



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore)

Dai Porti:

Trieste:

- “...Approda “Msc Luciana”...” (The Medi Telegraph, Ansa)

Genova:

- “...FuoriMuro nel mirino delle ferrovie...”

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

- “...Ansaldo Energia su aree Ilva...” (Il Secolo XIX)

- “...Il Blòueprint spacca lo Yatch Club...” (Il Secolo XIX)

- “...Davanti al porto si respira polvere...” (Il Secolo XIX)

La Spezia:

- “...Forcieri: “Io sovietico? È Ruggia il comunista”...”

(The Medi Telegraph)

- “...Boom di crociere...” (Il Secolo XIX)

- “...Nautica, Peretti: “Farò le cose in grande”...”

(The Medi Telegraph)

Livorno:

- “...Porto Livorno 2000, partite le lettere...”

(L'Avvisatore Marittimo)

Napoli:

- “...servizi marittimi, Regione bocciata...”

(Corriere del Mezzogiorno)

Gioia Tauro:

- “...Approvato piano operativo triennale...”

(The Medi Telegraph)

- “...Riduzioni e azzeramenti delle tasse di ancoraggio...”

(Gazzetta del Sud)



INDICE



Cagliari:

"...Previsto 2016 boom, 300mila turisti..." (Ansa)

"...Diana all'attacco..." (La Nuova Sardegna)

Messina:

"...Samiani: un'integrazione reale nello stretto..."

(Gazzetta del Sud)

"...Milazzo, De Simone: a giugno pronte le banchine..."

(Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)

Catania:

"...La vedo come una nave incagliata..." (La Sicilia)

"...Sarà l'anno dei 200mila crocieristi e dell'apertura del waterfront..." (La Sicilia)

Augusta:

"...Costa fra Augusta e Siracusa: un progetto per riconvertirla..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti

Focus:

- **Container** (Il secolo XIX, The Medi Telegraph)
- **Nautica e Cantieri Navali** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Notiziario CISCO

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter — Realise

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Allegato: "Sistemi di Logistica — dicembre 2015"



«Porti, riforma subito e un nuovo presidente a Palazzo S. Giorgio» / INTERVISTA

Genova - Le richieste degli agenti marittimi per il 2016. Duci (Assagenti): «A Genova serve figura con pieni poteri, confido che Delrio mantenga le promesse»

Genova - Sono due, più di altre, le novità che gli agenti marittimi genovesi si aspettano nei primi mesi del 2016. «La prima è la legge di riforma del sistema portuale, la seconda la nomina di un presidente alla guida dello scalo di Genova». A sottolinearlo è **Gian Enzo Duci**, presidente di Assagenti e prossimo numero uno di Federagenti, l'associazione nazionale di categoria.

È proprio sicuro che non ci saranno ritardi?

«Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, è un uomo di parola. Ha fatto delle promesse, saranno rispettate».

Se così non fosse? Partirà una rivoluzione dai moli?

«Più che il mondo imprenditoriale, dovrà muoversi la politica locale: Comune di Genova e Regione Liguria. Non credo che spetti agli operatori alzare barriate. Sono convinto che dopo l'addio anticipato di Luigi Merlo, la scelta di nominare un commissario sia stata azzeccata. Ma deve essere una situazione temporanea, serve una figura con pieni poteri, il porto non può stare fermo a lungo. Lo abbiamo già ribadito, e non solo noi come agenti, in più di un'occasione».

- segue

Parliamo di bilanci e di mercato. Che anno è stato il 2015 ?

«I livelli complessivi dei traffici, piuttosto buoni, sono rimasti tendenzialmente invariati rispetto al 2014. Ma nell'ultimo trimestre dell'anno c'è stato un calo dei volumi preoccupante».

A cosa è stato dovuto?

«Principalmente al continuo rallentamento dell'economia cinese. Un Paese che, rispetto al passato, ha iniziato a guardare maggiormente al suo interno piuttosto che all'estero».

Quanto peserà ancora, sul comparto marittimo, lo stop di Pechino?

«Quella che riguarda il mercato cinese è più che altro una trasformazione, visto che il Paese chiede, e chiederà sempre con maggiore insistenza, un import a maggiore valore aggiunto. Per quanto riguarda più in generale le altre realtà emergenti invece, anche Russia e Brasile, per motivi differenti, hanno avuto enormi difficoltà».

Quindi lo sviluppo dei Bric è già finito?

«C'è l'India, un Paese che ha raggiunto un buon equilibrio, ma soprattutto ha confermato le previsioni di crescita a livello economico. L'India non sarà comunque in grado, viste le dimensioni ridotte rispetto alla Cina, di raggiungere i livelli di traffico che hanno ruotato attorno a Pechino».

A quali altri mercati dovrà guardare il trasporto marittimo?

«Europa e soprattutto Stati Uniti sono le aree attualmente più interessanti. Pare che in questo momento l'attuale situazione geopolitica possa portare a una regionalizzazione delle linee di trasporto. Parliamo di novità importanti che non rappresentano comunque la fine della globalizzazione».

Logistica, connessione porti-ferrovie

Il piano del governo mira a valorizzare il sistema mare potenziando i collegamenti con il territorio

milano Nella cultura industriale italiana ha sempre contato, e ancora conta, di più produrre: tanto poi (si pensa) in un modo o nell'altro le merci arriveranno dove devono arrivare, anche perché non di rado sono gli stessi clienti a farsi carico del trasporto acquistando i prodotti franco fabbrica. Mai si è considerata la logistica, cioè il trasporto delle merci e il sistema delle infrastrutture al suo servizio (porti marittimi, ferrovie, strade e autostrade, aeroporti), come un settore produttivo di per sé. Forse è anche per questa ragione se il Paese ha accumulato negli anni un gap logistico spaventoso.

Il gap logistico Secondo uno studio di Confcommercio, i ritardi logistici costano all'Italia circa 42 miliardi di euro l'anno di Pil. Ad esempio, solo il 35% dei due milioni di tonnellate di merci che l'Italia esporta per via aerea partono da un aeroporto italiano; il restante 65% è auto-camionato, cioè prosegue su strada e si leva in volo da un hub mitteleuropeo. Un altro dato: per le operazioni di import/export di merci, in Italia, tra procedure amministrative, controlli doganali e movimentazioni, occorrono mediamente 18,5 giorni, il triplo dell'Olanda e il doppio di Belgio, Germania e Spagna. Tempi inconciliabili con i ritmi dell'economia moderna.

Mettendoci poi la globalizzazione e lo spostamento mondiale delle produzioni, c'è il rischio concreto che non solo le merci faticino a partire e ad arrivare in Italia, ma che una quantità di merci via via minore si produca nel nostro Paese. Ne sono consapevoli associazioni come Federmanager e Assologistica: «Politica e istituzioni - dicono all'unisono Stefano Cuzzilla e Carlo Mearelli, rispettivamente presidente di Federmanager e Assologistica - devono approvare al più presto un piano nazionale per la logistica integrato e condiviso, che possa portare vantaggi misurabili in termini di Pil». Federmanager e Assologista puntano il dito su «gestioni infrastrutturali non dialoganti» che minano la competitività del sistema produttivo nazionale. «Oggi - spiega Mearelli (Assologistica) - è sempre più evidente che per competere sui mercati non basta più saper produrre. Il raggiungimento del cliente e il sostegno al processo di fidelizzazione avvengono attraverso i servizi logistici, che collegano in modo efficiente puntuale economico e sicuro il prodotto al consumatore finale, ovunque entrambi siano localizzati. Le infrastrutture e il loro funzionamento deve essere subordinato a questo: la logistica serve le merci dove queste vogliono andare».



