrio ci riprova: nuovo presidente a giorni

Ieri a Napoli l'ennesima promessa del ministro per le Infrastrutture e i Trasporti

Sentimento e cuore del Barocco napoletano



Il monito di Delrio alla festa Sudd «A Bagnoli serve collaborazione Porto di Napoli, subito il presidente»

«Puntare su aree come quelle di Napoli, Bari, **Palermo** e Catania è una delle chiavi dello sviluppo del Paese». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, parlando con i giornalisti a margine della festa della fondazione Sudd presieduta da Antonio Bassolino, in corso a Napoli. Il governo punta molto, ha detto ancora Delrio, «sulla ripresa del Sud che lo scorso anno ha fatto la crescita più importante del Paese». Ma a giudizio del ministro il Sud non riparte se non si punta su grandi progetti come quello di Bagnoli ma «per fare ciò - ha concluso - c'è bisogno di collaborazione istituzionale». Inoltre, entro pochi giorni «sarà presa la decisione sul presidente dell' **autorità portuale di Napoli**». Lo ha assicurato il ministro. Per Delrio «il commissario Basile ha svolto un ottimo lavoro» e il ministro ha ricordato che sono tre anni che non c'è il presidente. A giudizio comunque di Delrio con le opere già avviate «c'è la possibilità di ridare competitività al porto di Napoli». Inoltre ha assicurato che in questa fase di **start up**, di riorganizzazione delle **autorità portuali**, in relazione alla moratoria chiesta per la Campania, si stanno valutando le carte e «ci può stare un periodo di autonomia per Salerno».

The image is a screenshot of the 'Il Mattino' newspaper website. At the top, there is a navigation bar with the newspaper's name 'IL MATTINO' and various menu items like 'HOME', 'SPORT', 'WELLNESS', 'CINEMA', 'SALERNO', 'LIVORNO', 'CARRARA'. Below the navigation bar, there is a large advertisement for 'Esposito' with the headline 'A ME GLI OCCHI.' and an image of a red car. The main content area features the article 'Il monito di Delrio alla festa Sudd' with a sub-headline '«A Bagnoli serve collaborazione»'. The article includes a photo of Graziano Delrio and a short text snippet. To the right of the main article, there is a sidebar with several smaller news items, each with a small image and a headline, such as 'Scandalo: «Così si trovano i dati della rete»' and 'Il Waco per Waco'. At the bottom of the page, there is a section titled 'POTREMO INTERVISTARTI ANCHE SU'.

Le infrastrutture

Porto, Delrio «Presto la scelta del presidente»

Il ministro: ma il Sud non decolla se non si punta su grandi progetti come Bagnoli

Il ministro
Delrio
Insieme con
Bassolino
a Bagnoli
NEWFOCUS/3
ALESSANDRO
GAROFALO

Antonino Pane
Il presidente del porto lo avrete e presto. Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha rassicurato gli imprenditori che operano nel porto di Napoli e per farlo ha scelto la festa di Fondazione Sud, la «casa» di Antonio Bassolino. Niente polemiche, invece, niente risposte a chi si attendeva un'indicazione di massima sui nomi che si stanno valutando. Delrio tira avanti dritto: «Entro pochi giorni sarà presa una decisione sul presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Medio Tirreno» quella che mette insieme i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. La scelta arriverà, dunque, ma Delrio evita con cura ogni accostamento a nomi o a situazioni che potrebbero far capire la scelta. Il suo interlocutore ufficiale in questo momento è solo il governatore Vincenzo De Luca che nella lettera inviata al ministero per ottenere una moratoria di trentasei mesi per l'ingresso del porto salernitano nell'Autorità portuale ha scritto senza mezzi termini che il porto di Napoli deve ripartire da zero.

Dopo più di mille giorni di commissariamento lo scalo partenopeo mostra segni evidenti e preoccupanti di decadimento. E già su questo terreno le visioni tra Delrio e De Luca appaiono abbastanza distanti. Delrio, infatti, ha sottolineato che «il commissario Antonio Basile ha svolto un ottimo lavoro», e che grazie alle opere già avviate «c'è possibilità di dare competitivi-

tà al porto di Napoli».

Ma cos'è stato fatto di concreto tanto da far dire al ministro delle Infrastrutture che c'è già la possibilità di ripartire? Dal punto di vista infrastrutturale niente; c'è solo l'annuncio di pochi giorni fa della firma per indire la gara di appalto europea per gli escavi. Si faranno i dragaggi? Bisognerà capire se per i primi mesi del 2017, data indicata da Basile per il possibile inizio degli scavi sarà pronta anche la vasca di colmata, Infrastruttura indispensabile perché deve accogliere i fanghi super-inquinati che si trovano sul fondo del porto. In buona sostanza, dunque, sarà il nuovo presidente che dovrà gestire il Grande progetto porto di Napoli, quello su cui la Regione ha chiesto all'Europa un rifinanziamento di 150 milioni di euro.

Delrio ha assicurato che in questa fase di start-up della riforma portuale bisogna guardare con calma anche alle richieste di moratoria. «Vanno valutate e messe in relazione in un'ottica di sviluppo. Per quanto riguarda la Campania - ha precisato il ministro - si stanno valutando le carte e ci può stare un periodo di autonomia per il porto di Salerno». Valutare la proposta della Regione di 36 mesi: Delrio non indica durate ma, certo, si tratta intanto di completare il Grande progetto porto di Salerno». Già, Grande progetto. A giudizio di Delrio è questa la strada da seguire. «Il Sud non riparte - spiega - se non si



punta su grandi progetti come, ad esempio, quello di Bagnoli. Ma per fare ciò - ha sottolineato - occorre collaborazione istituzionale. Noi lavoriamo sempre per la collaborazione. Il governo punta molto sulla ripresa del Sud. L'anno scorso il Mezzogiorno ha fatto la crescita del Paese». È un primo passo in avanti viene considerato dal ministro Graziano Delrio l'incontro tra il sindaco di Napoli Luigi de Magistris è il sottosegretario Claudio De Vincenti. «Abbiamo davanti a noi gli obiettivi giusti. C'è un Sud che si riprende e può farlo solo se i grandi progetti urbani, come Bagnoli o di sviluppo infrastrutturale come l'alta velocità prendono piede. Per centrare questi risultati, tutti essenziali per il futuro del Paese ci vuole la collaborazione tra le istituzioni e noi lavoriamo sempre per favorire questa collaborazione».

Delrio ha indicato anche i poli intorno ai quali lo sviluppo deve coagulare: «Puntare su aree come quelle di Napoli, Bari, Palermo e Catania è sicuramente una delle chiavi vincenti su cui il Paese può contare». La ripresa innanzitutto. Per questo il ministro guarda a come connettere il Sud del Paese «Ci sono grandi progetti infrastrutturali che hanno utilità - ha aggiunto Delrio - e ci sono progetti importantissimi che creano sviluppo e occupazione: questi sono i corridoi europei per l'alta velocità. Per questo puntiamo sull'ammodernamento della rete ferroviaria. Come non ricordare che la stazione di Afragola dell'alta velocità sarà pronta tra sei mesi e che sull'alta velocità Napoli-Bari sono già al lavoro 600 persone».

La lettera
«Bisogna
ripartire
da zero»

Il principale
interlocutore
del ministro è il
Governatore. De
Luca ha scritto
una lettera a
Delrio per avere
una moratoria
sull'ingresso del
Porto di Salerno
nell'Autorità ha
sottolineato: «Il
porto di Napoli
deve ripartire da
zero»

I candidati
Il ministro
non fa nomi
e assicura:
«Possibile
ridare
slancio
allo scalo»

L'ospite

Delrio promette «Presto il nome per il Porto»

NAPOLI Puntualissimo, anzi in largo anticipo, Graziano Delrio arriva al circolo Iliwa di Bagnoli per la festa di Sudd. Con lui sul palco il sottosegretario Umberto Del Basso de Caro. Si guarda intorno e, parlando di Bagnoli, del rilancio di Napoli e del Sud, non ha che da fare un augurio: «C'è bisogno di collaborazione istituzionale». Ma Delrio è anche il ministro che deve nominare il presidente del Porto di Napoli dopo tre anni di commissariamento. Nomina che a maggio aveva annunciato che sarebbe avvenuta in estate. Siamo in autunno. «Tre anni con un commissario, è vero - dice il ministro - . Ma Basile ha fatto un ottimo lavoro: finalmente è stata sbloccata la gara per il dragaggio del porto, quando quell'opera sarà completata, ridarà competitività allo scalo». Ma ora bisogna tornare alla governance ordinaria, Delrio dice: «Avevo detto che entro settembre sarebbe stato nominato, ma sono stato in Giappone, in Vietnam una decina giorni, è colpa dell'Oriente. Entro pochi giorni sicuramente faremo il nome del nuovo presidente». Colpa dell'Oriente o di qualche attrito con Palazzo Santa Lucia? Delrio ribadisce, se ce ne fosse bisogno: «Ho parlato con De Luca che condivide l'impostazione del ministero che ha l'onere della scelta. Io sono autonomista. Vogliamo persone di alto livello, tecnici, cda a tre, snelli.

Farò del mio meglio per dare coerenza alla riforma, comprese le proroghe, che saranno pochissime: Una di queste è relativa allo slittamento della fusione tra le **Autorità portuali** di Napoli e Salerno, altra battaglia deluchiana. Il ministro precisa: «Stiamo valutando le carte, ma in questa fase di startup ci può essere un periodo temporaneo di autonomia per Salerno». Il tema è ovviamente lo sviluppo, il comparto della logistica, lo dice De Caro, «vale non meno di 2 punti di Pil, ovvero 50 miliardi di euro». Ancora Delrio: «Puntare su aree come quelle di Napoli, Bari, Palermo e Catania è una delle chiavi dello sviluppo del Paese». Il governo punta molto, ha detto ancora Delrio, «sulla ripresa del Sud che lo scorso anno ha fatto la crescita più importante del Paese». Verso la fine dell'incontro arriva anche segretario provinciale del Pd, Venanzio Carpentieri. Finora il partito si era tenuto alla larga dalla festa bassoliniana: serviva un ministro.

Primo piano | Politica

Prove di intesa, Bassolino a de Magistris: «Sono pronto a dare una mano per Napoli»

Bianchi alla festa di Sudd. Il padrone di casa su Bagnoli: «L'età, l'età, l'età»

Scusi il tempo
L'arrivo di Graziano Delrio a Napoli per la festa di Sudd è stato un momento importante. Il ministro ha parlato di collaborazione istituzionale e ha annunciato che entro settembre sarebbe stato nominato il presidente del Porto di Napoli. Delrio ha anche parlato di autonomia per Salerno e di sviluppo del Sud. Ha sottolineato che il governo punta molto sulla ripresa del Sud e che il porto di Napoli è una delle chiavi dello sviluppo del Paese. Ha anche parlato di collaborazione istituzionale e di autonomia per Salerno.



Scusi il tempo
L'arrivo di Graziano Delrio a Napoli per la festa di Sudd è stato un momento importante. Il ministro ha parlato di collaborazione istituzionale e ha annunciato che entro settembre sarebbe stato nominato il presidente del Porto di Napoli. Delrio ha anche parlato di autonomia per Salerno e di sviluppo del Sud. Ha sottolineato che il governo punta molto sulla ripresa del Sud e che il porto di Napoli è una delle chiavi dello sviluppo del Paese. Ha anche parlato di collaborazione istituzionale e di autonomia per Salerno.

Scusi il tempo
L'arrivo di Graziano Delrio a Napoli per la festa di Sudd è stato un momento importante. Il ministro ha parlato di collaborazione istituzionale e ha annunciato che entro settembre sarebbe stato nominato il presidente del Porto di Napoli. Delrio ha anche parlato di autonomia per Salerno e di sviluppo del Sud. Ha sottolineato che il governo punta molto sulla ripresa del Sud e che il porto di Napoli è una delle chiavi dello sviluppo del Paese. Ha anche parlato di collaborazione istituzionale e di autonomia per Salerno.

Scusi il tempo
L'arrivo di Graziano Delrio a Napoli per la festa di Sudd è stato un momento importante. Il ministro ha parlato di collaborazione istituzionale e ha annunciato che entro settembre sarebbe stato nominato il presidente del Porto di Napoli. Delrio ha anche parlato di autonomia per Salerno e di sviluppo del Sud. Ha sottolineato che il governo punta molto sulla ripresa del Sud e che il porto di Napoli è una delle chiavi dello sviluppo del Paese. Ha anche parlato di collaborazione istituzionale e di autonomia per Salerno.

«I padrini politici sono tornati a scegliere i manager della sanità»

Parla Calisto Tanzi, ex ministro della Sanità

Scusi il tempo
L'arrivo di Graziano Delrio a Napoli per la festa di Sudd è stato un momento importante. Il ministro ha parlato di collaborazione istituzionale e ha annunciato che entro settembre sarebbe stato nominato il presidente del Porto di Napoli. Delrio ha anche parlato di autonomia per Salerno e di sviluppo del Sud. Ha sottolineato che il governo punta molto sulla ripresa del Sud e che il porto di Napoli è una delle chiavi dello sviluppo del Paese. Ha anche parlato di collaborazione istituzionale e di autonomia per Salerno.

Scusi il tempo
L'arrivo di Graziano Delrio a Napoli per la festa di Sudd è stato un momento importante. Il ministro ha parlato di collaborazione istituzionale e ha annunciato che entro settembre sarebbe stato nominato il presidente del Porto di Napoli. Delrio ha anche parlato di autonomia per Salerno e di sviluppo del Sud. Ha sottolineato che il governo punta molto sulla ripresa del Sud e che il porto di Napoli è una delle chiavi dello sviluppo del Paese. Ha anche parlato di collaborazione istituzionale e di autonomia per Salerno.

Scusi il tempo
L'arrivo di Graziano Delrio a Napoli per la festa di Sudd è stato un momento importante. Il ministro ha parlato di collaborazione istituzionale e ha annunciato che entro settembre sarebbe stato nominato il presidente del Porto di Napoli. Delrio ha anche parlato di autonomia per Salerno e di sviluppo del Sud. Ha sottolineato che il governo punta molto sulla ripresa del Sud e che il porto di Napoli è una delle chiavi dello sviluppo del Paese. Ha anche parlato di collaborazione istituzionale e di autonomia per Salerno.

NAPLES: SHIPPING AND THE LAW 7th Edition 25 – 26 October 2016



Naples, 30 september 2016 – The 7th edition of [Shipping and the Law](#) conference, organized by [Studio Legale Lauro](#), will take place on the 25th October, in which over 200 shipowners, bankers, maritime lawyers, underwriters and other leaders of the Italian and European shipping scene participating, will begin on Tuesday the 25th October with a welcoming address by **Francesco S. Lauro** and opening speeches delivered by President of Confitarma **Emanuele Grimaldi**, Chairman of the International Chamber of Shipping **Esben Poulsen**, Secretary General Emeritus of the International Maritime Organization **Efthimios Mitropoulos** and Ammiraglio di Squadra **Donato Marzano**, Commander in Chief of the Italian Navy fleet.

25th October

The Opening Session titled *"Energy and Shipping"* shall follow straight after the opening speeches. There will be a panel focusing on oil and gas market trends and macroeconomic perspectives on the price of oil and its relationship to shipping and shipping markets.

Participants will include **Grimaldi** and **Mitropoulos** in addition to Fratelli d'Amico CEO **Paolo d'Amico**, CEO of Scorpio Group **Emanuele Lauro**, Past President of the European Community Shipowners' Association **Juan Riva**, CEO of Rina S.p.A. **Ugo Salerno**, Sheikh Yamani's energy studies think-tank director **Leo Drollas**, the Italian Ministry of Economic Development General Director **Amedeo Teti**, CEO of Ecospray Technologies **Guido Ceccherelli**, shipping and trading expert **Salvatore Carollo** and former ENI General Counsel and member of Studio Legale Lauro **Francesco Bentivegna**.

After lunch, Former Oil Pollution Compensation Funds Director **Mans Jacobsson** will give a presentation titled *"The judgment of the Spanish Supreme Court of Cassation in the Prestige case – Does the judgment respect international treaties?"*. In addition, there will be a presentation by SMIT on the offshore market.

That afternoon will begin a ship finance session titled *"What's happened to my banker?"*. This year's finance panel will feature prominent Italian and foreign shipowners along with various representatives from the financial industry. The focus of the discussion will reflect on the changing landscape of ship finance at a time when banks are encountering challenges from the Basel III review and the increasing role of institutional debt and equity providers along with private debt funds, and incorporate the shipowners' perspectives on alternative sources of capital. Among some of the participants include Managing Director of Italy's first and only dedicated shipping private equity fund **Fabrizio Vettosi**, private debt fund RiverRock Managing Director **Roberto Ippolito**, Ver Capital CEO **Andrea Pescatori**, the Association of Italian Banks Head of Credit Office **Raffaele Rinaldi**, Deloitte Partner **Giuseppe Ambrosio**, H.I.G. Whitehorse Director **Guido Lorenzi**, and Greek shipowner **John A. Xylas**.

On the evening of the same day will take place a black-tie Gala Dinner hosted by C&R Marine and SMIT.

26th October

The following day of the 26th October will begin with a session dedicated to the cruise industry. Confirmed participants include President of Marinter Shipping Agency **Umberto Masucci**, Senior Vice President of Costa Crociere S.p.A. **Massimo Brancaleoni**, MSC Cruise Country Manager Director (Italy) **Leonardo Massa** with other representatives from Royal Caribbean and other cruise companies, port authorities and the Italian Ministry of Transportation.

- segue

The following session shall be “*Shipping and Big Data in the Era of Digitalization*” focusing primarily on the increasing use of data and automation in shipping: digital data management and remote performance analysis, how to address data utilization and data ownership, cyber security, and legal ramifications and developments in this context. Chaired by shipping data expert **Philippe Holthof**, participants will include **Winterthur Gas & Diesel Senior Engine Portfolio Manager Carmelo Cartalemi** and **Wärtsilä Digitalization Director Mikko Tepponen**, shipowners and technical management teams, and other players from shipping technology and innovation.

A new and unique feature of the 7th edition of Shipping and the Law will be a mock arbitration and mock mediation session, with the arbitration tribunal composed of President of the London Maritime Arbitrators **Clive Aston** and past LMAA president **Chris Moss** with a third to be announced shortly and **Jonathan Lux** as mediator. Taking place just before and just after lunch, various shipowners, international law firms, and barristers will take part in mock mediation/arbitration proceedings with the view to have as a topic a substantial speed and performance claim of a recently delivered and newly-built vessel.

To conclude the conference works, the “*Looking to the Future*” session in which there will be a panel of members of the **Giovani Armatori di Confitarma (The Young Shipowners at Confitarma)** such as Caronte & Tourist’s **Lorenzo Maccena** in addition to Greek shipowners **Yannis Triphyllis** and **Alex Tsavlis**. Chaired by its president **Andrea Garofala di Bard**, the panel will reflect upon the future of shipping and what it shall mean to them as the next generation of shipowners manage their companies in the future.

Many more important names are to be confirmed shortly.

5th and 26th October in Suor Orsola Benincasa – Naples.