- segue

La risposta del governo Occhi puntati dunque sulle mosse del governo e del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio. Il Consiglio dei ministri ha approvato in via definitiva lo scorso 6 agosto, su proposta di Delrio, il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, redatto in attuazione dell' articolo 29 del decreto Sblocca Italia DI numero 133/2014 (convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, numero 164). Il piano ha subito uno stop inatteso a metà dicembre quando la Corte Costituzionale ha dichiarato l' illegittimità dello Sblocca Italia nella parte in cui non prevede «il coinvolgimento delle Regioni nelle procedure di adozione del piano per la portualità». Ma il ministro Delrio puntualizza: «La Corte Costituzionale non ha messo in discussione il piano logistico, né le prerogative del governo di realizzarlo, ma ha chiesto al governo di ricercare l' intesa sui contenuti anche con il sistema delle Regioni. Lo faremo già dalle prossime settimane per costruire il più ampio consenso possibile».

Il piano del governo, del quale Confindustria ha condiviso in via generale sia il metodo sia l' impostazione, delinea una strategia integrata al fine di potenziare il ruolo dell' Italia negli scambi internazionali che di fatto, per la sua sola collocazione e conformazione, si presenta quale piattaforma logistica ideale nel Mediterraneo nel quale transita circa il 20% del traffico mondiale, percentuale destinata a crescere a seguito dell' allargamento del canale di Suez.

Asse porti-ferrovie Punto nevralgico del piano di Delrio è il recupero della competitività del sistema mare, da intendersi come un sistema che abbraccia non solo i porti marittimi e i retroporti ma l' intero territorio circostante. Il documento pone l' accento sulla necessità di adeguare l' infrastruttura ferroviaria e in particolare quella di interconnessione con gli scali marittimi. In tal senso, quanto si realizzando a Livorno, con il potenziamento del collegamento tra il porto e la rete ferroviaria e la creazione di una nuova stazione merci a pochi metri dal mare, va nella direzione indicata dal governo e costituisce un modello anche per altri scali marittimi.

Superando così il concetto di «infrastrutture non dialoganti» evocato in precedenza. I nostri porti, a differenza di quelli del nord Europa, sono per lo più ubicati all' interno delle città; diventa quindi decisivo investire nell' "ultimo miglio", intervenendo direttamente sull' accessibilità agli scali portuali via terra, eliminando le sovrapposizioni reciprocamente penalizzanti con le infrastrutture al servizio delle limitrofe aree urbane.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

MARCO MORINO



A Trieste approda "Msc Luciana", nuovo record in Adriatico

Trieste - Si tratta della portacontainer con maggiore capacità mai arrivata nello scalo giuliano.

Trieste - **E' arrivata nei giorni scorsi, al porto di Trieste, "Msc Luciana", mega nave da 11.660 teu che ha fatto segnare un nuovo record per il Molo VII.** Si tratta della portacontainer con la maggiore capacità mai entrata in Adriatico e quindi mai approdata allo scalo del Friuli Venezia Giulia. La "Msc Luciana", costruita nel 2009, misura 363,57 metri di lunghezza per 45,6 metri di larghezza e quest'ultima caratteristica le consente di disporre i contenitori su 18 file. Le operazioni di carico e scarico potranno essere effettuate grazie alle recenti modifiche apportate alle gru gestite da Trieste Marine Terminal. **Il Molo VII è l'unica banchina dell'Adriatico a poter ospitare in contemporanea due mega navi oceaniche.**

Inoltre la posizione geografica dello scalo, **i fondali di 18 metri**, ed i collegamenti intermodali internazionali, fanno di Trieste una delle poche mete scelte, come scali diretti, dai consorzi internazionali tra compagnie di navigazione. Anche la "Msc Luciana", infatti, fa parte del servizio "2M", joint service tra Maersk Line ed Msc che collega l'Adriatico al Far East. Nei mesi scorsi i record di portata per navi che avevano toccato il porto di Trieste, **erano stati battuti da altre due mega navi dello stesso consorzio, ma della compagnia di navigazione Maersk: la "Gerda Maersk" e la "Maersk Altair".**



Porti: Trieste; in scalo arrivata un'altra nave record

E' la Msc Luciana, da 11.660 Teu, 363 metri di lunghezza

03 gennaio, 12:37

(ANSA) - TRIESTE, 2 GEN - E' arrivata nei giorni scorsi al Porto di Trieste la Msc Luciana, nave da 11.660 Teu che fa segnare un nuovo record per il Molo Settimo. Si tratta infatti, specifica una nota dell'Autorità Portuale, della portacontainer con la maggiore capacità mai entrata in Adriatico. La Msc Luciana, costruita nel 2009, misura 363,5 metri di lunghezza per 45,6 di larghezza, caratteristica quest'ultima che le consente di disporre i contenitori su 18 file. Le operazioni di carico e scarico potranno essere effettuate grazie alle recenti modifiche apportate alle gru gestite da Trieste Marine Terminal.

Il Molo Settimo è l'unica banchina dell'Adriatico a poter ospitare in contemporanea due meganavi oceaniche. La Msc Luciana fa parte del servizio "2M", joint service tra Maersk Line e Msc che collega l'Adriatico all'Estremo Oriente.

Nei mesi scorsi i record di portata per navi che avevano toccato il Porto di Trieste, scalo che può vantare fondali profondi ben 18 metri, erano stati battuti da altre due meganavi dello stesso Consorzio, ma della compagnia di navigazione Maersk: la Gerda Maersk e la Maersk Altair. (ANSA).

«TROPPI RITARDI»

Porto di Genova, FuoriMuro nel mirino delle Ferrovie

GENOVA. In una lettera all' **Autorità portuale**, alle Dogane e al Prefetto, le Ferrovie lamentano i disservizi di Fuori Muro, società delle manovre ferroviarie del porto di Genova. Specie di notte, dice la missiva dal gruppo Ferrovie dello Stato, i treni merci in uscita dal porto accumulano ritardi fra 30 e 130-140 minuti, creando disagi al funzionamento dell'intera rete ferroviaria. Da mesi ci sono tensioni in FuoriMuro, tra lavoratori e vertici aziendali (con i primi che lamentano il blocco degli straordinari così come un mancato adeguamento salariale, e i secondi che ricordano di aver avuto l' insolito tasso del 30% di personale in malattia) e tra gli azionisti (col gruppo Ga vio - che controlla il 50% della società - interessato a comprare la totalità dell'azienda e in conflitto con almeno uno dei due altri azionisti, Inrail, che farebbe altrettanto: d'altro canto questo è un segno che la società ha margini di sviluppo). Tutto questo sta producendo disagi, e la lamentela delle Ferrovie si aggiunge a quelle pervenute a Palazzo San Giorgio dagli altri utenti **portuali**. Diversi sono stati gli incontri in Authority per sbloccare la situazione, ma se i disagi dovessero cronicizzarsi tanto da non centrare il piano industriale, dall' **Autorità portuale** fanno sapere che potrebbe essere esercitato il diritto di revoca della concessione.