Annunziata, Messineo o Monti totonomi su chi vince e chi perde

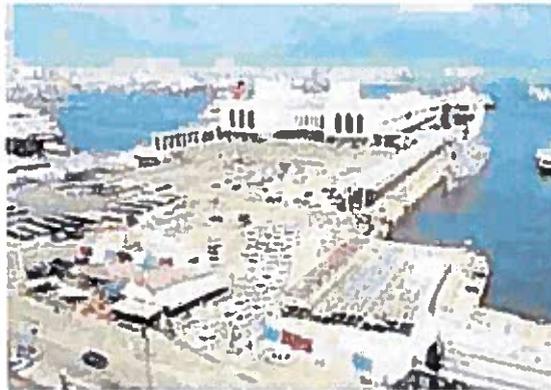
I boatos

Agli armatori non piace il presidente dell'Autorità portuale di Marina Carrara e puntano su quello che guida Salerno

Ora è totopresidente. Il cerchio per chiudere il vertice dell'Autorità di Sistema Portuale del medio Tirreno si fa sempre più stretto. Dal confronto tra il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e il governatore Vincenzo De Luca non trapelano certezze e, allora, ci si affida ai «si dice», ai colloqui dei candidati che vanno e vengono dal ministero delle Infrastrutture. Poi c'è tutto lo sciamone delle mezze verità, quelle anonime, quelle che passano di bocca in bocca ma non si capisce mai da dove partono. Quelle raccontate ad arte per saggiare le reazioni o demolire possibili candidati.

Chi ha messo nero su bianco, è Fedarlinea. La Federazione degli armatori di cabottaggio ha scritto a chiare lettere al governatore De Luca che i nomi che circolano non sono graditi. Il comandante Raffaele Alello, presidente di Fedarlinea, non ha fatto nomi nel suo messaggio a De Luca ma è apparso evidente che si riferiva a Francesco Messineo, salernitano, presidente dell'Autorità Portuale di Marina Carrara, già segretario dell'Autorità portuale di Salerno nel periodo di presidenza di Fulvio Bonavitacola, attuale vice presidente della giunta regionale. Messineo a Salerno ha lavorato dal 2001 al 2009 per poi passare come dirigente di area all'Autorità portuale di Gioia Tauro. Dal 2012 ha assunto la presidenza dell'Autorità portuale di Marina Carrara.

L'appello di Fedarlinea a De Luca intende sbarrare la strada a Messineo, ritenuto non idoneo a riannodare le fila del porto di Napoli, lacerate da oltre mille giorni di commissariamento. Una posizione che prende origine dal documento inviato due mesi fa a Delrio e a De Luca con le firme di 56 operatori portuali napoletani. Un documento in



Il Porto
Una veduta dello scalo partenopeo

cui si indicavano tutti i più gravi problemi del porto di Napoli e si concludeva con il gradimento di Andrea Annunziata, attuale presidente dell'Autorità portuale di Salerno, per il vertice del nuovo ente del medio Tirreno. Annunziata vanta una catena di successi al vertice del porto di Salerno, è una lunga frequentazione romana essendo anche stato sottosegretario ai Trasporti nel governo Prodi.

Va da Salerno a Salerno, dunque, il filo per riannodare le fila e tentare di far ripartire il porto di Napoli. La partita si gioca a Roma ma passa anche per palazzo Santa Lucia. De Luca ha chiesto 36 mesi di moratoria prima della totale adesione di Salerno all'Adsp del medio Tirreno. Delrio, invece, vorrebbe concludere subito la messa a punto dei nuovi enti territoriali ed è probabile che la mediazione sul nome riguardi anche la durata della moratoria.

Intanto però, il totopresidente ha aperto anche ad altre possibilità. Ha ripreso vigore anche il nome di Pasquale Monti, attuale presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia e di Assoport. Ischitano, laureato in scienze politiche ed economiche, secondo i bene informati, affronterebbe volentieri la sfida di rilanciare il porto di Napoli.

a. p.

Il retroscena

Annunziata o Messineo, da Salerno il presidente dell' Authority

Si infiamma il toto-nomine il nuovo leader dovrà rilanciare soprattutto lo scalo partenopeo

Ora è totopresidente. Il cerchio per chiudere il vertice dell' Autorità di Sistema Portuale del medio Tirreno si fa sempre più stretto.

Dal confronto tra il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e il governatore Vincenzo De Luca non trapelano certezze e, allora, ci si affida ai si dice, ai colloqui dei candidati che vanno e vengono dal ministero delle Infrastrutture.

Poi c'è tutto lo sciame delle mezze verità, quelle anonime, quelle che passano di bocca in bocca ma non si capisce mai da dove partono.

Quelle raccontate ad arte per saggiare le reazioni o per demolire un possibile candidato. Chi ha messo nero su bianco è **Fedarlinea**. La Federazione degli armatori di cabotaggio ha scritto a chiare al governatore De Luca che i nomi che circolano non sono graditi. Il comandante Raffaele Aiello, presidente di **Fedarlinea**, non ha fatto nomi nel suo messaggio a De Luca ma è apparso e evidente che si riferiva a Francesco Messineo, salernitano, presidente dell' Autorità Portuale di Marina Carrara, già segretario dell' Autorità portuale di Salerno nel periodo di presidenza di Fulvio Bonavitacola, attuale vice presidente della giunta regionale. Messineo a Salerno ha lavorato dal 2001 al 2009 per poi passare per poi passare come dirigente di area all' Autorità portuale di Gioia Tauro. Dal 2012, infine, ha assunto la presidenza dell' Autorità portuale di Marina di Carrara. L' appello di **Fedarlinea** a De Luca, praticamente, intende sbarrare la strada a Messineo, ritenuto non idoneo a riannodare le fila del porto di Napoli, lacerate da oltre mille giorni di commissariamento.

Una posizione che prende origine dal documento inviato due mesi fa al ministro Delrio e al governatore De Luca con le firme di 56 operatori portuali napoletani. Un documento in cui si indicavano tutti i più gravi problemi del porto di Napoli e si concludeva con il gradimento di Andrea Annunziata, attuale presidente dell' Autorità portuale di Salerno, per il vertice del nuovo ente del medio Tirreno. Annunziata vanta una catena di successi al vertice del porto di Salerno è una lunga frequentazione romana essendo anche stato sottosegretario ai Trasporti nel governo Prodi.

Va da Salerno a Salerno, dunque, il filo per riannodare le fila e tentare di far ripartire il porto di Napoli. La partita si gioca a Roma ma passa anche per palazzo Santa Lucia. De Luca ha chiesto 36 mesi di moratoria prima della totale adesione di Salerno all' Adsp del medio Tirreno. Delrio, invece, vorrebbe concludere subito la messa a punto dei nuovi enti territoriali ed è probabile che la mediazione sul nome riguardi anche la durata della moratoria.

Intanto però, il totopresidente ha aperto anche ad altre possibilità. Ha ripreso vigore anche il nome di Pasquolino Monti, attuale presidente dell' Autorità portuale di Civitavecchia e di Assoporti. Ischitano, laureato in scienze politiche ed economiche, secondo i bene informati, affronterebbe volentieri la sfida di rilanciare il porto di Napoli.

an.pa.

28 **Salerno** Primo piano

La Infrastruttura
Porto autonomo da Napoli partita aperta De Luca-Delrio
Il ministro: «Moratoria? Ci può stare». Ma non indica la durata

Annunziata o Messineo, da Salerno il presidente dell' Authority

Il vertice per il nuovo ente del medio Tirreno si fa sempre più stretto. Si discute di nomi e di condizioni. Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e il governatore Vincenzo De Luca sono in dialogo. Si parla di una moratoria di 36 mesi per il porto di Salerno. Si discute anche della durata della moratoria. Si parla di un totopresidente e di un candidato. Si discute di un documento inviato al ministro e al governatore. Si parla di un documento in cui si indicavano tutti i più gravi problemi del porto di Napoli. Si discute di un documento che concludeva con il gradimento di Andrea Annunziata. Si parla di un documento che vanta una catena di successi al vertice del porto di Salerno. Si discute di un documento che indica una lunga frequentazione romana. Si parla di un documento che indica che è stato sottosegretario ai Trasporti nel governo Prodi. Si discute di un documento che indica che va da Salerno a Salerno. Si parla di un documento che indica che il filo per riannodare le fila è tentare di far ripartire il porto di Napoli. Si discute di un documento che indica che la partita si gioca a Roma. Si parla di un documento che indica che la partita si gioca a palazzo Santa Lucia. Si discute di un documento che indica che De Luca ha chiesto 36 mesi di moratoria. Si parla di un documento che indica che Delrio vorrebbe concludere subito la messa a punto dei nuovi enti territoriali. Si discute di un documento che indica che è probabile che la mediazione sul nome riguardi anche la durata della moratoria. Si parla di un documento che indica che il totopresidente ha aperto anche ad altre possibilità. Si discute di un documento che indica che ha ripreso vigore anche il nome di Pasquolino Monti. Si parla di un documento che indica che Ischitano, laureato in scienze politiche ed economiche, secondo i bene informati, affronterebbe volentieri la sfida di rilanciare il porto di Napoli.

La nuova Autorità

Gli armatori al governatore «Stupiti dai nomi per il Porto»

Fedarlinea: «È stata ignorata la posizione delle imprese»

Antonino Pane

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale non arriva e, soprattutto, il balletto dei nomi che circola preoccupa molto gli armatori. A prendere una netta posizione è il presidente di Fedarlinea, il comandante Raffaele Aiello, che ha inviato un messaggio al presidente della Regione, Vincenzo De Luca per rappresentare «i timori di decine di operatori dopo le anticipazioni riportate dalla stampa». Nella nota di Aiello non ci sono nomi ma è evidente che il riferimento è a Francesco Messineo, salernitano, già segretario dell'Autorità portuale di Salerno e attuale presidente del porto di Massa Carrara. Un'anticipazione, quella di Messineo, riportata da Il Mattino del 22 settembre scorso, e non smentita da nessuno. «Le indiscrezioni - scrive il comandante Aiello - sono in controtendenza con la posizione formalmente espressa dalla nostra associazione armatoriale e condivisa da altri 56 importanti operatori del porto di Napoli con attività svariate ed interessi non coincidenti».

Il comandante Aiello fa riferimento alla lettera inviata due mesi fa al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio e al governatore Vincenzo De Luca. Lettera firmata da 56 imprenditori portuali, intesa ad ottenere un presidente autorevole e competente. Nella lettera si faceva un chiaro riferimento all'attuale presidente dell'Autorità portuale di Salerno, Andrea Annunziata. «Uno sforzo di coesione - scrive oggi Aiello - che non trova precedenti e forse non sufficientemente apprezzato. Nella nota inviata due mesi fa al mi-

nistro Graziano Delrio ed al governatore della Campania era infatti auspicata la scelta di un manager di altissimo profilo nel settore della portualità con provata esperienza e capacità di mediazione per gestire l'ambizioso ed improcrastinabile piano di rilancio dell'intero comparto marittimo napoletano e campano, centrale per l'economia e per il rilancio occupazionale dell'intera regione». Insomma bisogna svoltare. Dopo oltre mille giorni di commissariamento e il drammatico flop del Grande Progetto con la restituzione all'Europa di 150 milioni di euro, gli armatori di Fedarlinea chiedono con insistenza un presidente capace di far ripartire il porto di Napoli e di avviare la concreta unione tra i porti campani. Una scelta improcr-

stinabile se è vero com'è vero che la Regione ha riproposto e ottenuto da Bruxelles il rifinanziamento del Grande Progetto porto di Napoli fermo al palo e il completamento del Grande Progetto porto di Salerno in avanzata fase di realizzazione. Bisogna svoltare, dunque. Si tratta di far ripartire lo scalo partenopeo che, bisogna ricordarlo, è la più grande azienda della Campania. «Gli operatori portuali napoletani e Fedarlinea - conclude il messaggio di Aiello al governatore De Luca - confidano nella sensibilità del ministro e del governatore perché trovino la migliore soluzione per un nominativo di assoluto prestigio che garantisca la migliore conduzione di uno dei più importanti scali del Mediterraneo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Graziano Delrio
Porta il nome e la firma del ministro dei trasporti la legge di riforma dei porti li accorpa e cambia la loro governance

Raffaele Aiello
Fedarlinea ha promosso prima l'appello per Annunziata ora contesta la possibile nomina di Messineo

Andrea Annunziata
Presidente uscente dell'Authority salernina per 56 imprenditori del porto di Napoli era il nome «giusto»

I trasporti

L' appello Lettera al presidente della Regione «Stupiti dai nomi per l' Autorità di sistema»

Porto unico gli armatori dicono no a Messineo

Il presidente dell' Autorità di sistema portuale non arriva e, soprattutto, il balletto dei nomi che circola preoccupa molto gli armatori. A prendere una netta posizione è il presidente di Fedarlinea, il comandante Raffaele Aiello, che ha inviato un messaggio al presidente della Regione, Vincenzo De Luca per rappresentare «i timori di decine di operatori dopo le anticipazioni riportate dalla stampa». Nella nota di Aiello non ci sono nomi ma è evidente che il riferimento è a Francesco Messineo, salernitano, già segretario dell' Autorità portuale di Salerno e attuale presidente del porto di Massa Carrara. «Le indiscrezioni - scrive il comandante Aiello - sono in controtendenza con la posizione formalmente espressa dalla nostra associazione armatoriale e condivisa da altri 56 importanti operatori del porto di Napoli con attività svariate e interessi non coincidenti». Il comandante Aiello fa riferimento alla lettera inviata due mesi fa al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio e al governatore Vincenzo De Luca. Lettera firmata da 56 imprenditori portuali, intesa ad ottenere un presidente autorevole e competente. Nella lettera si faceva un chiaro riferimento all' attuale presidente dell' Autorità portuale di Salerno, Andrea Annunziata.

«Uno sforzo di coesione - scrive oggi Aiello - che non trova precedenti e forse non sufficientemente apprezzato. Nella nota inviata due mesi fa al ministro Graziano Delrio ed al governatore della Campania era infatti auspicata la scelta di un manager di altissimo profilo nel settore della portualità con provata esperienza e capacità di mediazione per gestire l' ambizioso ed improcrastinabile piano di rilancio dell' intero comparto marittimo napoletano e campani, centrale per l' economia e per il rilancio occupazionale dell' intera regione».

Insomma bisogna svoltare. Gli armatori di Fedarlinea chiedono con insistenza un presidente capace di far ripartire i porto di Napoli e di avviare la concreta unione tra i porti campani. Una scelta improcrastinabile se è vero com' è vero che la Regione ha riproposto e ottenuto da Bruxelles il rifinanziamento del Grande Progetto porto di Napoli fermo al palo e il completamento del Grande Progetto porto di Salerno in avanzata fase di realizzazione. Bisogna svoltare, dunque. a.p.

32 **Salerno Cronaca**

Il progetto di gruppo Maresca era una sede in città capace a tutti gli effetti dell'università di Fisciano

Talenti cercasi, obiettivo Salerno

Maresca, presidente della Fedarlinea, ha inviato una lettera al presidente della Regione, Vincenzo De Luca, per rappresentare i timori di decine di operatori dopo le anticipazioni riportate dalla stampa.

Il presidente dell' Autorità di sistema portuale non arriva e, soprattutto, il balletto dei nomi che circola preoccupa molto gli armatori. A prendere una netta posizione è il presidente di Fedarlinea, il comandante Raffaele Aiello, che ha inviato un messaggio al presidente della Regione, Vincenzo De Luca per rappresentare «i timori di decine di operatori dopo le anticipazioni riportate dalla stampa».

Nella nota di Aiello non ci sono nomi ma è evidente che il riferimento è a Francesco Messineo, salernitano, già segretario dell' Autorità portuale di Salerno e attuale presidente del porto di Massa Carrara.

«Le indiscrezioni - scrive il comandante Aiello - sono in controtendenza con la posizione formalmente espressa dalla nostra associazione armatoriale e condivisa da altri 56 importanti operatori del porto di Napoli con attività svariate e interessi non coincidenti».

Il comandante Aiello fa riferimento alla lettera inviata due mesi fa al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio e al governatore Vincenzo De Luca.

Lettera firmata da 56 imprenditori portuali, intesa ad ottenere un presidente autorevole e competente. Nella lettera si faceva un chiaro riferimento all' attuale presidente dell' Autorità portuale di Salerno, Andrea Annunziata.

«Uno sforzo di coesione - scrive oggi Aiello - che non trova precedenti e forse non sufficientemente apprezzato.

Nella nota inviata due mesi fa al ministro Graziano Delrio ed al governatore della Campania era infatti auspicata la scelta di un manager di altissimo profilo nel settore della portualità con provata esperienza e capacità di mediazione per gestire l' ambizioso ed improcrastinabile piano di rilancio dell' intero comparto marittimo napoletano e campani, centrale per l' economia e per il rilancio occupazionale dell' intera regione».

Insomma bisogna svoltare. Gli armatori di Fedarlinea chiedono con insistenza un presidente capace di far ripartire i porto di Napoli e di avviare la concreta unione tra i porti campani. Una scelta improcrastinabile se è vero com' è vero che la Regione ha riproposto e ottenuto da Bruxelles il rifinanziamento del Grande Progetto porto di Napoli fermo al palo e il completamento del Grande Progetto porto di Salerno in avanzata fase di realizzazione. Bisogna svoltare, dunque. a.p.



Le polemiche. L' intervento dell' associazione armatoriale ha balenato da nuovi impianti sportivi, affondo di Lambiase: Comune in perdita

Il presidente dell' Autorità di sistema portuale non arriva e, soprattutto, il balletto dei nomi che circola preoccupa molto gli armatori. A prendere una netta posizione è il presidente di Fedarlinea, il comandante Raffaele Aiello, che ha inviato un messaggio al presidente della Regione, Vincenzo De Luca per rappresentare «i timori di decine di operatori dopo le anticipazioni riportate dalla stampa».

Nella nota di Aiello non ci sono nomi ma è evidente che il riferimento è a Francesco Messineo, salernitano, già segretario dell' Autorità portuale di Salerno e attuale presidente del porto di Massa Carrara.

«Le indiscrezioni - scrive il comandante Aiello - sono in controtendenza con la posizione formalmente espressa dalla nostra associazione armatoriale e condivisa da altri 56 importanti operatori del porto di Napoli con attività svariate e interessi non coincidenti».

Il comandante Aiello fa riferimento alla lettera inviata due mesi fa al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio e al governatore Vincenzo De Luca.

Lettera firmata da 56 imprenditori portuali, intesa ad ottenere un presidente autorevole e competente. Nella lettera si faceva un chiaro riferimento all' attuale presidente dell' Autorità portuale di Salerno, Andrea Annunziata.

«Uno sforzo di coesione - scrive oggi Aiello - che non trova precedenti e forse non sufficientemente apprezzato. Nella nota inviata due mesi fa al ministro Graziano Delrio ed al governatore della Campania era infatti auspicata la scelta di un manager di altissimo profilo nel settore della portualità con provata esperienza e capacità di mediazione per gestire l' ambizioso ed improcrastinabile piano di rilancio dell' intero comparto marittimo napoletano e campani, centrale per l' economia e per il rilancio occupazionale dell' intera regione».

Insomma bisogna svoltare. Gli armatori di Fedarlinea chiedono con insistenza un presidente capace di far ripartire i porto di Napoli e di avviare la concreta unione tra i porti campani. Una scelta improcrastinabile se è vero com' è vero che la Regione ha riproposto e ottenuto da Bruxelles il rifinanziamento del Grande Progetto porto di Napoli fermo al palo e il completamento del Grande Progetto porto di Salerno in avanzata fase di realizzazione. Bisogna svoltare, dunque. a.p.

Il porto Porto unico gli armatori dicono no a Messineo

Il presidente dell' Autorità di sistema portuale non arriva e, soprattutto, il balletto dei nomi che circola preoccupa molto gli armatori. A prendere una netta posizione è il presidente di Fedarlinea, il comandante Raffaele Aiello, che ha inviato un messaggio al presidente della Regione, Vincenzo De Luca per rappresentare «i timori di decine di operatori dopo le anticipazioni riportate dalla stampa».