«L'azienda ha bloccato gli straordinari, c'è un problema di gestione e mancano gli obiettivi - commenta Ettore Torzetti, segretario generale Fit Liguria - . Non voglio fare i conti coi soldi degli altri, ma l'impegno dei terminalisti nella società potrebbe garantire uno sviluppo più sereno».





Manovre in porto, le Ferrovie bacchettano Genova

Genova - In una lettera all'Autorità portuale, alle Dogane e al Prefetto, le Ferrovie lamentano i disservizi di FuoriMuro, società delle manovre ferroviarie del porto di Genova.

Genova - In una lettera all'Autorità portuale, alle Dogane e al Prefetto, le Ferrovie lamentano i disservizi di FuoriMuro, società delle manovre ferroviarie del porto di Genova. Specie di notte, dice la missiva dal gruppo Ferrovie dello Stato, **i treni merci in uscita dal porto accumulano ritardi fra 30 e 130-140 minuti, creando disagi al funzionamento dell'intera rete ferroviaria.** Da mesi ci sono tensioni in FuoriMuro, tra lavoratori e vertici aziendali (con i primi che lamentano il blocco degli straordinari così come un mancato adeguamento salariale, e i secondi che ricordano di aver avuto l'insolito tasso del 30% di personale in malattia) e tra gli azionisti (col gruppo Gavio - che controlla il 50% della società - interessato a comprare la totalità dell'azienda e in conflitto con almeno uno dei due altri azionisti, Inrail, che farebbe altrettanto: d'altro canto questo è un segno che la società ha margini di sviluppo). Tutto questo sta producendo disagi, e la lamentela delle Ferrovie si aggiunge a quelle pervenute a Palazzo San Giorgio dagli altri utenti portuali. Diversi sono stati gli incontri in Authority per sbloccare la situazione, ma se i disagi dovessero cronicizzarsi tanto da non centrare il piano industriale, dall'Autorità portuale fanno sapere che potrebbe essere esercitato il diritto di revoca della concessione.

«L'azienda ha bloccato gli straordinari, c'è un problema di gestione e mancano gli obiettivi - commenta Ettore Torzetti, segretario generale Fit Liguria - . **Non voglio fare i conti coi soldi degli altri, ma l'impegno dei terminalisti nella società potrebbe garantirne uno sviluppo più sereno.**».

VERTICE IN PORTO

Ansaldo Energia su aree Ilva, Zampini: «Accelerare»

GENOVA. Resta la sciogliere il nodo del cono aereo, ma dopo il primo vertice di ieri in Autorità portuale emerge l'ok da parte di aziende, istituzioni, authority e capitaneria per lo schema di accordo che con sentirà di trovare spazio per Ansaldo Energia nelle aree dell' Ilva di Cornigliano. «C'è disponibilità da parte di tutti ma dobbiamo accelerare, di ce l'ad di Ansaldo Energia, Giuseppe Zampini Ci sono passaggi da mettere a punto.

Ho bisogno di soluzioni certe in tempi brevi. Incertezze o tempi lunghi per me equivarrebbero a un no». La questione più complicata sembra essere quella del cono aereo, che va rispettato nelle altezze e quelle delle gru di Ansaldo sembrano non essere perfettamente compatibili. Al l'azienda servono certezze sulle concessioni edilizie e sulle autorizzazioni, in modo che non sorgano problemi in corso d'opera. Il primo incontro di ieri è servito a mettere sul tavolo le questioni, altri ne seguiranno a inizio gennaio.

L'obiettivo, come richiesto dal manager che deve investire 65 milioni in un nuovo stabilimento per la turbina Alstom, è chiudere entro gennaio.



AI "DISSIDENTI" SI UNISCE IL PRESIDENTE DEI COSTRUTTORI DELLE PIANE

Il Blueprint spacca lo Yacht Club

Dopo Clerici e Viziano, altri soci di spicco bocchiano il ricorso al Tar contro il trasloco

IL CASO

VINCENZO GALIANO

IL RICORSO AL TAR del comitato Porticciolo Duca degli Abruzzi contro il Blueprint? «Il frutto di posizioni preconcette di una borghesia che non si cura degli interessi della città ma pensa solo a cementare i propri», sibila Filippo Schiaffino. «L'espressione di un atteggiamento di totale chiusura che porterà alla morte di questa città nel giro di qualche anno», rincara Filippo Delle Piane.

Prima Davide Viziano, Alfonso Clerici, Alberto Delle Piane, Enzo Duci. Adesso anche Filippo Delle Piane, presidente di Ance Genova, l'associazione dei costruttori edili, e Schiaffino, già dirigente [redacted] ed ex presidente di Stazioni marittime spa: sono sempre di più i soci "eccellenti" dello Yacht Club che prendono apertamente posizione in favore del Blueprint di Renzo Piano. E dunque, in aperto dissenso con la linea del presidente dello storico circolo, Carlo Croce, che ha promosso - accanto a Rowing club, Canottieri Elpis, Lega navale italiana e Unione dilettanti pesca - il ricorso al Tar contro il progetto dell'archistar che punta ad ampliare le aree delle riparazioni navali riqualificando contemporaneamente ciò che resta della Fie-

ra, ormai in agonia.

La dirigenza dello Yacht Club si è posta a capo della "rivolta" dei circoli contro la decisione [redacted] di imprimere un'accelerata al "Disegno blu" donato di recente da Piano alla città. In quel disegno, oltre all'abbattimento della torre ex Nira e la costruzione di canali navigabili nell'ex quartiere fiorentino, è previsto il riempimento del porticciolo Duca degli Abruzzi per ricavare migliaia di preziosi metri quadrati a beneficio delle attività cantieristiche. Le barche delle associazioni che si affacciano sullo specchio acqueo davanti alla sede del circolo velistico dovrebbero essere ricollocate

nella Nuova Darsena. Ma i (potenziali) destinatari dello sfratto non ci stanno. Così sono partiti al contrattacco chiedendo [redacted] impugnando l'arma del ricorso al

Tar, una proroga per altri cinque anni delle rispettive concessioni. Un altro, pesante ostacolo sul percorso - già piuttosto accidentato - del Blueprint. Che, oltre a far discutere

la città, adesso ha letteralmente spaccato a metà lo stesso Yacht Club. Dove persino un fedelissimo di Croce, Adriano Calvini, a lungo vicepresidente del circolo, e padre dell'ex presidente di Confindustria Genova, Giovanni, esprime «amarezza per il fatto che non si sia trovata prima una soluzione

diversa, evitando il ricorso». Più netta la presa di posizione di Filippo Delle Piane, convinto sostenitore del Blueprint: «È un progetto ambizioso, che guarda avanti, in una prospettiva di rilancio, come Genova era stata sempre abituata a fare». Delle Piane, da trent'anni socio dello Yacht Club malgrado abbia solo 42 anni («Ho cominciato da bambino con gli Optimist»), non lesina critiche alla linea indicata da Croce: «Credo sia sbagliato bocciare un progetto senza neanche averlo visto e rifiutando a prio-

ri la via del dialogo». In generale - incalza Delle Piane - «è deleterio l'atteggiamento di chi si limita a dire che le cose potevano essere fatte meglio in altro modo. Può darsi, ma nel frattempo la città sta morendo». Nessun dubbio, comunque, sulle potenzialità di rilancio economico insite nel Blueprint: «Piano è un brand, perché Genova non deve trarne beneficio come fa Marsiglia con le creazioni dei grandi architetti?». Durissimo Filippo Schiaffino: «Questa è la città dei no contro tutto ciò che può farla ripartire, dal Terzo Valico alla Gronda al Blueprint. Oggi siamo alle prese con una borghesia che non vuole fare un solo passo avanti nell'interesse generale. Ma anche [redacted] ha colpe: i soldi per la demolizione dell'ex Nira dovevano già essere stanziati».

© BY NCD AL CUPPOMI TIRSERVATI

Il Secolo XIX

Davanti al porto si respira polvere

dente del Consiglio Renzi avrà il suo bel da fare per riuscire a varare la riforma della Pubblica Amministrazione, con l'obiettivo di eliminare gli infiniti sprechi ed inefficienze che distruggono questo Paese.

Leggo sul Secolo XIX di pochi giorni orsono che le emissioni dei porti di Genova e Venezia sarebbero più "verdi" di quelle dei porti del Nord Europa. Io abito in San Francesco da Paola e mi riferisco al pulviscolo nero che tutti i residenti della zona siamo costretti a respirare. Lo stesso pulviscolo che, fatta eccezione per il periodo di tramontana, si deposita tutti i giorni sui nostri davanzali e ricopre i nostri poggiali. Le cause di questo sono due: la centrale a carbone sotto la Lanterna e i generatori sempre attivi, 24 ore al giorno, per alimentare le navi (questi ultimi provocano anche notevole inquinamento acustico). Più volte è stato detto che la centrale a carbone è obsoleta e che verrà spenta. Ci è stato anche assicurato che presto le navi verranno alimentate con corrente elettrica trifase e che anche le ciminiere si spegneranno. Sì, ma quando? Vorrei sapere chi ha in carico questi interventi e, quindi, titolato a fare promesse e previsioni: Il Presidente dell' **Autorità Portuale**? Il Presidente della Regione? Il Sindaco? Se individuiamo i responsabili potremo anche pretendere delle risposte esaurienti. R. M. E-MAIL.





Forcieri: «lo sovietico? E' Ruggia il comunista» / INTERVISTA

La Spezia - Il presidente dell'Autorità portuale della Spezia replica alle accuse del vicesindaco sul progetto del molo crociere. «E pensare che il piano è nato quando non ero ancora presidente dell'Authority».

La Spezia - «Essere definito fautore di stile sovietico da uno che continua a definirsi comunista, potrebbe anche essere preso per un complimento». **Lorenzo Forcieri**, presidente dell'Autorità Portuale, mixa ironia e punti fermi della politica dell'ente che guida dal maggio del 2009. «Scherzi a parte, sta nascendo una questione da una cosa che non merita, a mio parere, tanta attenzione e non interessa agli abitanti di questa città», dice il capo della Port Authority spezzina sull'episodio della conferenza di fine anno sui numeri dello scalo dei giorni scorsi quando c'è stata una frizione con Cristiano Ruggia, vicesindaco della Spezia e assessore all'Urbanistica nonché membro del Comitato portuale dove qualche ora prima aveva detto il suo "niet" al nuovo molo crociere previsto dal Porto.

Presidente, Ruggia ha detto chiaramente che lei non l'ha fatta parlare zittendo la città della Spezia. Insomma l'accusa chiaramente di sgarbo diplomatico verso il Comune. Qual è la sua versione?

«Ma non scherziamo! Se si insiste nell'enfatizzare un episodio insignificante vuol dire che si è a corto di argomenti. Non c'è alcuna versione. Ci sono i fatti. La verità è una sola. Io stavo facendo la conferenza sui numeri del porto con progetti realizzati, da realizzare e via discorrendo. Era la conferenza dell'Autorità Portuale sul porto, peraltro appena iniziata. Dovevo parlare io in quanto rappresentate dell'ente non erano previsti altri interventi né sarebbero stati necessari. Altrimenti sarebbe stato un dibattito, cosa ben diversa».



Nautica, Perotti: «A Spezia farò le cose in grande»

La Spezia - Dopo l'affitto dei cantieri San Marco, il patron di Sanlorenzo punta sui superyacht oltre i 40 metri.

La Spezia - «**Da anni avevamo la necessità di un'area strutturata sul mare per i nostri superyacht.** Finalmente, con l'affitto del ramo d'azienda dei **Cantieri San Marco**, ci siamo riusciti. Ora spero vivamente che le istituzioni cittadine, i politici, i sindacati ci diano una mano». **Massimo Perotti**, torinese, 55 anni, ex presidente di Ucina, la Confindustria della nautica, e patron del cantiere Sanlorenzo di Ameglia, cercò di acquistare il Baglietto dal 2010 al 2012 perché il polo nautico di Viareggio, dove l'azienda ha una base produttiva insieme a quella di Ameglia, non garantisce un'adeguata capacità produttiva. «Nell'ultimo anno ci siamo messi alla ricerca di un'area che facesse al caso nostro - continua Perotti - Siamo felici di poter finalmente approdare a Spezia **e di aver trovato l'intesa con la famiglia Caderan**».

Al momento, Sanlorenzo ha affittato il ramo d'azienda per due anni. In seguito, se le cose andranno per il verso sperato, non è escluso l'acquisto.

«Un'operazione tenuta assolutamente riservata. Soltanto in tre l'abbiamo gestita e, infine, presentata ai dipendenti nella bicchierata di Natale. Scherzando l'abbiamo denominata "Operazione 3 S", Sanlorenzo, San Marco e San Bartolomeo, il nome della strada dov'è ubicato il cantiere dei Caderan». **Entro marzo, spiega Perotti, verranno trasferiti a Spezia, per essere ultimati, due superyacht in acciaio da 42 metri e uno da 52;** da luglio a settembre, comunque nel corso dell'estate, un'unità da 52 metri e un'altra da 42. In tutto, cinque navi in senso proprio, considerata la stazza di ognuna. La produzione in vetroresina verrà mantenuta ad Ameglia e spostata in parte a Viareggio. La città ha accolto con grande favore l'arrivo del Sanlorenzo, una garanzia assoluta nel comparto della nautica mondiale. Le aspettative sono molte e Perotti lo sa.