Nella nota di Aiello non ci sono nomi ma è evidente che il riferimento è a Francesco Messineo, salernitano, già segretario dell' Autorità portuale di Salerno e attuale presidente del porto di Massa Carrara.

«Le indiscrezioni - scrive il comandante Aiello - sono in controtendenza con la posizione formalmente espressa dalla nostra associazione armatoriale e condivisa da altri 56 importanti operatori del porto di Napoli con attività svariate e interessi non coincidenti».

Il comandante Aiello fa riferimento alla lettera inviata due mesi fa al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio e al governatore Vincenzo De Luca.

Lettera firmata da 56 imprenditori portuali, intesa ad ottenere un presidente autorevole e competente.

Nella lettera si faceva un chiaro riferimento all' attuale presidente dell' Autorità portuale di Salerno, Andrea Annunziata.

«Uno sforzo di coesione - scrive oggi Aiello - che non trova precedenti e forse non sufficientemente apprezzato. Nella nota inviata due mesi fa al ministro Graziano Delrio ed al governatore della Campania era infatti auspicata la scelta di un manager di altissimo profilo nel settore della portualità con provata esperienza e capacità di mediazione per gestire l' ambizioso ed improcrastinabile piano di rilancio dell' intero comparto marittimo napoletano e campani, centrale per l' economia e per il rilancio occupazionale dell' intera regione».

Insomma bisogna svoltare. Gli armatori di Fedarlinea chiedono con insistenza un presidente capace di far ripartire i porto di Napoli e di avviare la concreta unione tra i porti campani. Una scelta improcrastinabile se è vero com' è vero che la Regione ha riproposto e ottenuto da Bruxelles il rifinanziamento del Grande Progetto porto di Napoli fermo al palo e il completamento del Grande Progetto porto di Salerno in avanzata fase di realizzazione. Bisogna svoltare, dunque. a.p.

Nomine e polemiche

Porto, armatori all' attacco: Messineo non è adeguato

Il presidente dell' Autorità di sistema portuale non arriva e, soprattutto, il balletto dei nomi che circola preoccupa molto gli armatori. A prendere una netta posizione è il presidente di Fedarlinea, il comandante Raffaele Aiello, che ha inviato un messaggio al presidente della Regione, Vincenzo De Luca per rappresentare «i timori di decine di operatori dopo le anticipazioni riportate dalla stampa». Nella nota di Aiello non ci sono nomi ma è evidente che il riferimento è a Francesco Messineo.

>A pag. 33.

ANTONINO PANE



Comitato Portuale Bari: ultima riunione prima di nascita Autorità di Sistema Portuale Adriatico Meridionale

(FERPRESS) – Bari, 30 SET – Si è tenuta ieri la prevista seduta del Comitato portuale, l'ultima della gestione del Presidente Francesco Mariani, al timone del porto di Bari dal dicembre 2005. La seduta è stata anche l'ultima riunione di questo organo prima dell'avvio della riforma della governance portuale, in vigore dallo scorso 15 settembre, che ne prevede la sostituzione con il Comitato di gestione, con i soli rappresentanti degli Enti Locali e della Regione.

Mariani, nel suo discorso di apertura della seduta, ha ringraziato i membri del Comitato Portuale per aver contribuito a realizzare gli importanti obiettivi raggiunti dai porti del network e ha poi illustrato sinteticamente quelle che saranno le tappe immediate di questa riforma che condurrà nel giro di poche settimane ad avere nuovi presidenti al comando delle appena istituite, ma non ancora costituite, Autorità di sistema portuale.

Numerosi e tutti importanti i punti all'ordine del giorno di quest'ultima seduta di comitato portuale, primo fra tutti l'approvazione della Relazione Annuale sull'attività del porto e sull'amministrazione delle aree demaniali che ricadono sotto la competenza dell'Autorità portuale barese. Tra i risultati raggiunti nel 2015, illustrati nella Relazione, l'incremento del traffico commerciale di circa il 6,63 per cento, valore questo che cresce in valori assoluti con 5milioni 975mila tonnellate di merce movimentata. Le stime per il 2016, sulla base dei dati consolidati al 31 agosto scorso, confermano il trend di crescita con un ulteriore incremento del 10,76 per cento, il che farebbe superare, alla fine dell'anno 2016, la soglia dei 7.000.000 di tonnellate di merci.

Determinante per questo risultato la forte crescita del traffico container, che aumenta di circa il 67 per cento nel 2015 rispetto al 2014, passando da 35.932 TEU a 60.009 TEU, e di un altro 27 per cento nel 2016 rispetto all'anno precedente con una movimentazione complessiva stimata a fine anno di oltre 76.000 TEU. Importante anche il dato sui rotabili, che a fine 2016 potrebbe aumentare di circa il 5per cento, grazie soprattutto al sempre più intenso traffico di trailer sulla linea ro/ro di autostrade del mare Venezia-Ravenna-Bari-Patrasso.

Per quanto attiene ai risultati dei singoli porti, almeno relativamente al 2015, gli scali di Bari e Baretta seguono lo stesso trend di crescita del traffico merci con incrementi rispettivamente pari all'8,8 per cento ed al 6,7 per cento rispetto all'anno precedente. Meno positivo, invece, il dato per Monopoli che registra una diminuzione di circa il 17 per cento del totale delle merci movimentate, probabilmente causato dal mancato consolidamento di traffico nuovo che era stato gestito nell'anno precedente, che riporta il dato complessivo ai valori medi del 2012/2013.

In chiaroscuro invece i dati riportati nella Relazione relativamente al numero di passeggeri movimentati nella stagione 2015, con un dato praticamente analogo al 2014, per la quota ferries ma in flessione per le crociere, che ha portato complessivamente ad una riduzione di circa l'11,52 per cento del traffico totale. Varie le cause di tale diminuzione, prime fra tutte le difficoltà per gli armatori di mettere in atto una adeguata programmazione degli approdi per effetto del problema del transito delle grandi navi nella Laguna di Venezia nonché a causa del persistere delle criticità politico-ambientali nel versante orientale del Mar Mediterraneo.

- segue

Molto confortanti, tuttavia, i dati per l'anno in corso, fanno prevedere, su base annua, un aumento del 15 per cento circa del traffico crocieristico e del 6 per cento circa di quello ferries che, complessivamente, consentiranno di recuperare quasi integralmente il calo di passeggeri accertato nello scorso anno. Ancora migliori le prospettive per il 2017. Per la prossima estate, Costa Crociere incrementa la sua presenza a Bari con Costa neoClassica, sulla rotta di un esclusivo itinerario alla scoperta delle più belle isole della Grecia, utilizzando lo scalo del capoluogo di regione come unica toccata italiana con funzioni di home-port.

Il Comitato Portuale ha poi approvato l'assestamento ed una variazione del bilancio di previsione 2016, necessari per consegnare alla futura gestione le opportune risorse per affrontare i prossimi mesi dell'anno. L'intervento sul bilancio, approvato all'unanimità anche con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, ha confermato ancora una volta il buono stato di salute finanziario dell'Ente, con indici di efficienza e capacità di investimento soddisfacenti, tenuto conto della limitatezza delle risorse disponibili pur in presenza di una buona qualità dei servizi offerti e di tariffe ed oneri di concessione più bassi della media.

Al termine della riunione, tutti i componenti, in rappresentanza sia delle Istituzioni che degli operatori e delle forze sociali, hanno ringraziato il Presidente Mariani per l'ottimo lavoro svolto in questi anni. Una forte spinta propulsiva impressa da Mariani alla crescita dei Porti di Bari, Barletta e Monopoli, che negli anni ha fatto guadagnare agli scali del network importanti riconoscimenti a livello nazionale ed europeo per le attività svolte.

Sono oltre 400 per Medcenter, molti di meno per i sindacati. Giovedì un vertice

Esuberi al porto di Gioia È arrivata l'ora della verità

L'azienda deve inviare una relazione al ministro Delrio Entro il 20 ottobre si deciderà quanti passeranno nell' Agenzia

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA Oltre 400 esuberi nell' azienda che gestisce il porto di Gioia Tauro, la Medcenter Container Terminal. Adesso si tirano le somme. Entro il 19 ottobre si deve comunicare al ministero dei Trasporti con una relazione dettagliata il soprannumero di personale che poi dovrà confluire nella nuova Agenzia del lavoro portuale. I 442 lavoratori giudicati in più dall' azienda dovrebbero passare nel nuovo organismo la cui entrata in funzione è legata alla Legge di Stabilità per il 2017. Ma le organizzazioni sindacali che sembrano si siano ricompattate nuovamente non ci stanno e hanno chiesto all' azienda di chiarire nel dettaglio reparto per reparto il numero degli esuberi. Si entrerà nel merito di questa complicata vertenza giovedì prossimo quando tutti i rappresentanti sindacali si siederanno nuovamente al tavolo con il vertice di Mct per affrontare questo tema. Sembra, ma sono solo indiscrezioni, che il numero dei lavoratori in esubero dovrebbe scendere anche se di poco. Se non sarà così si annuncia la rottura delle relazioni sindacali con l' azienda che potrebbe in ogni caso andare dritta per la sua strada.

In effetti le perdite sono tante e Mct nonostante un rigido risanamento finanziario non è al momento solida. La riunione di giovedì sarà fondamentale per capire come andrà a finire la vertenza esuberi nello scalo e quindi per sapere che cosa succederà a Roma. Ma non è finita, perché anche se sarà trovata una intesa sui numeri bisognerà poi accordarsi sui criteri di passaggio dei lavoratori nell' Agenzia. Sarà un altro passaggio difficile da affrontare.

La Grande Authority Nella seconda decade del mese dovrebbe arrivare, se non ci sarà l' ennesimo rinvio, la nomina del presidente dell' Autorità portuale di Gioia Tauro che è commissariata da due anni. Sarà l' Authority del Tirreno Meridionale che per ora è composta dai porti della Calabria ma che dovrebbe annettere anche lo scalo di Messina. Da indiscrezioni filtrate direttamente da Roma sembra che il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio sia intenzionato a non accordare la richiesta di proroga presentata dal governatore siciliano Rosario Crocetta che consentirebbe a tutti i porti siciliani di mantenere la loro autonomia per i prossimi 36 mesi.

In ogni caso per Gioia Tauro il nuovo presidente sarà nominato lo stesso e nel caso poi gli scali si potranno annettere a Gioia Tauro con una guida già stabile. In questa settimana Delrio dovrebbe rispondere a tutti i governatori anche se poi sarà il governo a definire tutto il sistema portuale italiano. Un sistema per anni legato a una normativa ormai superata dai tempi.3.

Attualità

Esuberi al porto di Gioia È arrivata l'ora della verità

L'azienda deve inviare una relazione al ministro Delrio Entro il 20 ottobre si deciderà quanti passeranno nell' Agenzia



Risorse, conficcati i beni all'imprenditore Santo Pisani

Si venghi, all'esame dei carabinieri le immagini di alcune telecamere

La gestione degli aeroporti partita aperta

Le indagini sull'attentato all'alta velocità

Le indagini sull'attentato all'alta velocità

Le indagini sull'attentato all'alta velocità

Domani atteso un rilevante carico, ma incombe uno sciopero

Porto, movimentazione merci Disoccupazione e tensioni

Confindustria prende posizione: gravi ripercussioni, blocco da evitare

Riflettori accesi sulla questione porto e non solo per il via libera dato dal Comitato portuale al Piano regolatore, ma anche per l'avvertenza che tocca il personale della cooperativa che svolge attività di movimentazione. Gli incontri dei giorni scorsi infatti non sembrano aver prodotto l'effetto sperato e per domani - quando è previsto l'arrivo di una nave collegata alla attività delle Acciaierie di Giammoro - è previsto un nuovo sciopero. Che la situazione sia tutt'altro che serena è dimostrato dalla preventiva presa di posizione di Confindustria che ha inviato una lettera al prefetto di Messina, al presidente dell'Autorità portuale, al comandante della Capitaneria di porto e al sindaco di Milazzo chiedendo «preventivamente di mettere in atto tutte le azioni necessarie, al fine di scongiurare qualsiasi blocco delle attività produttive». «Nonostante gli impegni assunti, durante la riunione svoltasi all'Autorità portuale di Milazzo, per evitare qualsiasi blocco delle attività produttive nel porto di Milazzo - si legge nella nota - è stata preannunciata, per lunedì prossimo (domani, ndr), una nuova iniziativa di protesta da parte di alcuni soci della cooperativa "Gruppo portuale Milazzo", che già lo scorso 26 settembre avevano

manifestato, arrecando pesanti disagi nel porto di Milazzo. Tale protesta comporterebbe gravi danni all'Comet per ciò che riguarda l'attività di logistica e alla Duferdofin-Nucor destinataria delle merci in arrivo».

Anche il consiglio comunale si è occupato della questione ma l'assenza dei rappresentanti dell'Autorità portuale ai lavori d'aula non ha permesso di giungere ad una soluzione. «È un problema che la politica deve essere capace di governare - ha detto il rappresentante di Forza Italia, Alessio Andaloro - e pe questo ho chiesto al presidente del Consiglio, Gianfranco Nastasi, una riunione dei capigruppo per predisporre un documento unitario che affronti la vicenda prendendo posizione in favore dei lavoratori per la salvaguardia dei posti di lavoro. Quanto al Prg del porto, credo che ancora ci sia tanto da dibattere e il sì del Comitato rappresenta solo un primo passo poiché quella bozza redatta dal progettista Mallandrino ritengo sia da considerare superata. Occorre dunque adeguarla prima e proseguire con l'iter e ciò dovrà avvenire attraverso una serie concertazione tra forze politiche, operatori del porto anche per capire se nel concreto le aspettative turistiche potranno trovare attuazione o dovremo continuare a vivere con questo ibrido che vede parlare di crocierismo possibile a Milazzo e nel frattempo le grandi navi da crociera sbarcare continuamente a Messina». 3(r.m.).

40 | 2 dicembre 2016 | 2016 | Comitato del Sud

Milazzo

Turismo: rotta su Rimini, Barcelona e Madrid

Il sindaco di Milazzo, Giuseppe... (testo sintetizzato)

Porto, movimentazione merci Disoccupazione e tensioni

Confindustria... (testo sintetizzato)

Assistenza sanitaria Altro grido d'allarme

Il sindaco di Milazzo... (testo sintetizzato)



Importante strumento per lo sviluppo delle attività imprenditoriali

Decolla il Piano regolatore del porto

Nuovo assetto urbanistico dello scalo mamertino e delle aree demaniali fino alla foce del Niceto

Andrea Italiano MILAZZO Il Comitato portuale ha esitato nei giorni scorsi il piano regolatore del porto. Un passaggio importante nell'iter che dovrà portare alla regolamentazione urbanistica dello scalo mamertino e delle aree demaniali sino alla foce del torrente Niceto. A darne notizia è stato il comandante della Capitaneria di porto, Fabio Rottino, nel corso della seduta straordinaria promossa dal presidente del consiglio comunale, Gianfranco Na stasi, proprio per parlare di portualità e dei futuri assetti del bacino portuale milazzese. Una seduta che però ha fatto registrare l'assenza del commissario dell'Autorità portuale De Simone. Quindi un confronto sostanzialmente inutile con un paio di ore di discussione che non hanno portato però ad alcuna conclusione, per cui lo stesso Nastasi ha già preannunciato un ulteriore incontro con la presenza del commissario straordinario, e con Antonino De Simone; sarà invitata pure la rappresentanza politica regionale. L'assenza dei vertici dell'Autorità portuale è stata stigmatizzata dalle forze politiche ed in particolare il consigliere Alessio Andaloro che l'ha definita «grave», mettendo poi al centro del dibattito una serie di problematiche attorno al porto di Milazzo. E tra queste ha posto sul tappeto lo stato di disagio in cui versano gli ex lavoratori portuali, da tempo disoccupati, «nell'assordante silenzio - ha detto - delle istituzioni».

Criticata la chiusura prevista per l'area portuale e evidenziata l'assenza di un adeguato servizio di sorveglianza che pone problemi di sicurezza in un'area particolarmente sensibile.

Sul piano regolatore ha invece puntato la sua attenzione Giuseppe Midili, facendo riferimento ad intese raggiunte sul nuovo assetto del porto con l'Autorità Portuale dagli amministratori di Pace del Mela e San Filippo del Mela, mentre da Milazzo nessuna intesa - ha detto Midili-, anche se il nuovo assetto è stato approvato con il voto favorevole del Comune di Milazzo in sede di Comitato portuale. Poi, ancora richiamo alla normativa specifica per i controlli in ambito portuale, perché - ha sostenuto - le norme antiterrorismo non possono esistere soltanto per la recinzione, mentre all'interno del porto i controlli sono carenti.

Per il consigliere è necessario che l'Autorità Portuale dica se ha intenzione di fare investimenti pure dal

Milazzo

Decolla il Piano regolatore del porto

Nuovo assetto urbanistico dello scalo mamertino e delle aree demaniali fino alla foce del Niceto

Il piano regolatore del porto di Milazzo è stato approvato dal consiglio comunale nella seduta straordinaria del 28 settembre. Il documento, che prevede un nuovo assetto urbanistico dello scalo mamertino e delle aree demaniali sino alla foce del torrente Niceto, è stato approvato con il voto favorevole del Comune di Milazzo in sede di Comitato portuale. Il piano prevede la riqualificazione delle aree portuali e la creazione di nuove zone residenziali e commerciali. Il progetto è stato presentato dal sindaco Gianfranco Na stasi e approvato dal consiglio comunale nella seduta straordinaria del 28 settembre. Il piano prevede la riqualificazione delle aree portuali e la creazione di nuove zone residenziali e commerciali. Il progetto è stato presentato dal sindaco Gianfranco Na stasi e approvato dal consiglio comunale nella seduta straordinaria del 28 settembre.

Scambi culturali, Europa senza frontiere

La commissione dell'Unione europea ha approvato un pacchetto di misure per facilitare gli scambi culturali e promuovere la cooperazione tra i cittadini europei. Il pacchetto include misure per facilitare gli scambi culturali e promuovere la cooperazione tra i cittadini europei.

Una stagione estiva a gonfie vele

Il turismo estivo a Milazzo è stato molto fruttuoso. Le autorità portuali hanno registrato un aumento del traffico di merci e passeggeri. Le autorità portuali hanno registrato un aumento del traffico di merci e passeggeri.

Militari in vacanza, le intese

Le forze armate italiane hanno raggiunto un accordo con le autorità portuali per facilitare le vacanze dei militari. Le forze armate italiane hanno raggiunto un accordo con le autorità portuali per facilitare le vacanze dei militari.

- segue -

punto di vista delle risorse umane, piuttosto che parlare delle disponibilità finanziarie di cui dispone. Il Comandante della Capitaneria ha illustrato i meccanismi che determinano, in ambito ministeriale, il fabbisogno dei lavoratori portuali, spiegando quindi il motivo per cui è stata ridotta la forza lavoro nel porto di Milazzo da 27 a 9, e per quest' ultimi con orario ridotto a pochi giorni al mese. Ha poi chiarito il motivo per cui è stato approvato dal Comitato portuale il piano regolatore entro il 19 settembre e ha dato indicazioni di massima sulle previsioni di progetto con l' inserimento anche di 4 scivoli per navi ro-ro. Nel dibattito sono intervenuti il presidente del Comitato porto di Milazzo, Mario Sciotto, i componenti Cusumano, Cavallaro, La Malfa, i consiglieri Antonino Italiano, Antonino Foti e il sindaco Formica che ha fatto il punto sulla situazione e sulle decisioni ministeriali; poi ha anticipato una regolamentazione per la fornitura di acqua ai natanti ritenendo l' attuale situazione «una giungla» ed individuando la possibilità così di occupare alcuni lavoratori.4.