- segue

«L'azienda è sana, l'unica, in Europa, a non aver fatto fare ai propri dipendenti neppure un'ora di cassa integrazione negli ultimi sette anni nonostante la crisi nera della nautica. Sul cantiere spezzino puntiamo molto e le ricadute occupazionali, sul territorio e nelle zone limitrofe, ci saranno sicuramente. Basti pensare che un superyacht da 50 metri in metallo del costo di 25 milioni abbisogna di 500-600 mila ore di lavoro». Come emerso dall'incontro **col sindaco Federici e l'assessore Pollio**, il Sanlorenzo è interessato anche all'area nautica che sorgerà **nella zona delle ex Casermette**, proprio davanti al San Marco. «È una sede assai interessante per i nostri fornitori a cui ho già parlato», conclude Perotti che, in quanto ex presidente di Ucina ed esperto di nautica, intende esprimere il classico desiderio in chiave 2016. «Desidero ci sia meno egoismo da parte dei produttori italiani e maggiore convergenza verso obiettivi comuni. **La scissione in Ucina e la costituzione di "Nautica italiana" la considero un grave errore per cui auspico una condivisione vera degli interessi perchè, dal 2008 a oggi, la crisi della nautica è stata epocale.** Solo ora si comincia a intravedere un po' di luce ma con lo smisurato ego di qualcuno non si va da nessuna parte».

Porto Livorno 2000, partite le lettere

Ha compiuto un determinante passo in avanti il processo per la cessione della maggioranza delle quote della Porto di Livorno 2000, la società controllata dall'**Autorità portuale toscana** e dalla Camera di Commercio che gestisce in regime di monopolio i servizi di accoglienza ai turisti nello scalo labronico. Sono infatti state inviate martedì sera le lettere per la presentazione delle offerte formali. I quattro soggetti ammessi alla procedura avranno tempo sino a venerdì 29 aprile per presentare le offerte dettagliate. Dopodiché verrà nominata una commissione giudicatrice per la scelta del candidato migliore. Delle quattro associazioni temporanee di impresa (Ati) in corsa per la la Porto 2000, la prima è costituita da Venezia Terminal Passeggeri (Vtp), Compagnia Impresa Portuale di Livorno (Cilp) e agenti marittimi guidati dalla Medov di Genova. Nel dettaglio, Vtp, è a sua volta controllata al 53% dall'**Autorità portuale** di Venezia (che recentemente ha deliberato la vendita della quota) e poi da Flinpx al 22,1%; Save al 22,1% (la società privata che gestisce l'Aeroporto di Venezia) e la Camera di Commercio di Venezia al 2,6%. Cilp è il braccio terminalistico della Cpl, la Compagnia portuale di Livorno, che controlla col 50% la società, mentre il restante è nelle mani del Gruppo investimenti portuali (Gip) di Luigi Negri, e dal gruppo Neri, che invece ha il controllo di terminal e del servizio di rimorchio nello scalo labronico. La Medov, agenzia marittima della famiglia genovese Schenone specializzata nel settore crociere. Oltre al terminal di Venezia, Vtp controlla anche i terminal passeggeri e crociera di Ravenna, Catania, Brindisi e Cagliari (solo per rimanere nell'ambito crocieristico). La Cilp a Livorno controlla cinque terminal commerciali (tra cui l'Alto Fondale, dove arrivano le navi da crociera più grandi destinate a Livorno). Gip è la maggiore società terminalistica e logistica genovese, oltre alla partecipazione in Cilp, controlla - per rimanere a Livorno - l'80% della Darsena Toscana, primo terminal del porto toscano (il restante 20% è proprio di Cilp). La Medov è sua volta azionista di Gip insieme a Finsea (Negri), Gastaldi (famiglia Cerruti), Thos Carr & Son (famiglia Magillo). La seconda Ati è costituita dal gruppo americano Royal Caribbean e dall'agenzia turistica Aloschi Bros di Napoli. Royal Caribbean è il secondo armatore crocieristico mondiale, e in Italia ha diverse partecipazioni in numerosi terminal passeggeri. La terza alleanza è costituita dalla compagnia di navigazione Moby di Vincenzo Onorato in cordata con il Livorno Terminal Marittimo (Ltm). Onorato, che controlla Moby e Tirrenia, è il principale operatore traghetti sulle rotte tra Italia e Sardegna, mentre Ltm è controllato dalla Csa, agenzia marittima a sua volta parte del gruppo milanese specializzato in logistica e shipping Centralfin, guidato da Pierluigi Amighetti. Ltm è il

L'AVVISATORE MARITTIMO

Settimanale di informazione e cultura marittima - Livorno - 1997

Porto Livorno 2000, partite le lettere

Le offerte per la società delle crociere dovranno arrivare entro primavera

Il processo di cessione della maggioranza delle quote della Porto di Livorno 2000, la società controllata dall'Autorità portuale toscana e dalla Camera di Commercio che gestisce in regime di monopolio i servizi di accoglienza ai turisti nello scalo labronico. Sono infatti state inviate martedì sera le lettere per la presentazione delle offerte formali. I quattro soggetti ammessi alla procedura avranno tempo sino a venerdì 29 aprile per presentare le offerte dettagliate. Dopodiché verrà nominata una commissione giudicatrice per la scelta del candidato migliore. Delle quattro associazioni temporanee di impresa (Ati) in corsa per la la Porto 2000, la prima è costituita da Venezia Terminal Passeggeri (Vtp), Compagnia Impresa Portuale di Livorno (Cilp) e agenti marittimi guidati dalla Medov di Genova. Nel dettaglio, Vtp, è a sua volta controllata al 53% dall'Autorità portuale di Venezia (che recentemente ha deliberato la vendita della quota) e poi da Flinpx al 22,1%; Save al 22,1% (la società privata che gestisce l'Aeroporto di Venezia) e la Camera di Commercio di Venezia al 2,6%. Cilp è il braccio terminalistico della Cpl, la Compagnia portuale di Livorno, che controlla col 50% la società, mentre il restante è nelle mani del Gruppo investimenti portuali (Gip) di Luigi Negri, e dal gruppo Neri, che invece ha il controllo di terminal e del servizio di rimorchio nello scalo labronico. La Medov, agenzia marittima della famiglia genovese Schenone specializzata nel settore crociere. Oltre al terminal di Venezia, Vtp controlla anche i terminal passeggeri e crociera di Ravenna, Catania, Brindisi e Cagliari (solo per rimanere nell'ambito crocieristico). La Cilp a Livorno controlla cinque terminal commerciali (tra cui l'Alto Fondale, dove arrivano le navi da crociera più grandi destinate a Livorno). Gip è la maggiore società terminalistica e logistica genovese, oltre alla partecipazione in Cilp, controlla - per rimanere a Livorno - l'80% della Darsena Toscana, primo terminal del porto toscano (il restante 20% è proprio di Cilp). La Medov è sua volta azionista di Gip insieme a Finsea (Negri), Gastaldi (famiglia Cerruti), Thos Carr & Son (famiglia Magillo). La seconda Ati è costituita dal gruppo americano Royal Caribbean e dall'agenzia turistica Aloschi Bros di Napoli. Royal Caribbean è il secondo armatore crocieristico mondiale, e in Italia ha diverse partecipazioni in numerosi terminal passeggeri. La terza alleanza è costituita dalla compagnia di navigazione Moby di Vincenzo Onorato in cordata con il Livorno Terminal Marittimo (Ltm). Onorato, che controlla Moby e Tirrenia, è il principale operatore traghetti sulle rotte tra Italia e Sardegna, mentre Ltm è controllato dalla Csa, agenzia marittima a sua volta parte del gruppo milanese specializzato in logistica e shipping Centralfin, guidato da Pierluigi Amighetti. Ltm è il

Nel 2016 oltre 213 milioni di investimenti alla Spina
Approvato il Piano operativo triennale, ma il Comune si oppone

Il piano operativo triennale (Pot) della Spina, approvato dal Consiglio comunale, è stato respinto dal Comune. Il piano, che prevede investimenti per oltre 213 milioni di euro, è stato approvato dal Consiglio comunale con 12 voti a favore e 10 contrari. Il Comune, invece, ha respinto il piano con 12 voti a favore e 10 contrari. Il piano operativo triennale (Pot) della Spina, approvato dal Consiglio comunale, è stato respinto dal Comune. Il piano, che prevede investimenti per oltre 213 milioni di euro, è stato approvato dal Consiglio comunale con 12 voti a favore e 10 contrari. Il Comune, invece, ha respinto il piano con 12 voti a favore e 10 contrari.