ANDREA ITALIANO

L' INIZIATIVA. Lo strumento urbanistico che regolerà l' espansione degli attracchi navali in aula con assenze eccellenti

Il piano regolatore del porto di Milazzo approda al consiglio comunale aperto

O OO Consiglio comunale aperto per parlare del piano regolatore del porto, approvato dal comitato portuale, qualche settimana fa. Il presidente del consiglio Gianfranco Nastasi, questa volta, non vuole sbagliare e, per approfondire il problema "porto", molto a cuore dei politici milazzesi, con un congruo anticipo invita tutti gli operatori portuali, gli armatori operanti nel bacino mamertino, il comandante del Porto, i servizi portuali e il commissario dell' **Autorità portuale** messinese. L' ex presidente del "Porto Authority", Antonino De Simone fa sapere al presidente del consiglio che "per precedenti impegni non può essere presente", ma, "stranamente" per operatori e politici, non manda a Milazzo neanche un suo delegato.

Ad ogni buon conto, la seduta "aperta" si fa lo stesso e, inizia dopo che il presidente Nastasi assicura agli intervenuti che "ci sarà un ulteriore incontro, ma questa volta, sarà il commissario dell' **Autorità** a stabilire la data". Apre i lavori il capo del Compartimento marittimo di Milazzo, Capitano di fregata Fabio Rottino, il quale illustra il "piano" approvato con urgenza dall' ultimo comitato portuale, in quanto - egli ha detto - per investire le finanze che hanno attualmente nelle loro casse, era necessario approvare un progetto. Progetto che, però, non è piaciuto ai più e che, dagli interventi registrati in aula, è da rivedere totalmente. In ogni caso, mancando l' interlocutore principale, i rappresentanti dei servizi portuali e i raccomandati marittimi, oltre, chiara mente ai consiglieri comunali intervenuti, non è stato possibile approfondire l' argomento poiché si sconoscevano le lunghezze delle banchine, i pescaggi e altri dati tecnici per fornire eventuali suggerimenti. Nell' occasione si è parlato pure dei diciotto lavoratori portuali rimasti senza lavoro per i quali, il sindaco ha assicurato che ci sarà un ulteriore incontro con gli operatori marittimi per vedere se ci sono possibilità di lavoro. Per l' opposizione ha parlato il consigliere Pippo Midili che ha attaccato l' amministrazione comunale "rea" a suo giudizio, di aver partecipato alla riunione del comitato portuale ed approvato il piano senza alcuna osservazione e senza aver informato il civico consesso. Ha concluso i lavori il presidente del consiglio Gianfranco Na stasi il quale ha rimandato i partecipanti ad un prossimo incontro "molto ravvicinato e, questa volta, vi assicuro - ha detto - in quest' aula consiliare ci sarà il commissario dell' **Autorità portuale** di Messina".

Rifiuti al porto spesso finiscono in mare

La denuncia. Berretta, sindacato di polizia Coisp, chiede l'intervento del commissario dell'Autorità portuale Martello

Il sindacato di polizia Coisp denuncia che il porto di Catania, ormai da tempo, è divenuto ritrovo di spazzatura e rifiuti di ogni genere che, non essendo raccolti in tempo ai fini dello smaltimento, vengono trascinati dal vento nell'area portuale e in mare.

In una nota, il segretario provinciale Alessandro Berretta sostiene che tutto ciò accade specialmente dopo i frequenti sbarchi dei migranti in occasione dei quali, come noto, viene accatastato un ingente quantitativo di rifiuti organici e non: «Si pensi alle numerosissime bottigliette di plastica e spazzatura varia - recita la nota che, spesso, a causa delle frequenti raffiche di vento che caratterizzano detta area, vengono trascinate in mare e inquinano l'ambiente».

«Non solo - prosegue la nota - i pesci, le tartarughe marine e simili, possono confondere detto materiale tossico con il cibo, quindi ingerirlo e morire, diversamente, i pesci che non muoiono entrano nel ciclo alimentare e finiscono indirettamente sulle nostre tavole con danni sulla salute soprattutto dei bambini, dimostrati da centinaia di studi pubblicati sulle più prestigiose riviste internazionali».

«In occasione di molti sbarchi prosegue la nota di Berretta - nonostante i solleciti da parte dei poliziotti, il servizio di igiene ambientale, vista l'impossibilità ad intervenire, non raccoglie i rifiuti nell'immediatezza e si appresta a fare ciò l'indomani, quindi, dopo una notte e solo questo basta per comprendere il perché detti rifiuti si riversano in mare».

Berretta, in qualità di segretario provinciale del sindacato di polizia Coisp, chiede pubblicamente di porre fine a questo incescioso e devastante inquinamento ambientale: «Si ricorda che, se detto comportamento l'avesse posto in essere un privato, altro che sanzioni! Ciò posto, si chiede pubblicamente al Commissario straordinario dell'Autorità portuale contrammiraglio della Guardia Costiera Nunzio Martello, che è anche direttore marittimo della Sicilia Orientale, di intervenire immediatamente. Del resto proprio la Guardia Costiera, tra i vari compiti, ha anche l'importante e prestigioso compito di tutelare il mare».

The screenshot shows a newspaper page with the following articles:

- UNA ROMA**
Buco nella parete di casa per spacciare: preso
Un uomo è stato arrestato per aver spacciato droghe attraverso un buco nella parete di casa.
- Dai pediatri arriva un altro appello**
«Vaccinare i bambini è essenziale»
Al Policlinico un convegno per ribadire l'utilità della profilassi.
- QUELLE PAURE INFONDATE DEI PAPÀ E DELLE MAMME**
Un convegno al Policlinico per discutere delle paure dei genitori riguardo ai vaccini.
- LA DENUNCIA**
Torna il Psg ay Martello
Il segretario provinciale Alessandro Berretta denuncia l'inquinamento del porto di Catania.
- Rifiuti al porto spesso finiscono in mare**
La denuncia di Berretta, sindacato di polizia Coisp, chiede l'intervento del commissario dell'Autorità portuale Martello.

AUGUSTA

Autorità portuale, il deputato Zappulla: «No alla proroga»

AUGUSTA. «Il ministro per le Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio sta valutando le richieste di proroga dell'istituzione delle Autorità portuali di sistema e tra pochi giorni sceglierà anche per quelle siciliane e in particolare per Augusta-Catania». Il deputato del Pd, Pippo Zappulla, è tornato a chiedere al ministro di rigettare la richiesta di rinvio di 36 mesi della costituzione degli organismi per le nuove autorità portuali di sistema siciliane, avanzata dal presidente della Regione, Rosario Crocetta. «L'eventuale, malaugurata proroga - dichiara il parlamentare - produrrebbe, infatti, un incomprensibile e gravissimo ritardo nel processo di integrazione delle attività portuali e marittime della Sicilia orientale e vedrebbe sospesi i finanziamenti europei e gli investimenti programmati». La commissione europea, infatti, ha già comunicato al governo e al ministero per le Infrastrutture e Trasporti che sospenderà i finanziamenti per tutti i porti che otterranno la deroga. A.S.

siracusa provincia zona nord 29

Sequestrata un'area del cimitero
In un piazzale di 200 metri quadrati spezzoni di lapidi, legna e scarti di estumazioni



Autorità portuale, il deputato Zappulla: «No alla proroga»



Raccolta differenziata Elogi dai motociclisti



Rapina all'ufficio postale Cgil: «Subito telecamere»



IL SINDACATO CANTIERI INDICA I DIRIGENTI DEL SINDACATO
Città Giardino scoppia, Meilli dice no al nuovo centro migranti



Autorità Portuali. Zappulla a Del Rio: "per Augusta la proroga è una sciagura"

Il ministro Del Rio sta valutando le richieste avanzate di proroga della istituzione delle nuove **Autorità Portuali** di Sistema e tra pochi giorni sceglierà anche per quelle siciliane e in particolare per Augusta-Catania. Sulla questione è intervenuto il deputato nazionale del Pd, Pippo Zappulla che ieri è tornato a chiedere al Ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, di rigettare la richiesta avanzata dal presidente della Regione Siciliana, Crocetta di rinvio di 36 mesi della costituzione degli organismi per le nuove **Autorità Portuali** di Sistema siciliane. " L' eventuale malaugurata proroga - afferma Zappulla - produrrebbe, infatti, un incomprensibile e gravissimo ritardo nel processo di integrazione delle attività portuali e marittime della Sicilia Orientale e vedrebbe sospesi, per l' intero arco temporale della proroga, i finanziamenti europei e gli investimenti programmati ". La Commissione Europea, pare abbia già comunicato al Governo e al Ministero per le Infrastrutture e Trasporti che sospenderà i finanziamenti per tutti i porti che otterranno la deroga. " Il Sistema **Portuale** di Augusta e Catania - ancora il deputato nazionale del PD - rappresenta uno dei possibili volani di uno

sviluppo economico ed occupazionale capace di soddisfare le aspettative produttive degli operatori e di tanti lavoratori e una sospensione di tre anni ne rappresenta una pesante e grave negazione. Considero, infatti, la proroga una scelta davvero incomprensibile che produrrebbe solo l' isolamento dei porti siciliani dal resto del Paese riducendo notevolmente la capacità competitiva del nostro sistema. Qualsiasi sia la ragione misteriosa che ha portato Crocetta ad avanzare tale richiesta non corrisponde agli interessi di Augusta e dell' intera Sicilia orientale, del suo possibile e necessario sviluppo. Data l' importanza straordinaria della vicenda ne sto seguendo pressoché quotidianamente l' evoluzione mantenendo un contatto costante con il Ministero ". Riproduzione riservata ® - Termini e Condizioni.

AUGUSTA. Autorità di sistema: vertice in Municipio tra i sindaci megarese e catanese. Al centro dell'incontro futuro e sviluppo dei 2 scali

Porto, tregua armata tra Di Pietro e Bianco

Continua la "guerra" per ottenere la sede. Ma c'è anche apertura alla collaborazione

AUGUSTA. Cettina Di Pietro ed Enzo Bianco, rispettivamente sindaci di Augusta e di Catania, si faranno "la guerra" per ottenere la sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale al momento destinata ad Augusta, ma collaboreranno per lo sviluppo dei 2 scali che, comunque, con la riforma che entrerà in vigore, dovranno fare sistema, tenendo conto delle reciproche vocazioni. Di Pietro e Bianco si sono incontrati nei locali del municipio di Augusta per iniziare a pianificare il prossimo sviluppo della nuova **Autorità di sistema portuale**.

Augusta resta sede dell' autorità di sistema **portuale** del mare di Sicilia orientale nel decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali" approvato in via definitiva a luglio dal Consiglio dei ministri, ma il presidente della Regione, Rosario Crocetta, ha facoltà di chiedere la supplenza della sede a Catania.

Durante l'incontro si è discusso, infatti, anche della richiesta che il governatore della Sicilia ha avanzato al ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio di proroga di 3 anni dell' istituzione delle nuove **Autorità portuali** di sistema. Il rappresentante del governo nazionale dovrebbe esprimersi a giorni, scegliendo per le **Autorità di sistema portuali** siciliane e in particolare per Augusta -Catania.

Il sindaco Di Pietro, che già ad agosto aveva espresso la volontà di incontrare il sindaco Bianco, ricorda i passaggi compiuti a Roma dall' amministrazione comunale pentastellata per discutere della riforma che ha interessato il sistema **portuale**. «Nella capitale ho incontrato sia il ministro Delrio sia il capo di gabinetto del ministero, Ivano Russo - dice Di Pietro - l'incontro con Enzo Bianco era necessario anche in prospettiva della nomina del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale. E' necessario cominciare a parlare seriamente del futuro dei 2 porti e al di là della battaglia che come sindaci di Augusta e Catania ci daremo per ottenere la sede del nuovo ente, la reciproca collaborazione non mancherà. Si è trattato di un primo incontro a cui ne seguiranno altri».

Affrontati diversi aspetti tra cui il nodo della presenza all' interno del porto megarese della tendopoli in cui vengono ospitati i migranti. «Presenza - conclude Di Pietro - che frena lo sviluppo del nostro scalo».

AGNESE SILIATO IL PRESIDENTE. La nomina del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** spetta al ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, mentre i 4 componenti del comitato di gestione sono nominati dai Comuni di Augusta e Catania, dalla Regione e dalla Capitaneria di porto. I membri del comitato devono avere per il sindaco Di Pietro gli stessi requisiti chiesti al presidente poiché la gestione è di carattere tecnico. Lo spirito della riforma che ha ridotto a 15 le sedi di **Autorità portuale** in Italia è di mettere insieme 2 aree limitrofe che non possono farsi concorrenza. Si dovrà fare strategia con i tipi di traffici e di vocazione dei porti. Il sistema **portuale** di Augusta e Catania rappresenta per molti uno dei possibili volani di sviluppo economico e occupazionale capace di soddisfare le aspettative produttive di operatori e lavoratori.

38. Siracusa provincia zona nord

In Breve

Porto, tregua armata tra Di Pietro e Bianco
Continua la "guerra" per ottenere la sede. Ma c'è anche apertura alla collaborazione

Porto, tregua armata tra Di Pietro e Bianco

Continua la "guerra" per ottenere la sede. Ma c'è anche apertura alla collaborazione

Il presidente della Regione, Rosario Crocetta, ha facoltà di chiedere la supplenza della sede a Catania. Durante l'incontro si è discusso, infatti, anche della richiesta che il governatore della Sicilia ha avanzato al ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio di proroga di 3 anni dell' istituzione delle nuove Autorità portuali di sistema. Il rappresentante del governo nazionale dovrebbe esprimersi a giorni, scegliendo per le Autorità di sistema portuali siciliane e in particolare per Augusta -Catania.



ANNOVERA
Precari comunali, proroga del contratto al 31 ottobre

Il contratto di lavoro per i dipendenti comunali di Annovera è stato prorogato fino al 31 ottobre. I lavoratori sono circa 150 e lavorano in vari settori della pubblica amministrazione.

ANNOVERA

Il parco di Megara Hyblaea per rilanciare il territorio
Il sindaco ha chiesto al governo di finanziare il parco di Megara Hyblaea per rilanciare il territorio.

SARAGUSSA

Tentato furto di mezzi agricoli ladri "cacciati" dai vigilantes
A Saragussa, un gruppo di ladri ha tentato di rubare alcuni mezzi agricoli. I vigilantes sono intervenuti e li hanno cacciati.

In Breve

Valorizzazione dei "piccoli Comuni": si della Camera
Il governo ha presentato un progetto di legge per la valorizzazione dei piccoli comuni.

IL GOVERNAMENTO ITALIANO GOVERNO, MINISTRI, GOVERNATORI REGIONALI

Valorizzazione dei "piccoli Comuni": si della Camera

Il governo ha presentato un progetto di legge per la valorizzazione dei piccoli comuni. Il progetto prevede la creazione di nuove strutture e servizi per i comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti.

Augusta, Di Pietro difende l' Autorità portuale

Il primo cittadino a confronto con il sindaco di Catania, Enzo Bianco: «C'è convergenza ma sulla sede ci sarà battaglia» IN BREVE

Un faccia a faccia per gettare le basi del confronto sullo sviluppo e il futuro del sistema portuale siciliano. Questo l'obiettivo dell'incontro tra il sindaco Cettina Di Pietro con il primo cittadino di Catania, Enzo Bianco. Cellina Saraceno OOO «Massima convergenza su tanti punti, ma sulla sede della Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale ci faremo battaglia». Così il sindaco Cettina Di Pietro ha commentato l'incontro che si è svolto, nel tardo pomeriggio di venerdì, con il sindaco di Catania Enzo Bianco, arrivato al municipio di Augusta dopo le 18. Un faccia a faccia che la stessa Di Pietro aveva richiesto, il mese scorso, proprio per gettare le basi del futuro sviluppo del porto megarese in vista della nuova autorità di sistema che accorpa Augusta e Catania.

«Si è trattato di un incontro interlocutorio -ha detto il sindaco Di Pietro- per iniziare a pianificare il prossimo sviluppo della nuova Autorità di sistema portuale. Ho rappresentato il problema della tendopoli della Protezione civile del porto commerciale per ospitare i migranti che arrivano ad Augusta, da tempo mi occupo delle vicende del porto direttamente con il ministro Graziano Del Rio e il funzionario del ministero dei trasporti Ivano Russo. È stata inoltre affrontata anche la questione della richiesta di prorogare, per tre anni, le attuali autorità portuali in Sicilia avanzata dal presidente della Regione Crocetta, lasciando così come sono le due autorità portuali di Augusta e Catania e su questo uno ho ribadito la mia contrarietà all'ipotesi che possa venire accolta. C'è stata intesa su tutto ma sulla vicenda delle sedi della nuova autorità di sistema -ha concluso il sindaco- ci faremo battaglia». Intanto si è conclusa da qualche settimana la raccolta delle proposte di candidature per l'incarico di presidente delle 15 nuove Autorità di sistema portuale lanciata dal ministro Del Rio con una manifestazione di interesse pubblico a cui in totale, per tutte le 15 autorità italiane, hanno risposto in 334. Proposte che il ministro sta vagliando, così come sta valutando anche le richieste di prorogazione di tre anni dell'istituzione delle nuove Autorità portuali di sistema siciliane, che dovrebbe concludersi tra qualche giorno con la decisione finale. A ribadire la sua contrarietà all'accoglimento della proposta è il parlamentare nazionale del Pd, Pippo Zappulla che è tornato l'altro ieri a chiedere al ministro di rigettare la richiesta e che sta seguendo passo la vicenda. «Qualsiasi sia la ragionemisteriosa che -ha commentato- ha portato Crocetta ad avanzare tale richiesta non corrisponde agli interessi di Augusta e dell'intera Sicilia orientale, del suo possibile e necessario sviluppo». (*CESA*) COMUNE IN BREVE.

Cronaca di Siracusa 21

Augusta, Di Pietro difende l'Autorità portuale

Il primo cittadino a confronto con il sindaco di Catania, Enzo Bianco: «C'è convergenza ma sulla sede ci sarà battaglia»

Prorogati i conti agli 85 presunti

IN BREVE

Piero di Magera, il nuovo sindaco di Augusta

Archeologo, ministro di oggi

L'incidente mortale a Floridia, la Procura ha aperto un'inchiesta

ALL'ESPEDALE "LUMINICO" LA LAURILELLA

Augusta, accolto il ricorso per Costa Gigia

La Consiglio di amministrazione della IRI

Bandi e rapporti, laureati alla botanica

Porti: a Palermo nel 2016 mezzo milione di crocieristi

Authority a La Spezia per Italian Cruise Day"



(ANSA) - PALERMO, 30 SET - L'Autorità portuale di Palermo ha partecipato oggi a La Spezia alla sesta edizione dell'"Italian Cruise Day", tappa fissa per i professionisti dell'industria crocieristica nazionale, forum in cui si discute il presente e futuro delle crociere. Le proiezioni aggiornate sulla chiusura del 2016 evidenziano, rispetto ai dati 2015, una variazione positiva del numero di passeggeri movimentati in Italia pari al +2,78% per un totale di 11.396.000 di crocieristi sbarcati nel nostro paese.

In questo contesto il porto di Palermo, toccato da un circuito crocieristico che include alcune tra le più prestigiose compagnie di navigazione, si appresta a chiudere il 2016 con oltre mezzo milione di crocieristi: 510.000 passeggeri per l'esattezza, e 175 toccate di navi sempre più grandi. E arriva una conferma: lo scalo palermitano mantiene l'ottavo posto nella classifica italiana, e il primo tra i siciliani in termini di passeggeri movimentati. La Sicilia rimane saldamente al quinto posto per traffico passeggeri con 1,1 milioni (+1,7%), dopo Liguria, Lazio, Campania e Veneto; e al terzo per toccate nave (789, nei porti di Palermo, Messina, Catania, Trapani, Giardini Naxos, Lipari, Porto Empedocle, Milazzo, Siracusa, Licata e Pozzallo), dopo Lazio e Campania.

"Il porto palermitano - dice il presidente dell'Ap, Vincenzo Cannatella - insomma, si è ormai consolidato come una realtà economica sempre più competitiva con benefici per l'intero tessuto economico del territorio, e ha rinsaldato il suo ruolo strategico e la sua capacità attrattiva. I traffici sono il risultato di una politica che crede nel criterio di una stagionalità lunga 365 giorni, come dimostrano la presenza di navi in tutti i mesi dell'anno, una politica questa che ha garantito un passaggio di crocieristi sul territorio nei periodi in cui l'attività turistica è più ferma: sono loro, se adeguatamente intercettati, i potenziali clienti delle differenti attività commerciali e turistiche della città e dei suoi dintorni". (ANSA).

Porti: a Palermo Authority vuole confermare trend positivo

Ap presente a La Spezia all'Italian Cruise Day



(ANSA) - PALERMO, 30 SET - L'obiettivo del 2017 per il porto di Palermo è quello di confermare il trend positivo: l'Autorità portuale continuerà a puntare molto sulle crociere come elemento di sviluppo dei traffici portuali e come opportunità di crescita economica dei territori di riferimento. Lo ha detto l'Authority presente a La Spezia all'Italian Cruise Day.

Il turismo del mare fa da traino all'economia cittadina. "E' necessario prendere maggiore coscienza della straordinaria opportunità che il settore crocieristico riveste, opportunità legata ai movimenti che genera", sostiene il presidente dell'Autorità portuale, Vincenzo Cannatella. "Lavoriamo - prosegue - per l'ampliamento e il miglioramento dei servizi offerti alle compagnie e ai passeggeri, per fornire ancora maggiori certezze agli armatori che scelgono Palermo e per potenziare le strutture dedicate alle crociere: il molo Santa Lucia è stato di recente risagomato e prolungato per adeguare la lunghezza a quella, crescente, delle moderne navi; abbiamo adottato misure di sicurezza ancora più efficienti, e puntiamo alla tutela dell'ambiente. Ci sono problematiche da affrontare ma è necessario che cresca la collaborazione tra istituzioni: Palermo deve cogliere la ricchezza portata dai passeggeri delle crociere e fare di tutto per ottenere il massimo dal loro passaggio. E questo si realizza offrendo un porto e una città accoglienti, ma anche servizi di alto livello, con musei e negozi aperti, e strade pulite". (ANSA).

MOLFETTA I LEGALI DEGLI IMPUTATI HANNO SOLLEVATO UNA SERIE DI ECCEZIONI

Inchiesta costruzione del porto nulla di fatto nella prima udienza

ANTONELLO NORSCIA

☛ **TRANI.** Una serie di eccezioni pregiudiziali, alcune delle quali relative a presunti vizi di notifica del decreto di fissazione d'udienza, hanno caratterizzato l'avvio dell'udienza preliminare sulle 45 richieste di rinvio a giudizio per i presunti illeciti nella costruzione del nuovo porto commerciale di Molfetta.

Risultato: ieri nel merito delle contestazioni non si è entrati, proprio perché il gup del Tribunale di Trani Francesco Messina dovrà prima pronunciarsi sulle eccezioni preliminari mosse dai difensori di diversi imputati.

Decisioni che potrebbero giungere il 14 ottobre, data a cui è stato aggiornato il procedimento. Solo dopo, dunque, si valgeranno le richieste di processo formulate dai pm Francesco Giannella, Michele Ruggiero ed Antonio Savasta.

Quando saranno definite le eccezioni preliminari gli imputati avranno ancora la possibilità di presentare eventuali istanze di rito abbreviato o patteggiamento.

Tra gli imputati figurano il sen. Antonio Azzollini, ex presidente della commissione bilancio del Senato ed ex sindaco di Molfetta, dirigenti del Comune e di società interessate ai faraonici lavori costati 147 milioni di euro: più del doppio rispetto ai 72 inizialmente previsti. Fiumi di soldi pubblici piovuti con varie leggi di finanziamento dal 2001 in poi ma che, secondo quanto ipotizzato dagli inquirenti, sarebbero anche serviti, sotto mentite spoglie, a ripianare alcuni buchi del bilancio del comune molfettese. A



vario titolo e a seconda delle presunte rispettive responsabilità, sono contestati i reati di associazione per delinquere (mossa anche ad Azzollini) finalizzata a delitti contro il patrimonio, la fede pubblica e la pubblica amministrazione; abuso d'ufficio (tentato e consumato), falso, truffa, omissioni d'atti d'ufficio, frode in pubbliche forniture, minaccia a pubblico ufficiale, favoreggiamento, concussione, danneggiamento, attentato alla sicurezza dei trasporti marittimi, violazioni della normativa ambientale, del testo unico sull'edilizia, del codice del paesaggio e della disciplina speciale per la bonifica da ordigni bellici.

IL FATTO
Il Gup del tribunale di Trani dovrà prima pronunciare sulle eccezioni sollevate dai difensori

La top ten 2014 dei porti europei



Non ci sono porti italiani tra i primi dieci porti europei per quantità di merci movimentate. È quanto emerge dallo studio Eurostat sul traffico marittimo del Vecchio continente, in cui viene evidenziato che dal mare provengono la metà dei goods. La notizia dell'assenza di porti italiani non è una novità, considerando che la classifica precedente (su dati dell'Autorità portuale di Rotterdam) inseriva soltanto il porto calabrese di Gioia Tauro nella top 10, e al nono posto.

Rispetto a quella stilata da Rotterdam, in questa classifica "istituzionale" non figurano Pireo, Gioia Tauro, Felixstowe e Istanbul. Al loro posto Le Havre, Amsterdam e Immingham.

1. **Rotterdam** 421,6 (11,1%)
2. **Anversa** 180,4 (4,8%)
3. **Amburgo** 126 (3,3%)
4. **Amsterdam** 97,1 (2,6%)
5. **Algeciras** 75,7 (2%)
6. **Marsiglia** 74,4 (2%)
7. **Le Havre** 61,4 (1,6%)
8. **Immingham** 59,4 (1,6%)
9. **Valencia** 55 (1,5%)
10. **Bremerhaven** 53,6 (1,4%)

Informazioni Marittime

Scambi commerciali Ue, il valore del trasporto marittimo



Il trasporto marittimo rimane la spina dorsale del commercio europeo. L'ufficio statistico dell'Unione europea ha infatti evidenziato che lo scorso anno scambi con le nazioni extraeuropee via mare hanno raggiunto un valore di 1.777 miliardi di euro, pari al 51% circa del totale degli scambi commerciali dell'Ue (nel 2006 era il 47%). In particolare, il 53% delle importazioni comunitarie avviene per via marittima, il 48% delle esportazioni.

- Lo studio Eurostat

Le nazioni

Tra le nazioni che affidano principalmente allo shipping il trasporto delle merci da e per le nazioni non-Ue, l'Eurostat segnala al primo posto il Portogallo, che utilizza questa modalità per l'81% del valore totale degli scambi con Paesi terzi, quindi Cipro (80%), la Grecia (77%), la Spagna (74%), Malta (67%), l'Italia (61%) e la Finlandia (60%). Quote superiori al 50% sono registrate anche da Olanda, Romania, Bulgaria, Danimarca e Germania.

I porti

Tra i primi dieci scali marittimi per il traffico merci, stabile al primo posto c'è il porto di Rotterdam, in Olanda, con 422 milioni di tonnellate di merci movimentate pari all'11% del totale Ue, al secondo Anversa in Belgio (180 milioni, 5%) e al terzo Amburgo in Germania (126 milioni, 3%). A seguire Amsterdam, sempre in Olanda (97 milioni, 3%), Algeiras in Spagna (76 milioni, 2%) e Marsiglia in Francia (74 milioni, 2%). Nessun porto italiano figura nella top ten.

Puerto Rico Expects Record-Breaking Cruise Season



Puerto Rico is on its way to break cruise passenger records for the second time in three years, according to Puerto Rico Tourism Company.

The island's port of San Juan posted record passenger numbers in 2015 with the arrival of 1.5 million passengers. The port now expects to break that record in the 2017-18 season with an expected 1.6 million visitors, with increased calls from Oasis-class ships, which are a part of the Miami-based cruise line Royal Caribbean International's fleet, plus the maiden season of MSC Cruises' new vessel MSC Seaside.

Homeport passengers are also expected to grow, as Norwegian Cruise Line returns to homeport in San Juan, joined by other cruise companies Carnival Cruise Line, Royal Caribbean, and Celebrity Cruises, and several luxury cruise lines.

"Puerto Rico is welcoming the arrival of Quantum-class vessels and will be a port of call for the 2016 winter season for several new ships such as the Carnival Vista and the world's largest cruise ship, Harmony of the Seas which is scheduled to arrive in San Juan on December 28," the Puerto Rico Tourism Company said, adding that that San Juan will also be the first Caribbean home port for the Viking Cruises, with Viking Star sailing from October to April.

The cruise business *"has posted 22% growth over the previous four fiscal years,"* Ingrid Rivera Rocafort, Executive Director of the Puerto Rico Tourism Company, said.

She added that the expansion of Pier 3 in Old San Juan was *"a key factor in luring mega cruise ships to Puerto Rico,"* including the Quantum of the Seas, Anthem of the Seas, the Oasis of the Seas, Allure of the Seas, and soon to arrive the Harmony of the Seas.

South Korea to Invest over USD 13 Bn in Port Expansions



South Korea has revealed its plans to invest some KRW 14.7 trillion (USD 13.3 billion) into the expansion of the country's ports, according to data released by South Korea's Ministry of Oceans and Fisheries (MOF).

The investment, scheduled to be undertaken in the period from 2016 until 2020, is aimed at preparing the country's ports for the era of mega ships.

Namely, it was understood that the plan covers the expansion of 140 cargo berths, as well as 30 international trade ports and 29 coastal ports.

Additionally, South Korea said that it plans to make Busan the second largest container transshipment hub, while the port of Gwangyang would become the largest industrial port.

The second phase of the Busan New Port expansion project is expected to be completed by 2020, while the third phase of the expansion would increase the number of berths from 21 to 37.

PORTI E LOGISTICA

Il meeting nazionale tra gli operatori del settore

Crociere, alla Spezia l'Italian Cruise Day: nel 2016 crescita, nel 2017 lieve flessione



LA SPEZIA - La Spezia protagonista con l'Italian Cruise Day, giunto alla sesta edizione, ideato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza dell'industria del macro turismo. Crociere al centro delle ricerche e dei dibattiti. "Se il 2016 si chiuderà con segno positivo, il 2017 subirà una lieve flessione per la situazione geo-politica del Mediterraneo" ha spiegato il numero uno di Risposte Turismo Francesco Di Cesare.

"Le crociere alla Spezia hanno dato tanto sia a livello di numeri e dati economici - con 667mila crocieristi nel 2015, 41 milioni di ricaduta a terra, con 34 euro in media di spesa per crocierista e un contributo di due milione di euro di ricaduta anche per gli equipaggi. La Spezia era una città grigia, industriale mentre oggi è cambiata la mentalità: è turistica. I commercianti si sono aperti e oggi dobbiamo mirare di nuovo alla crescita" ha detto il presidente del porto della Spezia Lorenzo Forcieri.

"Nell'ambito della cosiddetta Blu Economy, l'economia del mare, il settore crociere rappresenta per l'Italia "un'opportunità di crescita a suo modo unica": nel 2015 l'impatto economico diretto è stato pari a 4,5 miliardi di euro, con 11 milioni di crocieristi movimentati, 2 milioni imbarcati in porti italiani, 103 mila posti di lavoro e una crescita complessiva del settore in Europa del 2% rispetto al 2014. Queste le cifre illustrate dal presidente di Clia Europa, Pierfrancesco Vago.

Dopo il biennio 2015-2016 di crescita, le previsioni sui passeggeri in crociera nel 2017 sono in flessione. E' stimato che saranno 10,99 milioni i passeggeri movimentati, -3,6% sulle stime 2016 e 4.754 le toccate nave (-4,8%). Emerge dal rapporto Risposte Turismo, presentato a Italian Cruise day. I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 30 porti crocieristici italiani rappresentativi del 97% del traffico nazionale, scali che salgono a 34 per le toccate nave (88% di rappresentatività sul totale Italia).

- segue -

"Sogno i tre porti liguri come tre banchine che idealmente conducono all'entroterra. Le peculiarità gastronomiche dell'interno della Liguria saranno la ricetta per rendere il nostro territorio più attrattivo come destinazione per turisti, crocieristi e turisti di ritorno". Lo ha detto l'assessore regionale al turismo **Gianni Berrino**. Insomma, oltre al mare c'è molto di più da proporre a chi visita la regione. **"Le eccellenze gastronomiche sono uno dei fiori all'occhiello che posso stimolare una breve gita o anche la voglia del crocierista di tornare"**.

Luigi Merlo, ex presidente della port authority genovese sottolinea: "La riforma dei porti inciderà fortemente sul settore turistico e crocieristico. Spesso si parla di riforma portuale in merito agli scali merci ma ci si dimentica che avrà una forte incidenza sul settore delle crociere. Ormai dal mercato viene riconosciuto un ruolo centrale del settore crocieristico all'interno della blue economy. Per questo sul tavolo nazionale ci sono interventi infrastrutturali a favore del settore, waterfront e snellimento delle procedure".

Nel corso dell'evento è intervenuto anche il **presidente dell'Autorità Portuale della Spezia Lorenzo Forcieri:** "Le crociere alla Spezia in pochi anni hanno portato risultati economici ma soprattutto una crescita in termini culturali. Siamo diventati una città turistica. Ora dobbiamo puntare sulla qualità dei servizi offerti".

Tomaso Cognolato, cco di Terminal Napoli, mostra tutta la sua preoccupazione:"Nella leggera flessione prevista per il 2017 nei numeri del settore crocieristico sappiamo che il porto di Napoli soffrirà più di altri. L'obiettivo per il prossimo anno è quello di mantenere un livello qualitativo alto, a cominciare dai servizi a terra e dalle infrastrutture, con la sinergia dell'amministrazione e degli enti coinvolti".

Franco Napp, amministratore delegato di Trieste terminal passeggeri conclude:"I piccoli porti possono trarre enorme vantaggio dalle Autorità portuali di sistema. Abbiamo avuto una crescita esponenziale in termini di passeggeri e scali nel 2015, trend confermato nel 2016".

Crociere, un anno record: ma il 2017 è pieno d'ombre

LA SPEZIA Un anno davvero buono per le crociere in Italia. E con la soddisfazione di buona parte degli scali che hanno dedicato impegno e risorse per potenziare la ricettività. L'esempio di La Spezia, sottolineato ieri dal saluto del presidente dell'Authority Lorenzo Forcieri al Cruise Day Italia, conferma che le potenzialità ci sono state, sia pure in un anno nel quale il terrorismo islamico, la coda della crisi internazionale e le incertezze sulle paventate manovre economiche in Europa, non hanno certo rasserenato gli animi. Archiviato il 2016, anche se ancora per qualche settimana le grandi navi da crociera continueranno a frequentare i nostri porti, si guarda adesso al 2017. E in questa proiezione non mancano le ombre. Secondo Cemar Agency di Genova, che ha presentato il suo studio analitico proprio nel corso del Seatrade Cruise Med di Tenerife, saranno i porti italiani a soffrire per quello che viene previsto un decremento del traffico crociera nell'anno 2017. Il record dei 10,97 milioni di passeggeri conquistato quest'anno dai porti italiani rimarrà insuperato. E anzi, secondo Cemar, ci sarà un calo intorno al 10% (previsti 9 milioni e 860 mila passeggeri) con un analogo calo delle toccate-nave: ben il 14% in meno, per fermarsi a poco più di 4.100 (contro le 4.918 di quest'anno). A rallentare la propria corsa sui porti italiani saranno in particolare le compagnie di crociera americane, che andranno a privilegiare, anche per i clienti europei, altri mari ed altri porti. Sempre secondo l'analisi, un po' tutti i principali porti italiani perderanno quota. Civitavecchia prevede un calo del 5% dei passeggeri, pur mantenendo nel 2017 il primo posto. Venezia perderà il 12% dei passeggeri, Genova/Savona il 4%. Le ombre maggiori riguardano, sempre secondo l'indagine, Napoli (-29%) e Livorno (-13%) mentre Cagliari farebbe il pieno grazie anche all'esclusione del nord Africa per i noti fenomeni del terrorismo. Siamo a previsioni attendibili, poco attendibili o troppo pessimistiche? Un po' da tutti i porti interessati dall'indagine cominciano a filtrare commenti, chiarimenti, distinguo. Se ne parlerà presto, anche in relazione a come cambierà la governance nei vari porti in base alla Riforma Delrio. E in relazione a quei progetti che, portati avanti da tempo sul settore, rischiano di saltare o di essere rimandati proprio in vista della Riforma, della privatizzazione delle società delle crociere e dalle scelte del tavolo centrale di programmazione strategica sui porti.



Crociere passeggeri in calo

Crociere, passeggeri in calo nel 2017. È una tendenza generale dei porti italiani, che dopo anni di crescita esponenziale fanno registrare una certa flessione. Il calo, secondo le proiezioni del Rapporto Risposte Turismo, presentato all' Italian Cruise Day di La Spezia, è stimato in generale intorno 3,6 per cento. In totale saranno 11 milioni i **crocieristi** nel Mediterraneo, con Civitavecchia che si confermerà al primo posto in Italia nel 2017 (seconda nel Mediterraneo), ancorché in calo rispetto alle stime del 2016 (2.200.000 passeggeri, -4,4 per cento). Segue Venezia, che dovrebbe registrare il traffico più basso degli ultimi 9 anni (1.400.000, -12,5 per cento). Una flessione imputata dalle compagnie alla limitazione volontaria delle navi fino a 96 mila tonnellate che possono entrare in laguna. In realtà, come emerge dai dati diffusi ieri, tendenza generale. Cala anche Napoli, storicamente il terzo porto italiano per il traffico passeggeri (un milione di **crocieristi**, meno 25,1 per cento), che vedrà insediata nel 2017 la sua posizione da Genova (un milione, -4,8 per cento) e Savona (980.000, stabile). Seguono Livorno (700.000, -11,4 per cento), La Spezia (540.000, stabile), **Palermo** (510.000, con 2,3 milioni di passeggeri movimentati. Civitavecchia si collocherà a fine anno al secondo posto alle spalle di Barcellona (2,6 milioni). Al quarto posto in Europa Venezia (1,6 milioni), al sesto Napoli (1,33 milioni), all'ottavo Genova (poco oltre il milione) e al nono Savona (980 mila). Un mercato in ogni caso in salute, come confermano gli ordini di nuove supernavi che dovrebbero solcare i mari dalla prossima stagione. Un problema che impone una scelta in tempi rapidi sulle alternative al passaggio davanti a San Marco. Scelta imposta 4 anni e mezzo fa dal decreto Clini-Passera e mai realizzata.