Spina di Livorno

Il piano operativo triennale (Pot) della Spina, approvato dal Consiglio comunale, è stato respinto dal Comune. Il piano, che prevede investimenti per oltre 213 milioni di euro, è stato approvato dal Consiglio comunale con 12 voti a favore e 10 contrari. Il Comune, invece, ha respinto il piano con 12 voti a favore e 10 contrari.

- segue

terminal livornese delle Autostrade del mare. L'ultima cordata infine è quella costituita dall'agenzia Fremura insieme a due armatori, che abitualmente detengono quote più o meno rilevanti dei maggiori terminal presso cui sono operative : Costa Crociere - controllata genovese del gruppo Carnival, primo operatore mondiale nel settore delle crociere, e il gruppo Grimaldi di Napoli, primo armatore italiano. Costa controlla il terminal di Savona e ha partecipazioni di minoranza in quello di Genova. Per rimanere all'Italia, il gruppo Grimaldi gestisce propri hub portuali a Civitavecchia e Salerno partecipa a quelli di Monfalcone e **Palermo**. Grimaldi è tuttavia presente anche a Livorno, partecipando attraverso la compagnia di navigazione controllata Atlantica alla società Colfi, in condominio proprio con l'agenzia marittima Fremura (una delle realtà storiche di Livorno). Colfi controlla il 50% del terminal container Sintermar, mentre l'altra metà è del gruppo Neri (azionista anche della Cilp in cordata nella prima Ali descritta). Come già annunciato nel bando pubblicato a giugno, il criterio di aggiudicazione sarà quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Nella griglia dei punteggi per l'aggiudicazione avranno un peso notevole (65 punti su 100) tutte quelle azioni di marketing e di gestione della società che consentiranno un incremento dei volumi di traffico e dell'occupazione. In particolare, verranno assegnati sino ad un massimo di 15 punti a testa al Piano Economico Finanziario, al Piano di Impresa e alla proposta progettuale dell'area in concessione. Verranno poi distribuiti fino a un massimo di 10 punti sia al migliore modello organizzativo aziendale sia alle iniziative di marketing. All'offerta economica verranno assegnati fino ad un massimo di 35 punti. «L'analisi dei requisiti degli aspiranti concorrenti - ha dichiarato Massimo Provinciali, segretario generale dell'Authority e responsabile del procedimento di gara - è stata particolarmente laboriosa, come complesso ed articolato è stato l'allestimento della data room virtuale, per la quale hanno collaborato Porto Livorno 2000 e Kpmg; si tratta di un archivio telematizzato nel quale i candidati potranno consultare tutti i documenti di interesse per la formulazione dell'offerta ».

Alberto Quarati

Il Tar accoglie i ricorsi delle compagnie

Servizi marittimi, Regione bocciata

NAPOLI Il Tar boccia la Regione Campania sul trasporto marittimo. I giudici amministrativi, accogliendo i ricorsi presentati da varie società - Alilauro, Alicost, Snav, Navigazione Libera del Golfo, Medmar - hanno annullato la delibera di giunta regionale 230 del 2015 ed i provvedimenti successivi in virtù dei quali Palazzo Santa Lucia aveva adottato un nuovo regolamento per l'attribuzione dei servizi marittimi minimi (cioè di quelli soggetti ad obbligo di servizio pubblico) e di quelli autorizzati (ossia di quelli residuali o liberalizzati).

Sulla base di questa nuova cornice normativa, Palazzo Santa Lucia aveva respinto le istanze di autorizzazione all'esercizio di nuovi servizi marittimi presentate da Alilauro, Alicost, Snav, Navigazione Libera del Golfo, Medmar, le quali facevano invece riferimento ad un vecchio regolamento, quello del 2003. Secondo la sentenza dei magistrati della I sezione del Tar Campania - presidente Paolo Corciulo, è stata depositata in segreteria il 31 dicembre 2015 - la delibera regionale del 2015 e tutti gli altri atti sono stati emessi in violazione dell'articolo 9 del regolamento comunitario sul cabotaggio marittimo. «Prima di adottare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in attuazione del presente regolamento - recita il provvedimento in virtù del quale il Tar hanno bocciato gli atti della Regione - gli Stati membri consultano la Commissione. Essi comunicano a quest'ultima le disposizioni adottate». Aggiungono le toghe nella sentenza: «Da quanto esposto consegue che l'intera delibera regionale in questione doveva essere sottoposta alla procedura di preventiva consultazione della Commissione Europea, occupandosi essa della complessiva disciplina che, sebbene in via transitoria, era destinata a regolare l'intero ambito dei servizi di trasporto marittimo di linea, soggetti o meno ad obblighi di servizio pubblico».

Non è la prima bocciatura, questa di fine 2015, che incassa la Regione Campania sulla delicata questione dei collegamenti marittimi con le isole del golfo.

Già nei mesi scorsi, con due provvedimenti, il Tar Campania aveva annullato gli atti che erano stati adottati dalla giunta Caldoro per innovare il regolamento nell'assegnazione dei servizi e che, secondo quanto aveva detto all'epoca l'assessore Vetrella, puntavano a liberalizzare le opportunità per gli operatori marittimi.



Primo piano Ambiente

Lungomare, persi i soldi per togliere i «baffi»

Un'idea di fermare per sfidare i rischi e il verde con il blu: i costi sono alti, ma la bellezza è alta

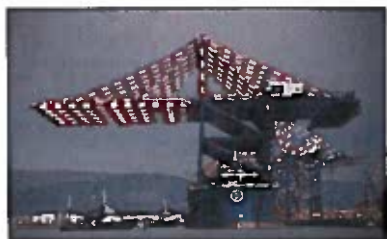


Chi si è speso
il verde della vita

Un'idea di fermare per sfidare i rischi e il verde con il blu: i costi sono alti, ma la bellezza è alta. Un'idea di fermare per sfidare i rischi e il verde con il blu: i costi sono alti, ma la bellezza è alta. Un'idea di fermare per sfidare i rischi e il verde con il blu: i costi sono alti, ma la bellezza è alta.