Ormecci ai pontili in retromarcia dietrofront del Comune in 24 ore

Spagna l'ordinanza che accoglieva le richieste dei gondolieri, il pilot: «Manovre troppo pericolose»

Arrivò la folla portavoce delle proteste e l'amministrazione ha preferito revocare l'atto



Il problema riguarda la tariffa di sbarco? Pillole e quantificati

Il Comune di Venezia ha revocato l'ordinanza che aveva autorizzato l'arrivo di grandi navi nei pontili della laguna. La decisione è stata annunciata in un comunicato stampa diffuso venerdì 10 giugno. L'ordinanza, emanata il giorno precedente, aveva autorizzato l'arrivo di grandi navi nei pontili della laguna, a condizione che fossero state rispettate le norme di sicurezza e di tutela dell'ambiente. Il Comune ha però revocato l'ordinanza, ritenendo che le manovre di sbarco e di imbarco fossero state giudicate troppo pericolose. La decisione è stata annunciata in un comunicato stampa diffuso venerdì 10 giugno. L'ordinanza, emanata il giorno precedente, aveva autorizzato l'arrivo di grandi navi nei pontili della laguna, a condizione che fossero state rispettate le norme di sicurezza e di tutela dell'ambiente. Il Comune ha però revocato l'ordinanza, ritenendo che le manovre di sbarco e di imbarco fossero state giudicate troppo pericolose.

Il Pd «Grandi navi a Marghera»

Il presidente onorario della Fias (Federazione Italiana Anziani) ha fatto la proposta



EXECUTIVE MBA
LA VERA IMPRESA SEI TU

Il corso Executive MBA è un programma di studio che prepara gli studenti a una carriera di alto livello nel mondo degli affari. Il corso è strutturato in modo da fornire agli studenti le competenze e le conoscenze necessarie per affrontare con successo le sfide del mondo degli affari. Il corso è tenuto da docenti esperti e ha un alto tasso di occupazione dei laureati.

Crociere: calo passeggeri del 3,6% nel 2017, 11 milioni

Civitavecchia secondo scalo Mediterraneo, male Venezia

(ANSA) - LA SPEZIA, 30 SET - Dopo il biennio 2015-2016 di crescita, le previsioni sui passeggeri in crociera nel 2017 sono in flessione. E' stimato che saranno 10,99 milioni i passeggeri movimentati, -3,6% sulle stime 2016 e 4.754 le toccate nave (-4,8%). Emerge dal rapporto Risposte Turismo, presentato a Italian Cruise day. I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 30 porti crocieristici italiani rappresentativi del 97% del traffico nazionale, scali che salgono a 34 per le toccate nave (88% di rappresentatività sul totale Italia). Civitavecchia si confermerà al primo posto nel 2017, ancorché in calo rispetto alle stime del 2016 (2.200.000 passeggeri, -4,4%), seguita da Venezia, che dovrebbe registrare il traffico più basso degli ultimi 9 anni (1.400.000, -12,5%). Napoli, storicamente terzo porto italiano (un milione, -25,1%), vedrà insediata nel 2017 la sua posizione da Genova (un milione, -4,8%) e Savona (980.000, stabile). Seguono Livorno (700.000, -11,4%), La Spezia (540.000, stabile), Palermo (510.000, stabile). Con riferimento al 2016, il report evidenzia la presenza di 5 scali nazionali nella classifica previsionale dei passeggeri movimentati nei primi 10 porti del Mediterraneo, a dimostrazione della centralità del nostro Paese nel turismo crocieristico dell' area. L' intera Italia rappresenta, secondo le elaborazioni di Risposte Turismo, il 37,9% dei passeggeri e 29,5% degli accosti nell' intero Mediterraneo. Più in particolare, con 2,3 milioni di passeggeri movimentati Civitavecchia si collocherà a fine anno al secondo posto alle spalle di Barcellona (2,6 milioni). Al 4° posto Venezia (1,6 milioni), al 6° Napoli (1,33 milioni), all' 8° Genova (poco oltre il milione) e al 9° Savona (980 mila).



Porti

Traffico passeggeri La Sicilia è quinta

Nel capoluogo dell' Isola sono sbarcati nel 2016 più di 500mila crocieristi

La Sicilia rimane saldamente al quinto posto per traffico passeggeri con 1,1 milioni (+1,7%), dopo Liguria, Lazio, Campania e Veneto; e al terzo per toccate nave (789), dopo Lazio e Campania. È emerso nel corso della sesta edizione dell' "Italian Cruise Day", che si tiene a La Spezia, tappa fissa per i professionisti dell' industria crocieristica nazionale, forum in cui si discute il presente e futuro delle crociere. Presente alla manifestazione, tra gli altri, il presidente dell' **Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella**. Le proiezioni aggiornate sulla chiusura del 2016 evidenziano, rispetto ai dati 2015, come reso noto nel corso della manifestazione, una variazione positiva del numero di passeggeri movimentati in Italia pari al +2,78% per un totale di 11.396.000 di crocieristi sbarcati nel nostro paese. In questo contesto il porto di **Palermo**, toccato da un circuito crocieristico che include alcune tra le più prestigiose compagnie di navigazione, si appresta a chiudere il 2016 con oltre mezzo milione di crocieristi: 510.000 passeggeri per l' esattezza, e 175 toccate di navi sempre più grandi.

E arriva una conferma: lo scalo **palemitano** mantiene l' ottavo posto nella classifica italiana, e il primo tra i siciliani in termini di passeggeri movimentati. La Sicilia è inoltre al terzo posto per toccate nave (789, nei porti di **Palermo**, Messina, Catania, Trapani, Giardini Naxos, Lipari, Porto Empedocle, Milazzo, Siracusa, Licata e Pozzallo), dopo Lazio e Campania.3.

Sicilia

Il presidente ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti

Il San Vincenzo non si tocca, parola di Crocetta

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti. Il San Vincenzo non si tocca, parola di Crocetta.



Accordo quadro tra Cna ed Enel Energia

Un accordo quadro tra Cna ed Enel Energia per la fornitura di energia elettrica ai piccoli imprenditori.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti. Il San Vincenzo non si tocca, parola di Crocetta.



Cesa vuole la crisi di governo ma non ha truppe a disposizione

«Dobbiamo uscire dalla maggioranza chi resta lo fa a titolo personale».

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti. Il San Vincenzo non si tocca, parola di Crocetta.

Traffico passeggeri La Sicilia è quinta

Nel capoluogo dell' Isola sono sbarcati nel 2016 più di 500mila crocieristi.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Il presidente della Provincia di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha ignorato i sindacati del pompierato scappato ad ottava e Pizzuto del Sibrotti.

Italian Cruise Day alla Spezia

Porti, l'ex presidente dell'authority Merlo: «La riforma aiuterà il turismo e il settore crociere»

Newsletter Il Secolo XIX Leggi Abbonati Regala Articoli correlati La rivoluzione dei porti diventa legge Accorpamento porti, Toti chiede 36 mesi di proroga per completare la Maersk La Spezia - «La riforma dei porti inciderà fortemente sul settore turistico e crocieristico». Lo ha detto l'ex presidente della port authority genovese e consulente del ministro Delrio Luigi Merlo intervenuto stamani all' Italian Cruise Day alla Spezia. «Spesso si parla di riforma portuale in merito agli scali merci - ha detto Merlo - ma ci si dimentica che avrà una forte incidenza sul settore delle crociere. Ormai dal mercato viene riconosciuto un ruolo centrale del settore crocieristico all'interno della blue economy. Per questo sul tavolo nazionale ci sono interventi infrastrutturali a favore del settore, waterfront e snellimento delle procedure». Nel triennio 2014-16 investiti per le crociere 7 miliardi Nel triennio 2014-2016, secondo il report di Risposte Turismo sul mondo delle crociere presentato a Italian cruise day, i porti crocieristici nazionali hanno investito nelle infrastrutture dedicate al settore oltre 7 miliardi di euro e sono in programma investimenti di pari valore anche per il prossimo triennio. La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti (24) è stata Oceania Cruises, seguita da Silversea Cruises (23) e Costa Crociere (21). Per quanto riguarda l'evoluzione della clientela, il report evidenzia un trend di crescita per il triennio 2015-2017 per quanto riguarda la quota sia di clienti under 30 sia di clienti alla prima crociera. Calo passeggeri del 3,6% nel 2017: 11 milioni Dopo il biennio 2015-2016 di crescita, le previsioni sui passeggeri in crociera nel 2017 sono in flessione. È stimato che saranno 10,99 milioni i passeggeri movimentati, -3,6% sulle stime 2016 e 4.754 le toccate nave (-4,8%). Emerge dal rapporto Risposte Turismo, presentato a Italian Cruise day. I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 30 porti crocieristici italiani rappresentativi del 97% del traffico nazionale, scali che salgono a 34 per le toccate nave (88% di rappresentatività sul totale Italia). Civitavecchia si confermerà al primo posto nel 2017, ancorchè in calo rispetto alle stime del 2016 (2.200.000 passeggeri, -4,4%), seguita da Venezia, che dovrebbe registrare il traffico più basso degli ultimi 9 anni (1.400.000, -12%,5%). Napoli, storicamente terzo porto italiano (un milione, -25,1%), vedrà insediata nel 2017 la sua posizione da



- segue -

<-- Segue

Porto di Palermo e Termini Imerese

Genova (un milione, -4,8%) e Savona (980.000, stabile). Seguono Livorno (700.000, -11,4%), La Spezia (540.000, stabile), Palermo (510.000, stabile). Con riferimento al 2016, il report evidenzia la presenza di 5 scali nazionali nella classifica previsionale dei passeggeri movimentati nei primi 10 porti del Mediterraneo, a dimostrazione della centralità del nostro Paese nel turismo crocieristico dell' area. L' intera Italia rappresenta, secondo le elaborazioni di Risposte Turismo, il 37,9% dei passeggeri e 29,5% degli accosti nell' intero Mediterraneo. Più in particolare, con 2,3 milioni di passeggeri movimentati Civitavecchia si collocherà a fine anno al secondo posto alle spalle di Barcellona (2,6 milioni). Al 4 posto Venezia (1,6 milioni), al 6 Napoli (1,33 milioni), all' 8 Genova (poco oltre il milione) e al 9 Savona (980 mila). Forcieri: «Spezia con Carrara scalo logistico naturale» «Le crociere alla Spezia in pochi anni hanno portato risultati economici ma soprattutto una crescita in termini culturali. Siamo diventati una città turistica. Ora dobbiamo puntare sulla qualità dei servizi offerti». Lo ha detto il presidente dell' Autorità Portuale della Spezia Lorenzo Forcieri. «Con l' accorpamento con il porto di Marina di Carrara diventeremo lo scalo logistico e merci naturale per un' ampia area di interesse rappresentata dal nascente progetto del Distretto Turistico». Il Distretto unisce con un' unica governance turistica dei territori compresi tra Toscana, Liguria e Emilia Romagna. «L' avvento dello scalo spezzino ha animato la competitività tra gli scali italiani - ha detto Forcieri -. I successi ottenuti e la visione che abbiamo messo in campo dovranno essere portati avanti da chi subentrerà nella nuova Autorità Portuale di Sistema».

STABILI SPEZIA E SAVONA

Crociere, Italia in calo nel 2017 passaggeri -3,8%

LA SPEZIA. Quasi 11 milioni di passeggeri movimentati (-3,6% sulle stime 2016) e 4.754 toccate nave (-4,8%), una flessione che interrompe il biennio 2015-2016 di crescita consecutiva e che segna una nuova variazione negativa così come accadde nel 2014 e nel 2012. Le previsioni sul traffico relative al 2017 sono formulate da Risposte Turismo. L'anno prossimo Napoli (-25%) perderà più passeggeri di Venezia (-12,5%). In Liguria stabilì La Spezia e Savona, Genova calerà invece del 4,8%.

Porti: Merlo, riforma aiuterà turismo e settore crociere

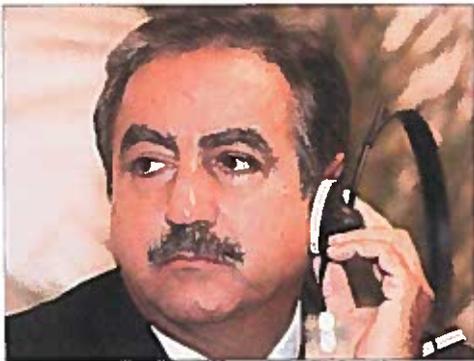
Consulente ministro Delrio, centrali nella blue economy



(ANSA) - LA SPEZIA, 30 SET - "La riforma dei porti inciderà fortemente sul settore turistico e crocieristico". Lo ha detto l'ex presidente della port authority genovese e consulente del ministro Delrio Luigi Merlo intervenuto stamani all'Italian Cruise Day alla Spezia. "Spesso si parla di riforma portuale in merito agli scali merci - ha detto Merlo - ma ci si dimentica che avrà una forte incidenza sul settore delle crociere. Ormai dal mercato viene riconosciuto un ruolo centrale del settore crocieristico all'interno della blue economy. Per questo sul tavolo nazionale ci sono interventi infrastrutturali a favore del settore, waterfront e snellimento delle procedure".

Porti: Forcieri, Spezia con Carrara scalo logistico naturale

Presidente Authority, in previsione del Distretto turistico



(ANSA) - LA SPEZIA, 30 SET - "Le crociere alla Spezia in pochi anni hanno portato risultati economici ma soprattutto una crescita in termini culturali. Siamo diventati una città turistica. Ora dobbiamo puntare sulla qualità dei servizi offerti". Lo ha detto il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia Lorenzo Forcieri introducendo l'Italian Cruise Day che si svolge oggi alla Spezia. "Con l'accorpamento con il porto di Marina di Carrara diventeremo lo scalo logistico e merci naturale per un'ampia area di interesse rappresentata dal nascente progetto del Distretto Turistico". Il Distretto unisce con un'unica governance turistica dei territori compresi tra Toscana, Liguria e Emilia Romagna. "L'avvento dello scalo spezzino ha animato la competitività tra gli scali italiani - ha detto Forcieri -. I successi ottenuti e la visione che abbiamo messo in campo dovranno essere portati avanti da chi subentrerà nella nuova Autorità Portuale di Sistema".

Crociere: Vago (Clia), settore da 4,5 miliardi in Italia

Crescita del 2% annuo, associazioni chiedono governance porti



(ANSA) - LA SPEZIA, 30 SET - Nell'ambito della cosiddetta Blu Economy, l'economia del mare, il settore crociere rappresenta per l'Italia "un'opportunità di crescita a suo modo unica": nel 2015 l'impatto economico diretto è stato pari a 4,5 miliardi di euro, con 11 milioni di crocieristi movimentati, 2 milioni imbarcati in porti italiani, 103 mila posti di lavoro e una crescita complessiva del settore in Europa del 2% rispetto al 2014. Queste le cifre illustrate oggi dal presidente di Clia Europa, Pierfrancesco Vago, che a La Spezia ha aperto l'Italian Cruise Day, il più importante appuntamento in Italia del settore crociere.

"Grazie a questi numeri - ha detto Vago - è venuto il momento di ottenere attenzione dalle istituzioni". Dai cantieri alla logistica, dall'alberghiero all'entertainment, sono molti i settori su cui l'industria delle crociere può incidere. "E' necessario attrezzare i porti per queste sfide - ha sottolineato -. La riforma va in questa direzione. E' tempo che le associazioni entrino nelle governance".

Ligurian Ports Alliance: i porti di Savona, Genova, La Spezia all'Italian Cruise Day

(FERPRESS) – Genova, 30 SET – La sesta edizione di Italian Cruise Day, che quest'anno si svolge alla Spezia, rappresenta un appuntamento di altissimo livello che riunisce tutti i principali operatori dell'industria crocieristica nazionale per una approfondita analisi sullo stato di salute del settore.

Un cluster che conferma la sua importanza all'interno di quello più ampio della portualità italiana in generale, con una crescita di traffico crocieristico che conferma il nostro paese come principale meta di destinazione in Europa e nel Mediterraneo. Secondo le ultime stime di Italian Cruise Watch in Italia, a fine 2016, saranno circa 11,4 milioni i crocieristi movimentati (+2,78% sul 2015) con circa 5mila scali nave (+3,5%).

Lorenzo Forcieri Presidente LPA: "Anche quest'anno, con grande soddisfazione, possiamo affermare che la portualità ligure nel settore del trasporto passeggeri, così come avviene già in quello mercantile, rappresenta in Italia e nel Mediterraneo un sistema d'eccellenza, in grado di movimentare circa 2,6 milioni di passeggeri crocieristi, pari al 23% del mercato italiano. Una leadership quindi consolidata per il quarto anno consecutivo e che premia l'attenzione e gli investimenti che in questi anni sono stati portati avanti dai porti liguri per migliorare ed integrare al meglio un'offerta in un mercato altamente competitivo come quello del bacino del Mediterraneo".

SAVONA, secondo le stime di Risposte Turismo per il 2016, movimenterà poco meno di 980mila di passeggeri. Nei primi 9 mesi, i dati indicano un numero di passeggeri movimentati pari a 561.229, di cui 201.904 sono i rimasti a terra per tutta la giornata. "Le previsioni per il 2017 – ha commentato il presidente del Porto di Savona Gian Luigi Miazza – sono ugualmente confortanti e prevedono una crescita che dovrebbe portare i porti liguri attorno ai 2,5 milioni di crocieristi. Nonostante previsioni internazionali indichino un lieve decremento del numero di crocieristi sulle rotte del Mediterraneo e un impegno delle compagnie armatoriali sul mercato asiatico, i nostri porti rimangono una prima scelta importante per i passeggeri che scelgono di viaggiare in primavera e autunno". Prospettive positive che possono far conto su nuove infrastrutture materiali e immateriali che la città mette a disposizione di compagnia e passeggeri.

"Savona ha migliorato l'accesso pedonale all'area della vecchia Darsena dove si trovano i 2 Palacrociere di Costa. E' stato inaugurato il primo tour a piedi della città, poi ancora potenziato il sistema museale con l'aggiunta del museo della Ceramica e del museo di Apple che vanno a completare l'offerta della famosa Pinacoteca e della visita della Cappella Sistina – ha dichiarato Miazza".

"Savona, Genova e La Spezia possono giocare l'importante partita turistica unendo gli sforzi di porti e enti locali per creare il miglior sistema regionale dedicato alle crociere mettendo in rete l'offerta turistica da levante fino al Ponente ligure".

GENOVA è oggi un importante realtà del mercato delle crociere ed un porto base tra i più utilizzati per itinerari di vacanza verso il Medio Oriente, il Nord Africa, il Mediterraneo, il Nord Europa e le Americhe.

Lo scalo genovese dedica ai passeggeri nel suo complesso (crociere e traghetti) 290.000 metri quadri di superficie e comprende dodici accosti per circa 3000 metri di banchine. L'area riservata alle crociere è articolata su due terminal. Ponte dei Mille e Ponte Doria. Il terminal crociere di Ponte dei Mille ricopre una superficie totale di 16mila metri quadri e si sviluppa su tre piani.

Il terminal può ospitare contemporaneamente due navi da crociera di ultima generazione con un movimento complessivo fino a 10.000 passeggeri e presenta una banchina di circa 340 metri di lunghezza adeguata ad ospitare le navi di ultima generazione. Ponte dei Mille è dotato anche di un accosto di circa 290 metri lungo la parte di levante dello storico edificio. Il terminal crociere di ponte Andrea Doria ha una superficie complessiva di circa 11.000 mq e sviluppati su due livelli e presenta due accosti di circa 300 metri ciascuno.

- segue

L'area passeggeri è situata nei pressi del centro città, a 200 metri dalla stazione ferroviaria e dista solo 5 km dall'aeroporto internazionale Colombo. Il commissario dell'Autorità portuale di Genova, ammiraglio Giovanni Pettorino ha detto: "Gli ultimi investimenti approvati sulle nuove passerelle di fatto attrezzano Stazioni Marittime per ogni nave in circolazione nel Mediterraneo da qui ai prossimi decenni. Genova sta rispondendo bene e gli effetti si vedono: il settore crea in città un giro d'affari superiore ai 120 milioni di euro".

Le previsioni di traffico del 2016 dicono che Genova movimenterà oltre un milione di passeggeri.

LA SPEZIA è lo scalo con la più recente tradizione nel settore delle crociere ma ciononostante, in pochi anni, ha saputo caratterizzarsi come nuovo porto di sbarco con forti capacità attrattive e questo grazie anche ad una posizione geografica baricentrica rispetto alle principali destinazioni del centro nord Italia. Per questo sono state intensificate negli ultimi anni una serie d'iniziative che, in attesa della realizzazione del nuovo molo crociere e stazione marittima alla calata Paita, hanno permesso di accogliere le navi passeggeri di ultima generazione attraverso l'utilizzo dell'accosto ovest del molo Garibaldi, con una banchina a disposizione di 627 metri lineari ed ampi piazzali di sosta e transito bus per i croceristi.

Nello stesso tempo, oltre alla ristrutturazione dell'ex sede della Dogana, trasformata nel 2013 in primo punto di accoglienza per i passeggeri, dal settembre 2015 è divenuto operativo anche il nuovo Golfo dei Poeti-Cinque Terre Cruise Terminal PORT OF LA SPEZIA di Largo Fiorillo che, con una superficie interna di 1450 mq, 20 postazioni per il check in, 16 desk per i servizi vari, consente le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri secondo i più alti standard richiesti dal mercato.

Nel corso del 2015 sono transitati alla Spezia circa 656mila passeggeri, di cui quasi 100mila in home port, registrando un ulteriore record del settore con un incremento del 38% sul 2014. Nel 2016 sono attesi alla Spezia un totale di circa 550mila passeggeri con 147 scali nave. Hanno fatto scalo inaugurale al molo Garibaldi la Harmony of the Seas della Royal Caribbean, la Mein Schiff 4 della TUI Cruises, la MSC Fantasia, l'AIDA Stella e la Mein Schiff 5.

Crociere: settore chiede attenzione, valiamo 4,5 miliardi

Associazioni Compagnie puntano a governance porti



(di Luciano Clerico) (ANSA) - LA SPEZIA, 30 SET - C'è un comparto nell'economia italiana che continua a registrare dati di crescita costanti: le crociere. Con un impatto economico diretto che nel 2015 è stato di 4,5 miliardi di euro, il settore delle crociere continua a registrare anno dopo anno numeri in crescita (+3% rispetto al 2014), tanto in Europa quanto in Italia. Nonostante il flusso passeggeri per il prossimo triennio sia previsto in calo (10,9 milioni, -3% sulle stime 2016), l'impatto economico complessivo derivante dall'industria delle crociere in Europa è in crescita "non tendenziale ma vera del 2%". Per questo le Compagnie chiedono di essere rappresentate nella governance dei porti.

E' quanto emerso all'Italian Cruise Day, il più importante appuntamento in Italia dedicato alle crociere, organizzato alla Spezia da Clia l'Europe, l'associazione che riunisce le principali compagnie europee. "Come in Europa, così anche in Italia c'è sempre più gente che va in crociera - ha detto il presidente di Clia Europe, Piefrancesco Vago -: nel 2015 è stato registrato il nuovo record di 6,5 milioni di passeggeri europei, pari a un +3% rispetto all'anno precedente". "L'Italia - ha aggiunto - con i suoi 8 mila km di coste è il Paese che beneficia maggiormente dell'industria crocieristica". Alcune cifre, elaborate da Clia: i porti italiani nel loro complesso hanno movimentato nel 2015 undici milioni di crocieristi. Di questi, 800 mila sono italiani, 2 milioni si imbarcano da porti italiani, quasi 7 milioni transitano per l'Italia, e il 50% vi torna in un viaggio successivo. "In termini economici - ha detto Vago - questo significa sull'Europa un movimento di quasi 41 miliardi di euro, di cui 4,5 sull'Italia, per 103 mila posti di lavoro. In questo momento sono 48 le navi da crociera ordinate presso cantieri europei fino al 2019".

L'Italia deve intercettare questa domanda che è globale per sua natura. Ma per riuscirci deve in primo luogo adeguare le sue infrastrutture portuali. Secondo un report di Risposte e Turismo presentato all'Italian Cruise Day, i porti crocieristici italiani hanno investito negli ultimi 3 anni 7 miliardi di euro, e per il prossimo triennio sono in programma investimenti di pari valore. Devono essere in grado di "i porti gestire molte più navi rispetto al passato, di dimensioni maggiori, e più passeggeri.

Nello stesso tempo è necessaria una armonizzazione dei regimi regolatori, e in questo senso secondo Clia va nella giusta direzione la riforma dei porti varata dal Governo. "La riforma - ha detto Luigi Merlo, ex presidente dell'Autorità Portuale di Genova, oggi consulente del ministro Delrio - inciderà fortemente sul settore turistico e crocieristico. Sul tavolo nazionale ci sono interventi infrastrutturali a favore del settore". Per questo le associazioni degli armatori chiedono una cosa sola: entrare a far parte della nuova governance dei porti prevista dalla riforma. (ANSA)

Porti: Napp, grande vantaggio da Authority sistema

Ad Trieste Terminal, per noi crescita esponenziale nel 2015



(ANSA) - LA SPEZIA, 30 SET - "I piccoli porti possono trarre enorme vantaggio dalle Autorità portuali di sistema. Abbiamo avuto una crescita esponenziale in termini di passeggeri e scali nel 2015, trend confermato nel 2016. Ora stiamo investendo su un esperimento, il piccolo porto di Sistiana, già stazione balneare apprezzata dagli Asburgo. Diventerà un nuovo scalo nell'Adriatico da cui i passeggeri potranno usufruire di itinerari turistici come la visita alla città romana di Aquileia". Lo ha anticipato Franco Napp, ad di Trieste Terminal passeggeri partecipando oggi alla Spezia a Italian Cruise Day.

ITALIAN CRUISE DAY: iniziata alla Spezia la VI edizione del forum di riferimento in Italia per l'industria crocieristica ideato da Risposte Turismo



Presentata la nuova edizione di Italian Cruise Watch: nel 2017 previsti poco meno di 11 milioni di passeggeri movimentati (-3,6% sulle stime positive di chiusura 2016).

La Spezia, 30 settembre 2016 – 10,99 milioni di passeggeri movimentati (-3,6% sulle stime 2016) e 4.754 toccate nave (-4,8%), una flessione che interrompe il biennio 2015-2016 di crescita consecutiva e che segna una nuova variazione negativa così come accadde nel 2014 e nel 2012.

Queste le previsioni relative al traffico crocieristico 2017 formulate da Risposte Turismo e contenute nella nuova edizione di Italian Cruise Watch, l'ampio rapporto di ricerca presentato oggi da Francesco di Cesare – Presidente di Risposte Turismo – in apertura della sesta edizione di Italian Cruise Day e consegnato a tutti i partecipanti all'evento.

I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 30 porti crocieristici italiani rappresentativi del 97% del traffico nazionale in movimento passeggeri, scali che salgono a 34 per le toccate nave (88% di rappresentatività sul totale Italia).

Civitavecchia si confermerà al primo posto nazionale nel 2017, ancorché in calo rispetto alle stime del 2016, seguita da Venezia, che dovrebbe registrare il traffico più basso degli ultimi 9 anni. Napoli, storicamente terzo porto italiano, vedrà insediata nel 2017 la sua posizione da Genova e Savona.

Porto	Passeggeri movimentati	Toccate nave
Civitavecchia	2.200.000	4.754
Venezia	1.400.000	3.200
Barcellona	2.600.000	4.500
Napoli	1.330.000	3.000
Genova	1.000.000	2.500
Savona	980.000	2.200
Altri porti	1.000.000	2.000
Totale	10.990.000	4.754

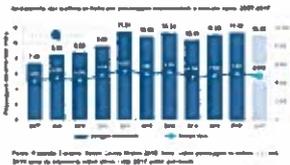
Con riferimento al 2016, il report di ricerca evidenzia la presenza di ben 5 scali nazionali nella classifica previsionale dei passeggeri movimentati nei primi 10 porti del Mediterraneo, a dimostrazione della centralità del nostro Paese nel turismo crocieristico dell'area. L'intera Italia rappresenta, secondo le elaborazioni di Risposte Turismo, il 37,9% dei passeggeri e 29,5% degli accosti nell'intero Mediterraneo.

Più in particolare, con 2,3 milioni di passeggeri movimentati Civitavecchia si collocherà a fine anno al secondo posto alle spalle di Barcellona (2,6 milioni). Al 4° posto Venezia (1,6 milioni), al 6° Napoli (1,33 milioni), all'8° Genova (poco oltre il milione) e al 9° Savona (980 mila).

Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno altri aspetti del comparto crocieristico. Per quanto riguarda le infrastrutture portuali si evidenzia, nel periodo 2006-2016, una crescita costante della modalità di ormeggio in banchina e in rada dovuta all'aumento del numero di navi presenti in contemporanea negli scali crocieristici, trend destinato a crescere anche nel 2017.

Secondo il report di ricerca di Risposte Turismo nel triennio 2014-2016 i principali porti crocieristici nazionali hanno investito nelle infrastrutture dedicate alla crocieristica oltre 7 miliardi di euro e sono in programma investimenti di pari valore anche per il prossimo triennio.

- segue



Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2016 Civitavecchia si confermerà il porto individuato come destinazione dal maggior numero di compagnie di crociera che fanno scalo nel nostro Paese (circa due terzi), seguito da Venezia e da Napoli.

La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti (24) è stata Oceania Cruises, seguita da Silversea Cruises (23) e Costa Crociere (21).

In merito alle stime 2016 e alle previsioni 2017 relative all'andamento del fatturato degli agenti di viaggio che operano in Italia generato dal solo prodotto crociera, l'edizione di Italian Cruise Watch presentata questa mattina alla Spezia mostra, per il terzo anno consecutivo, segnali di ottimismo, a dimostrazione dell'importanza del comparto all'interno della macroindustria crocieristica.

Circa l'81% degli intervistati stima infatti a fine anno una stabilità o un incremento del proprio giro di affari generato dal solo prodotto crociera, percentuale che, nelle previsioni 2017, sale di circa 9 punti, attestandosi al 90,6%.

È da notare come, rispetto all'anno in corso, per il 2017 sia attesa una diminuzione della percentuale degli agenti di viaggio che prevedono un calo (9,4% contro il 18,8%) e una crescita di chi, invece, stima un aumento del proprio giro d'affari generato dal solo prodotto crociera (52,1% contro il 45,8%).

Per quanto riguarda l'evoluzione della clientela, il report evidenzia un trend di crescita per il triennio 2015-2017 per quanto riguarda la quota sia di clienti under 30 sia di clienti alla prima crociera.

Italian Cruise Watch contiene anche quest'anno un approfondimento monografico, dedicato in questa edizione alla portualità crocieristica minore in Italia, intendendo per essa i numerosi scali che hanno accolto, nel 2015, meno di 50.000 passeggeri.

Più in particolare, dall'analisi emerge come, a dispetto di un'incidenza molto contenuta sul totale del traffico crocieristico nazionale (con 422 mila crocieristi movimentati è un peso pari a circa il 4%), gli scali considerati nell'indagine (39) abbiano registrato oltre 1.000 toccate nave complessive in Italia (il 21% su scala nazionale).

Il report mostra inoltre come la movimentazione passeggeri in tali porti abbia una stagionalità più accentuata rispetto alla media nazionale, concentrandosi tra i mesi di aprile e novembre con un picco a luglio.

Dall'approfondimento emerge un'ampia varietà di realtà distribuite su tutto il territorio nazionale: alcune si sono appena affacciate alla crocieristica mentre altre da oltre vent'anni accolgono navi da crociera. Seppur meno note dei grandi porti nazionali, sono punti di accesso e scoperta del nostro territorio dal mare che vedono diversi soggetti a vario titolo impegnati nell'accoglienza di navi e passeggeri. Operatori e comunità locali sono generalmente a favore di tale fenomeno, le cui reali aspettative di sviluppo andrebbero però più saldamente legate alle decisioni sugli investimenti in una logica di vantaggioso rapporto tra costi e benefici.

Italian Cruise Day, in questa edizione organizzato in partnership con l'Autorità Portuale della Spezia e Discover La Spezia, si è aperto questa mattina presso l'Auditorium del Porto della Spezia con i saluti delle autorità e gli interventi di apertura di Giovanni Forcieri – Presidente Autorità Portuale della Spezia e Kristijan Pavic – Presidente MedCruise e sta proseguendo con il keynote speech di Pierfrancesco Vago – Chairman CLIA Europe – dal titolo "Crocieristica, una grande opportunità di crescita per il Paese. Condizioni e sfide".

La sesta edizione di Italian Cruise Day, realizzata con il supporto di CLIA Europe, ha ottenuto il patrocinio di Ministero dei beni, delle attività culturali e del turismo, Regione Liguria, Comune della Spezia, Camera di Commercio Riviera di Liguria e MedCruise.

Main sponsor dell'evento sono Dosanta Group, Generali Global Corporate & Commercial e SIAT Assicurazioni e Dosanta group. Sponsor dell'iniziativa sono Assoport, Fincantieri, Global Ports Holding, RINA e Wärtsilä Italia. Sostenitore Serravalle Designer Outlet.

Crociere: Vago (Clia), a Venezia urge soluzione

"La drammaticità dei dati di Venezia è evidente"



(ANSA) - LA SPEZIA, 30 SET - Sul passaggio, e più in generale sulla gestione delle grandi navi a Venezia, "urge trovare una soluzione", perché nel biennio 2014-2015 "Venezia ha registrato una perdita di 40 milioni di euro di mancato impatto economico, e l'Adriatico 113 milioni di euro". Lo ha detto alla Spezia il presidente di Clia Europe, Pierfrancesco Vago, all' Italian Cruise Day, il più importante appuntamento in Italia del settore.

"La drammaticità dei dati di Venezia è evidente, tanto più se si pensa che Venezia è home port - ha sottolineato il presidente di Clia Europe, l'associazione che raggruppa le compagnie europee - Clia si sta confrontando per portare le navi fuori dalla città. Gli armatori dicono che non è loro interesse passare davanti a San Marco, ma trovare una soluzione. L'ipotesi Marghera pare sia percorribile. Speriamo, nell'interesse di tutti". (ANSA).

Vago: «I cantieri restino in Europa» / INTERVISTA

Genova - Oggi l'Italian Cruise Day: le crociere per il nostro paese valgono 4,5 miliardi. Il numero uno di Clia: «Le competenze del settore non escano dai confini».



Genova - **Pierfrancesco Vago**, Executive chairman di Msc, indossa la giacca di numero uno di Clia, l'associazione europea dell'industria crocieristica e oggi all'Italian Cruise Day a La Spezia, metterà sul piatto il peso crescente del settore che rappresenta. Anche dei cantieri: «Non possiamo perdere il nostro tesoretto. In ballo ci sono molti posti di lavoro. Esiste la possibilità che il nostro know how esca dai confini europei e questo mi preoccupa».

Torniamo al settore: è preoccupato che il Mediterraneo perda centralità per colpa della situazione geopolitica e per un'economia che fatica a riprendersi?

«Non sono preoccupato, anzi ci sono grandi opportunità: le navi sono asset mobili e naturalmente garantiscono la sicurezza. Le crociere peraltro con le economie di scala che ormai sono in grado di produrre, continuano a garantire l'ingresso di nuovi ospiti, di quelli che per la prima volta salgono a bordo».

Però l'offerta si restringe, molti paesi non sono più raggiungibili: nel Mediterraneo dovrete inventarvi itinerari nuovi?

«C'è una riorganizzazione degli itinerari ed è innegabile. La considero però una conseguenza di una strategia di mercato che ci impone di cambiare l'offerta. Guardi che il Mediterraneo è ancora centrale e i passeggeri chiedono mete italiane, francesi e spagnole. In Adriatico c'è qualche problema in più, ma è legato alla situazione di Venezia».

- segue

A proposito: quanto incide lo stallo decisionale?

«In modo pesante. Una soluzione è necessaria e anche in tempi brevi. Venezia ha perso in due anni 40 milioni di euro. L'Adriatico più di 100 milioni. Ora bisogna fare presto».

I crocieristi cinesi in Europa possono essere il mercato del futuro?

«Gli americani stanno riducendo la presenza in Europa: è un dato di fatto. Ma pensare di poterli rimpiazzare con i cinesi è prematuro: c'è ancora troppa burocrazia. Vanno ridotte le restrizioni, serve meno tempo per ottenere i visti. Una volta ottenuto tutto questo, allora ci sarà un impatto importante».

Intanto il peso delle crociere in Europa - e in Italia - è rilevante.

«La Blue Economy è sinonimo di crociere. Lo dicono i numeri: 800 mila crocieristi italiani, 2 milioni quelli che si imbarcano da porti del nostro paese e oltre 7 milioni quelli in transito. L'impatto per l'Italia è di 4,5 miliardi e il settore genera oltre 100 mila posti di lavoro. I numeri parlano da soli...»

E in Europa - Italia compresa - c'è il monopolio dei cantieri che costruiscono le navi.

«Questo è un vero tesoretto. Il know how di Italia, Francia e Germania deve rimanere in Europa. In ballo ci sono molti posti di lavoro: pensiamo ai fornitori, agli appalti, alle nostre maestranze. Non possiamo mettere a rischio le nostre imprese».

Si riferisce a Fincantieri e all'operazione con la Cina?

«Io faccio una considerazione generale come presidente di Clia. Perché quando vedo andare fuori dai confini europei il tesoretto della nostra cantieristica, beh la cosa mi preoccupa...Ma non mi riferisco ad un caso in particolare».

Un nave è stata multata a Venezia: troppo zolfo nel carburante.

- segue

«Non va bene: serve un'armonizzazione delle regole europee. Non è possibile che ogni paese applichi le norme in modo differente. C'è bisogno di più attenzione su questi temi e meno burocrazia».

Infrastrutture portuali: l'Italia è molto indietro?

« I porti affrontano è la necessità di diventare sempre più produttivi per conquistare porzioni sempre più ampie di un mercato in crescita. E' una sfida che richiede aggiornamenti costanti alle infrastrutture dei terminal e l'utilizzo di metodi innovativi per movimentare i passeggeri, in modo da tenere testa alla crescita della industry e - cosa più importante - in modo da soddisfare le esigenze e le aspettative dei nostri ospiti. In particolare, il comfort e la sicurezza dei passeggeri devono essere assicurati lungo tutto il processo di imbarco. Negli scorsi 10-15 anni, la dimensione media di una nave da crociera è continuata a crescere, così come il numero delle navi da crociera che circolano nel mondo. Questo significa che i porti devono poter gestire molte più navi da crociera rispetto al passato, di dimensioni maggiori e con molti più passeggeri. Senza le infrastrutture adatte, si rischia di rimanere tagliati fuori da buona parte della crescita del settore. Espandere e aggiornare le infrastrutture portuali permette alle navi da crociera di essere più flessibili nello sviluppare itinerari nuovi e più attraenti».

Politica: sul referendum di dicembre siete schierati?

«Tutto ciò che può ammodernare e ridurre il peso della burocrazia, è per noi benvenuto»

Si tolga per un momento il cappello Clia e indossi quello di Msc: siete interessati a comprare i cantieri di Stx France?

«Ognuno deve fare il proprio mestiere. Noi siamo una compagnia da crociera».