Il Tar boccia i ricorsi delle compagnie Servizi marittimi, Regione bocciata

Il Tar boccia i ricorsi delle compagnie. Servizi marittimi, Regione bocciata. Il Tar boccia i ricorsi delle compagnie. Servizi marittimi, Regione bocciata. Il Tar boccia i ricorsi delle compagnie. Servizi marittimi, Regione bocciata.



Gioia Tauro, approvato il Piano operativo triennale

Gioia Tauro - Per migliorare la logistica dell'hub portuale è stata programmata l'elettificazione della seconda linea ferroviaria tra la stazione di San Ferdinando e la rete nazionale di Rosarno.

Gioia Tauro - **Chiusura dell'anno in piena operatività all'Autorità portuale di Gioia Tauro che saluta il 2015 con l'insediamento del neo Comitato portuale e del nuovo Collegio dei revisori.** Un buon auspicio per l'avvio del nuovo anno che ha visto il Parlamentino dell'Ente, dopo un lungo periodo di inattività, riunirsi con all'ordine del giorno la discussione di misure importanti che definiscono la strategia messa in campo per affrontare le sfide che il mercato impone agli scali portuali che ricadono nella propria circoscrizione (Gioia Tauro - Crotona - Corigliano Calabro - Palmi e Villa San Giovanni). A dare inizio ai lavori è stato il Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha sottolineato l'importanza del momento grazie alle scelte fatte: **«Pur in attesa della riforma portuale, - ha dichiarato Agostinelli - abbiamo deciso di insediare il nuovo Comitato portuale perché, nonostante si potesse pensare ad una scelta azzardata in vista della riforma che comunque ha subito un freno, siamo fermamente convinti della necessità di dover essere operativi a 360 gradi per dare una chiara rotta all'attività dell'Ente. Per questo motivo, ringrazio il mio staff dell'Autorità portuale che ha lavorato, intensamente, per riesaminare i risultati elettorali del Comitato e proclamare gli eletti. Nel contempo è stato nominato il Collegio dei revisori dei conti, chiamato a manifestare il proprio parere sulle manovre economiche dell'Ente. Oggi, quindi, siamo in grado di condividere un ordine del giorno che ritengo particolarmente nutrito perché animato da questioni di estremo rilievo. Mi riferisco al Piano operativo triennale, condiviso pienamente dalla Regione Calabria, rappresentata dall'assessore Francesco Russo con cui ci troviamo in piena sinergia. Siamo di fronte ad un POT 2016-2018 - ha concluso Agostinelli - che non è il libro dei sogni ma è la fotografia concreta di una strategica programmazione animata da opere infrastrutturali che realizzeremo».**

- segue

Alla base della futura pianificazione, tracciata dall'ufficio tecnico nel Pot 2016-2018, per il porto di Gioia Tauro, vi è la volontà di mantenere alta la competitività dello scalo, già capace di accogliere navi di ultima generazione. E' in questa ottica che si inquadrano la prosecuzione e il completamento dei lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale. Si punta ad ottenere una profondità dei fondali pari a 18 metri che andrà, così, ad aggiungersi a quella già esistente. Attraverso il completamento dei lavori di dragaggio sarà, altresì, garantita la stabilizzazione dei fondali, necessaria a ridurre la formazione continua di dune sottomarine, create principalmente dalle eliche delle navi portacontainer nel corso delle manovre di entrata e uscita in porto. Molta attenzione è stata rivolta al collegamento esterno del porto con l'entroterra grazie alla pianificazione del sistema viario dell'area con la costruzione di una tangenziale che conetterà direttamente l'autostrada, provenienza Sud, al porto attraverso un anello stradale che servirà ad alleggerire, dal traffico dei mezzi pesanti, la città di Gioia Tauro. **Eguale attenzione è stata rivolta al centro abitato di San Ferdinando che sarà reso libero dal passaggio di automezzi tramite la creazione di un diretto collegamento tra il varco doganale di San Ferdinando e lo scalo portuale.** Per migliorare tutti i nodi legati alla logistica dell'hub portuale di Gioia Tauro e per aumentare la dotazione infrastrutturale del nuovo gateway intermodale è stata programmata l'elettrificazione della seconda linea ferroviaria di collegamento tra la stazione di San Ferdinando e la rete nazionale della stazione di Rosarno. Con l'inizio del nuovo anno partiranno i lavori per la realizzazione del capannone di 25mila metri quadrati, pensato per lo sviluppo della logistica a Gioia Tauro. Sarà, inoltre, avviata la creazione di una piattaforma telematica di servizi informativi di alto valore aggiunto, integrata con quella già in uso presso la Dogana, al fine di offrire una vasta gamma di informazioni e trasmissione di documenti.

Di strategica rilevanza per l'attività crocierista del porto di Crotone sono i lavori di completamento del Terminal passeggeri. Si tratta di una tensostruttura, già in fase di esecuzione, destinata all'accoglienza del flusso crocieristico. Tra gli altri interventi i lavori di rifiorimento e consolidamento della mantellata dei moli di sottoflutto e foranea sia del Porto Nuovo che del Porto Vecchio. Considerate le attività industriali che gravitano intorno al Porto Vecchio sarà realizzata la prosecuzione del molo foraneo per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse. E per garantire la messa in sicurezza del suo passo portuale sono stati, inoltre, previsti i relativi lavori di dragaggio. Inserito in un articolato piano crocieristico, il porto di Corigliano Calabro sarà interessato da interventi infrastrutturali che punteranno a rendere lo scalo più adeguato alle richieste di settore. Nello specifico, è stata pianificata la costruzione della banchina nord, con relativo raccordo alla Stazione Marittima, e il piazzale retrostante da destinare all'accosto delle navi da crociera.

- segue

Per rispondere ad esigenze di incolumità pubblica, saranno altresì avviati i lavori di rifacimento della viabilità interna e saranno chiusi alcuni varchi affinché si dia esclusivo accesso al porto attraverso le uniche entrate principali. Il porto di Palmi sarà reso pienamente funzionale attraverso specifiche misure di sistemazione e riqualificazione del porto e attraverso il completamento delle banchine di riva.

L'obiettivo è quello di rendere operativo lo scalo grazie, anche, alla disponibilità dei suoi piazzali necessari ad offrire una maggiore organizzazione delle diverse attività che interessano lo scalo turistico e peschereccio. A concludere la programmazione dell'ente gli interventi destinati al porto di Villa San Giovanni che rispondono ad un'esigenza complessiva di adeguamento tecnico ma anche funzionale e di sicurezza dello scalo. **Si tratta di un'operazione articolata, organizzata in diverse azioni, che prevede principalmente la costruzione di un nuovo assetto viario da destinare, in forma distinta e separata, al traffico veicolare dei mezzi, da una parte, e a quello pedonale dall'altra.**

Sarà, inoltre, realizzato un nuovo Terminal passeggeri da destinare alla sosta, per assicurare una efficace gestione dell'area portuale e, soprattutto, per garantire una maggiore incolumità pubblica. Il secondo punto all'ordine del giorno è stata la variazione di Bilancio 2015, presentata con parere favorevole del Collegio dei revisori, che si è resa necessaria per dare corso alla riduzione delle tasse d'ancoraggio, per l'anno 2015, per un valore complessivo di 8,2 milioni di euro, garantiti sia dalla Regione Calabria (4,2 milioni di euro) che dall'Autorità portuale per altri 4 milioni di euro. Si è, quindi, passati all'esposizione del Bilancio di previsione 2016 che, con parere positivo dei revisori, ha ottenuto il voto unanime dei membri del Comitato. E' stato, quindi, approvato all'unanimità il regolamento e i criteri di applicazione della riduzione delle tasse d'ancoraggio per l'anno 2015. Presente ai lavori, tra gli altri, l'assessore regionale al Porto di Gioia Tauro, Francesco Russo, che ha condiviso pienamente la programmazione dell'Ente e ha illustrato i tre obiettivi della Regione Calabria: «potenziamento della centralità di Gioia Tauro nel Mediterraneo, quale porto core, potenziamento degli altri 4 scali, che ricadono nella circoscrizione dell'Autorità portuale, e ampliamento dell'Autorità di sistema portuale regionale ai porti di Reggio Calabria e di Vibo Valentia».