VI EDIZIONE DI "ITALIAN CRUISE DAY"

Crociere, calano i passeggeri ma Spezia si conferma stabile

Le previsioni per il 2017 parlano di circa 540 mila unità

Crociere, la crisi non colpisce il Golfo dei Poeti

LUALDI >> 17

AMERIGO LUALDI

LA difficile situazione politica di alcuni Paesi del Mediterraneo sta ridimensionando il numero dei turisti, soprattutto americani, che si imbarcano sulle navi da crociera. Ma il comparto, nonostante l'inevitabile flessione, tiene, in attesa di tempi migliori.

Di crocieristica nel Mediterraneo, tra incertezze attuali e positive prospettive di sviluppo; di riforma portuale e di ulteriori investimenti da parte delle compagnie di crociera e porti a sostegno del comparto si è parlato ieri, nel corso della VI edizione di "Italian cruise day", tenutosi nell'auditorium dell'Autorità portuale.

Un'intera giornata dedicata all'industria crocieristica a cui hanno partecipato prestigiose esperti e addetti ai lavori.

Dal punto di vista nazionale, secondo le previsioni stilate nella nuova edizione di "Italian cruise watch" da "Risorse Turismo" - la società di ricerca e consulenza che ha curato l'evento - le previsioni per il 2017 indicano 10,99 milioni di passeggeri movimentati (-3,6% sulle stime 2016) e 4.754 toccate nave (-4,8%).

Si tratta di una flessione che interrompe il biennio 2015-2016 di crescita con-

secutiva e che segna una nuova variazione negativa così come accadde nel 2014 e nel 2012.

Per quanto riguarda Spezia, in particolare, il calo del numero dei passeggeri viene definito fisiologico dopo il boom degli anni scorsi.

Nel 2016 si sono registrate meno toccate navi, aspetto contingente dato che alcune compagnie come la Costa - che ieri è tornata a Spezia con la "Diadema" - hanno scelto altri approdi per periodi transitori.

Comunque, volendo dare qualche numero, ricordiamo che, nel corso del 2015, i passeggeri movimentati sono stati 667.446 per 175 toccate navi. Se rapportiamo il primo semestre di quest'anno con quello del 2015, assistiamo a un decremento del 28% nel numero dei passeggeri (259.022 nel primo semestre 2015 e 186.609 in quello di quest'anno per 72.413 unità in meno. Le toccate navi sono scese da 66 a 55 (-11%).

Le stime a consuntivo per la fine di quest'anno dicono che si dovrebbe arrivare intorno ai 540.000 passeggeri (-19,1% rispetto a tutto il 2015) e a 140 toccate (-20%).

Il report - ovviamente stilato a livello nazionale - di "Risposte Turismo" prevede che, nel 2017, Spezia si assesterà più o meno sugli stessi numeri di passeggeri mentre

le toccate navi dovrebbero salire a 150 (+7,1%); una situazione sostanzialmente stabile che conferma il nostro scalo crocieristico nella settima posizione nazionale dietro a Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova, Savona e Livorno.

Un traguardo soddisfacente se si pensa che il numero dei passeggeri approdati a Spezia è passato dai 62.088 del 2006 ai 667.446 del 2015.

«Le crociere, in pochi anni, hanno portato risultati economici ma, soprattutto, una crescita in termini culturali - ha rimarcato il presidente dell'Autorità portuale, Lorenzo Forcieri, nel suo intervento di apertura lavori di "Italian cruise day" - Siamo diventati una città turistica. Ora dobbiamo puntare sulla qualità dei servizi offerti».

Forcieri ha toccato anche il tema, più che mai attuale, dell'accorpamento con il porto di Marina di Carrara.

«Diventeremo lo scalo logistico e merci naturale per un'ampia area di interesse rappresentata dal nascente progetto del Distretto turistico che unisce con un'unica governance turistica dei territori compresi tra Toscana, Liguria e Emilia Romagna - ha assicurato - L'avvento dello scalo spezzino ha animato la competitività tra gli scali italiani. I successi ottenuti e la visione che abbiamo messo in campo dovranno essere portati avanti con continuità da chi subentrerà nella nuova Autorità di sistema portuale».

IL PUNTO

Crociere, un 2017 in calo in Italia



L'anno prossimo i crocieristi movimentati nel nostro paese saranno 10,99 milioni, in leggero calo (-3,6%) sulle stime di quest'anno. Non è un segno di "crisi", come ci si potrebbe allarmare, ma la realtà di un Mediterraneo saturo di un'industria dell'intrattenimento su nave che fino a una quindicina di anni fa praticamente non esisteva. È un fatto che le crociere nel Sud dell'Europa sono entrate in una fase di stasi, a questa seguirà o un periodo di stabilità di traffico, con oscillazioni positive o negative nell'ordine di qualche punto percentuale, o una nuova crescita a seconda dello sviluppo o meno dei porti crocieristici attuali, o alla nascita di nuovi. - *Alla fine dell'articolo la top ten e l'andamento 2007-2017* - Questi dati vengono dalla sesta edizione dell'Italian Cruise Day di Risposte Turismo, in corso di svolgimento a La Spezia. Nel 2017 caleranno di conseguenza anche le toccate nave: 4.754, -4,8%, «una flessione – precisa Francesco Di Cesare, presidente di Risposte Turismo - che interrompe il biennio 2015-2016 di crescita consecutiva e che segna una nuova variazione negativa così come accadde nel 2014 e nel 2012». Le previsioni del report *Italian Cruise Watch* provengono da 30 porti crocieristici italiani, la quasi totalità del traffico nazionale. L'anno prossimo Civitavecchia si confermerà al primo posto, in calo rispetto alle stime del 2016. Il secondo porto, Venezia, dovrebbe registrare il traffico più basso degli ultimi nove anni. Napoli, storicamente terzo porto italiano, perde circa 200mila passeggeri in due anni, scende a un milione e si vedrà insediato l'anno prossimo da Genova e Savona.

Mediterraneo, in Italia più di un terzo dei crocieristi

Dei primi dieci scali del Mediterraneo, cinque sono italiani, «a dimostrazione della centralità del nostro Paese nel turismo crocieristico dell'area», commenta Di Cesare. L'Italia infatti rappresenta, secondo le elaborazioni di Risposte Turismo, il 37,9 per cento dei passeggeri del bacino, e il 29,5% degli accosti. A fine anno, con 2,3 milioni di passeggeri movimentati Civitavecchia si collocherà al secondo posto alle spalle di Barcellona (2,6 milioni). Al quarto posto Venezia (1,6 milioni), al sesto Napoli (1,33 milioni), all'ottavo Genova (poco oltre il milione) e al nono Savona (980mila). La stagionalità si concentra tra i mesi di aprile e novembre con un picco a luglio.

7 miliardi in due anni per le infrastrutture crocieristiche

Secondo Risposte Turismo nel triennio 2014-2016 i principali porti crocieristici nazionali hanno investito nelle infrastrutture dedicate alla crocieristica oltre 7 miliardi di euro e sono in programma investimenti di pari valore anche per il prossimo triennio.

Gli armatori più presenti

La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti (24) è stata Oceania Cruises, seguita da Silversea Cruises (23) e Costa Crociere (21).

L'ottimismo degli agenti di viaggio

Intervistati da Risposte Turismo, gli agenti di viaggio sono ottimisti su questo comparto. Circa l'81% stima infatti a fine anno una stabilità o un incremento del proprio giro di affari, percentuale che nelle previsioni 2017 sale di circa 9 punti, attestandosi al 90,6%.

I porti minori

Italian Cruise Watch contiene anche quest'anno un approfondimento monografico. Questa edizione è dedicata alla portualità crocieristica minore, ovvero i numerosi scali che hanno accolto l'anno scorso meno di 50mila passeggeri. Dall'analisi emerge come, a dispetto di un'incidenza molto contenuta sul totale del traffico crocieristico nazionale (con 422mila crocieristi movimentati è un peso pari a circa il 4 per cento), i 39 scali considerati nell'indagine hanno registrato oltre mille tocate nave complessive in Italia (il 21 per cento su scala nazionale).

Italian Cruise Day, in questa edizione organizzato in partnership con l'Autorità Portuale della Spezia e Discover La Spezia, si è aperto questa mattina presso l'Auditorium dello scalo con i saluti delle autorità e gli interventi di apertura di Giovanni Forcieri, presidente dell'Authority di La Spezia, e Kristijan Pavic, presidente MedCruise, e sta proseguendo con il keynote speech di Pierfrancesco Vago, chairman Clia Europe, dal titolo "Crocieristica, una grande opportunità di crescita per il Paese. Condizioni e sfide".

Porti: Cognolato, con flessione crociere 2017 Napoli soffrirà

Ceo Terminal Napoli, occorre dare nuovi input agli armatori



(ANSA) - LA SPEZIA, 30 SET - "Nella leggera flessione prevista per il 2017 nei numeri del settore crocieristico sappiamo che il porto di Napoli soffrirà più di altri.

L'obiettivo per il prossimo anno è quello di mantenere un livello qualitativo alto, a cominciare dai servizi a terra e dalle infrastrutture, con la sinergia dell'amministrazione e degli enti coinvolti. Non si può più stare fermi, la competizione è tale che non ci possiamo accontentare di pensare che le navi vengano a Napoli perché è bella e c'è il Vesuvio.

Occorre dare nuovi input agli armatori". Lo ha detto Tomaso Cognolato, ceo di Terminal Napoli intervenendo alla Spezia all'Italian Cruise Day.

“Vae Victis” e il bazooka dell’UE

LIVORNO - Ci siamo: com'è da sempre (ricordate le favole di Esopo, con il leone morente preso a calci dal somaro) dove c'è odor di sconfitta si scatenano gli avvoltoi. Quelli che, nel fulgore del potere, osannavano e leccavano i bussoli.

Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)

“Vae Victis” e il bazooka

Si consumano insonnita vendette preventive, in vista della caduta degli Dei dai piccoli ma lucrosi Olimpi delle Autorità portuali. Brutto spettacolo, ma da sempre, Vae Victis.

Cerchiamo, finché è possibile, di non associarci a chi tira ingenerosamente calci fulminei nell'impunità o cercando facili consensi in zona Cesarini. I problemi, che ci sono anche nel porto di Livorno, sono tanti: riguardano la Porto 2000 (ne scriviamo all'interno su questo stesso numero), riguardano la grande gara per la Darsena Europa, riguardano la guerra tra armatori per i servizi ro-ro e ro-pax con le isole maggiori, riguardano la contestatissima radice della sponda est della Darsena Toscana. Tutti problemi insoluti, ormai in attesa della nuova “governance” dell'Autorità di Sistema Portuale. Ma non c'è certo bisogno dell'assist della circolare del MII per sollevare la “governance” uscente dall'impegnarsi su progetti strategici. Quello che sembra importante è il prepararsi a operare tutti insieme - categorie, imprenditori portuali, armatori e possibilmente anche sindacato - per affrontare i problemi insoluti non con la consueta “guerra dei pollai” ma con una visione unitaria di porto davvero impegnato a risolverli, i problemi.

Anche perché l'UE sta preparandosi a farci le bucce, con un vero e proprio bazooka. A tutti i porti, non solo italiani: ma specialmente ai nostri. In un rapporto della corte dei Conti dell'Unione Europea (leggiamo nell'ultimo numero de L'Avvisatore Marittimo di Napoli dell'amico Luciano Bosso) si accusa che ben 30 progetti infrastrutturali su 37 analizzati sono “inefficienti”, quindi comportano sprechi o

addirittura sono inutili. Sono stati analizzati - dice il rapporto 37 progetti di 19 porti realizzati tra il 2000 e il 2013 in cinque paesi: Italia, Spagna, Polonia, Germania e Svezia. Il risultato - secondo il rapporto - è che sono stati spesi circa 300 milioni di euro nella loro costruzione o potenziamento. L'analisi nel dettaglio è impietosa anche per il porto di Livorno: nel settore dei containers, Livorno viene “bollato” di utilizzare solo al 65% la propria potenzialità, mentre punta a una Piattaforma Europa che aspira a raddoppiare o triplicare l'offerta: il tutto però in concorrenza con Genova, Savona e La Spezia, in un arco costiero che dovrebbe puntare - dice la Corte dei conti europea - su un unico grande scalo. Ovviamente lo stesso limite viene riscontrato nell'Adriatico con i porti ascellari, con l'ulteriore complicazione che il “sistema”

comprende scali anche su paesi diversi (Italia, Slovenia, Croazia).

Ha un qualche senso, in pieno avviarsi di una già complessa e articolata Riforma portuale, il rapporto della Corte dei conti UE? E può avere risultati concreti nel ricercare soluzioni che escano dalla logica dei “pollai”? Una cosa è certa: sui porti italiani (e non solo) sta per abbattersi uno tsunami che potrebbe essere positivo o distruttivo a seconda della chiave di applicazione della Riforma. Come sempre, sono anche i tempi di attuazione che contano. Aspettiamo. E speriamo bene.

BUONA DOMENICA

di ANTONIO FULVI



L'AUTHORITY IN STAND BY

UFFICIALMENTE parlando, il ministro Delrio e il governatore Rossi stanno "consultandosi" sui nomi in lizza per la presidenza dell'Autorità portuale Livorno-Piombino. Ufficiosamente, Rossi ha fatto la sua proposta e invitato Delrio a spacciarsi, perché lo stand-by che consente solo l'ordinaria amministrazione - c'è stato un formale richiamo con tanto di circolare ministeriale - non aiuta certo a gestire i porti. Specie con importanti gare aperte, come a Livorno con la Porto 2000 e la piattaforma Europa. Perché allora il ministro Delrio non taglia il nodo gordiano, come ha fatto in Adriatico dichiarando di aver scelto per Trieste, Ancona e Taranto la conferma degli attuali presidenti? La risposta sembra chiara: per l'Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino ci sono pressioni politiche e partitiche che il ministro sta cercando di mediare. Della serie: almeno una mezza dozzina di nomi, ciascuno con i propri supporter. Ai quali il ministro non può sbattere la porta in faccia, perché contano tutti. La partita è difficile e secondo le indiscrezioni da Roma la soluzione richiederà ancora "qualche giorno". Pare scontato che ci debba essere un ricambio alla presidenza, anche se **Giuliano Galloni** ne uscirebbe comunque con l'onore delle armi, per essersi dimostrato personaggio superiore alle beghe locali, di ottime relazioni nazionali e internazionali, con visione del porto in piena sintonia con le direttive europee. Gli si rimprovera da qualche parte l'aver delegato troppo la gestione del quotidiano, ma gli è sempre stato facile rispondere che in cucina ci deve stare il cuoco, non lo chef. Il suo vero handicap, in tempi di "giovani-

simo" obbligatorio, è l'età. Che non gli impedirebbe comunque di raccogliere altre soddisfazioni ulteriori. Le alternative? Da settimane circolano i nomi di Luciano Guerrieri (in pole position per aver trasformato Piombino in un grande porto) ma anche di Luca Becce (ottimo manager del Tdt) Pasqualino Monti (da Civitavecchia, dove è sotto attacco politico) e del genovese avvocato di Msc, Vittorio Rossi. Qualcuno ha voluto infilare di nuovo nella rosa anche un nome femminile che sembrava essersi perso nelle nebbie internazionali, quello di Nicoletta Batini, che si era detto sostenuto a spada tratta dal gruppo Grimaldi. Forse è la malignità che circola - anche per sbarrare la strada a Guerrieri, che invece sarebbe gradito al gruppo Onorato, a sua volta vicino al premier Matteo Renzi. Se ne dicono tante: come sempre quando la verità non la conosce nessuno e la fantasia è libera di correre, fino ai limiti dell'assurdo. Non ci resta che attendere, sperando che si tratti ormai solo di ore.

L'INTERVENTO

VI SPIEGO COSA LA CORTE UE VUOLE DAVVERO

Riguardo alle polemiche su cosa ha scritto la Corte dei conti Ue, ove si è inteso vedere critiche verso la Darsena Europa preciso che la Corte ha formulato solo una serie di raccomandazioni, destinate per lo più alla Commissione. Ecco i punti principali:

1. rivedere l'attuale numero di 104 porti core ed elaborare un piano di sviluppo portuale a livello di Ue;

2. valutare l'esclusione dai finanziamenti Ue per infrastrutture portuali destinate, rispettivamente, al trasbordo e allo stoccaggio di container, e per sovrastrutture che esulano dal mandato pubblico;

3. far sì che tutte le informazioni essenziali sui prestiti proposti dalla Bei siano condivise tra la Bei e la Commissione;

4. per il sostegno Ue agli investimenti, dare priorità ai porti core e alle grandi vie di navigazione solo a condizione che vi sia un chiaro valore aggiunto Ue e una sufficiente componente d'investimenti privati;

5. emanare orientamenti in materia di aiuti di Stato specifici per il settore portuale e monitorare e dar seguito alle precedenti decisioni in materia di aiuti di Stato;

6. ridurre oneri amministrativi e ritardi, promuovendo "sportelli unici" nazionali per permessi e autorizzazioni;

7. migliorare la competitività del trasporto marittimo rispetto ad altri modi di trasporto semplificando ulteriormente le formalità doganali e di trasporto via mare.

Con alcune considerazioni:

Si stima che, nel 2013, il settore del trasporto marittimo europeo abbia contribuito per l'1% circa al Pil dell'Ue e abbia dato lavoro a circa due milioni di persone. Per 1200 porti marittimi commerciali in ventitré Stati membri dell'Ue transitano circa i tre quarti delle merci scambiate con i paesi non-Ue e oltre un terzo delle merci trasportate all'interno dell'Ue.

Gli investimenti in infrastrutture portuali sono ammissibili al cofinanziamento dell'UE tramite il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fon-

do di coesione nell'ambito della gestione concorrente, e tramite le reti trans-europee di trasporto e il meccanismo per collegare l'Europa nell'ambito della gestione diretta della Commissione europea.

Tra il 2000 e il 2013, dal bilancio Ue sono stati erogati finanziamenti per circa 6,8 miliardi di euro destinati agli investimenti nei porti. Inoltre, la Banca europea per gli investimenti ha finanziato, sotto forma di prestiti, investimenti nei porti per 10 miliardi di euro.

Angelo Roma

Il Tirreno

IL FUTURO DEL PORTO

La Darsena bocciata buio sull'investimento

■ La bocciatura della Darsena Europa da parte della Corte dei Conti europea è una cattiva notizia. L'Italia ne esce male in cattiva compagnia di Bei e Commissione accusate di scoordinamento e confusione. Per Livorno si fa buio. Regione e Comune dovrebbero reagire prontamente, risolutamente e unitariamente. La Piattaforma Europa per razionalizzare e potenziare le infrastrutture esistenti dovrebbe essere la linea del Piave abbandonando smanie di grandeur su cui anche Rossi ha spinto la città per affari di bottega. Anche un Governo che ci mette appena 30 milioni sperando in un effetto leva gigantesco e che presenta a Bruxelles 14 porti "core" europei non fa bella figura. Nel nord Europa ce ne sono 3 nel Sud 4 (Tangeri, Malta, Pireo, Porto Said). Poiché l'outlook globale ripiega su indici di sviluppo più modesti anche il trend del transhipping e la crescita del gigantismo navale avranno una lunga battuta di arresto. Ma era prevedibile e già in atto (Vedi MSC e Hanjin). Abbandoniamo i velleitarismi e concentriamoci su razionalizzazione e limitato sviluppo, funzionale a rendere operativi tutti gli spazi esistenti. La Piattaforma Europa ce ne è e ce ne avanza. Realisticamente. Intanto sulle gare Dacini e Porto Livorno 2000 si smetta di traccheggiare.

Sergio Landi