Porto di Gioia Tauro

Riduzioni e azzeramenti delle tasse di ancoraggio

Pasquale Loiacono **SAN FERDINANDO** Sono di buon auspicio, per il nuovo anno, le misure adottate dal neo ricostituito Comitato portuale, tra le quali il Regolamento ed i criteri per la riduzione, fino all'azzeramento, delle tasse d'ancoraggio.

La delibera del Parlamentino portuale, presieduto dal comandante Andrea Agostinelli, stabilisce la riduzione del 65% delle misure previste per iena vicar carriers di stazza lorda fino a 30.000 tonnellate e del 90% per le stesse navi di stazza superiore. Per le navi porta containers e per tutte le altre tipologie, di stazza lorda fino a 80.000 tonnellate, la riduzione sarà del 65% mentre per stazza superiore sarà totale.

Per le navi ULCS (Ultra large container ship) di stazza lorda uguale o superiore alle 100.000 tonnellate che scaleranno per la prima volta i porti della Circoscrizione territoriale di Gioia Tauro, la riduzione delle tasse sarà del 100%. Le compagnie di navigazione avranno tempo fino alla fine di marzo per richiedere l'accesso al beneficio fino alla somma di 4 milioni di euro, derivante dalla riduzione delle spese correnti dell'Autorità portuale. Il plafond potrà essere integrato dall'eventuale contributo dei Ministeri competenti.

Un'apposita Commissione effettuerà la verifica dei volumi di containers e merci e dei servizi di linea per valutare gli effetti delle agevolazioni sull'andamento del traffico.3.



PASQUALE LOIACONO



Crociere: per Cagliari previsto 2016 boom, 300mila turisti

Primi arrivi nei prossimi giorni con Viking Star ed Epic

02 gennaio, 17:07

(ANSA) - CAGLIARI, 2 GEN - Si comincia il giorno prima dell'Epifania con il superlusso della Viking Star. E si continua il 15 gennaio con una nave diventata star della tv, la Epic della Norwegian. Per le crociere a Cagliari sarà il primo appuntamento di una stagione che, stando alle previsioni, dovrebbe essere da record con oltre trecentomila turisti in arrivo.

Non è stato ancora pubblicato il calendario annuale, ma si sa già da mesi, ad esempio che la Msc ha confermato, dopo i buoni risultati del 2015, la sua presenza a Cagliari. Idem per la Costa. Gennaio e febbraio comunque all'insegna della Viking Star e della Epic. La prima è la nave che ha chiuso la stagione 2015: super rifinita e con servizi di altissimo livello, porterà a Cagliari circa un migliaio di turisti. Sarà in città, dopo il 5 gennaio, anche il 21. Tappe anche a febbraio il 4 e il 18. La Epic, una delle più grandi navi da crociera al mondo, è riapparsa recentemente anche nella trasposizione italiana delle serie televisiva "Undercover boss". Chi ha visto il programma ha potuto dare un'occhiata alle attività e servizi a bordo: dai ristoranti internazionali al free climbing. La Epic sarà a Cagliari, oltre il 15 gennaio, anche il 5 febbraio. A bordo quattromila crocieristi. Per le navi vacanza nel capoluogo il 2016 potrebbe essere l'anno buono per l'apertura del terminal crociere del Molo Ichnusa. Un servizio in più per una città che vuole scommettere sul turismo.

Diana all'attacco: «La **tassa di sbarco** all'Asinara è follia»

Il sindaco di Stintino contro la delibera del Comune turritano Il primo cittadino: farà le barricate, dannosa per l'economia

di Gavino Masia wPORTO TORRES I turisti che decideranno di imbarcarsi per visitare il Parco nazionale dell'Asinara, secondo l'amministrazione comunale, dovranno pagare un'imposta aggiuntiva che non dovrebbe superare i due euro a passeggero. Una **tassa di sbarco** sull'isola che grava su chi non è residente a Porto Torres e per chi non parte dal porto civico: è questo l'obiettivo che la maggioranza M5Stelle ha inserito nelle linee programmatiche del Documento unico di programmazione approvato nell'ultimo consiglio comunale (con quattro voti contrari dell'opposizione), difeso a spada tratta dall'assessore al Bilancio Donato Forcillo. Un ragionamento campanilistico per cercare di valorizzare maggiormente lo scalo turritano, in regime di continuità territoriale con l'Asinara, di cui però non sono assolutamente d'accordo i vicini cugini stintinesi. «L'imposizione del pagamento di una **tassa** per chi si imbarca da Stintino alla volta dell'Asinara mi sembra semplicemente una follia - dice il sindaco di Stintino Antonio Diana -, ovvero un provvedimento incostituzionale oltreché inapplicabile e certo non di competenza del Comune di Porto Torres: da sindaco posso dire che a Stintino non cambierebbe nulla, ma come amministratore pubblico sono fermamente convinto che quando si pensano certe misure sia necessario fare un ragionamento con un'ottica lungimirante». Se il primo cittadino del centro turistico dovesse ragionare da imprenditore, inoltre, ritiene che l'amministrazione pubblica deve favorire l'interesse generale e lo sviluppo del territorio: «Dalle azioni dell'amministrazione pubblica, infatti, spesso dipendono le sorti e l'economia dei cittadini, di tante famiglie e del territorio. Da amministratore dell'Ente Parco alzerò le barricate perché imporre questa **tassa** significherebbe creare un danno al parco e a tutti i suoi operatori». La **tassa di sbarco** nelle isole minori, collegato alla legge di stabilità 2016, dovrà essere riscossa unitamente al prezzo del biglietto dalle compagnie di navigazione o aeree e queste saranno anche responsabili del pagamento del contributo. «Nonostante mi sia espresso in modo favorevole in consiglio comunale - ricorda il consigliere comunale Davide Tellini -, resta da capire come l'amministrazione intenda riscuotere il biglietto e mi riferisco alle compagnie di navigazione che operano nei due approdi: non riesco a capire quali siano le categorie esentate e quali le progettualità messe in campo visto che la legge consente che i proventi del balzello dovranno essere destinati a interventi di raccolta e smaltimento rifiuti, recupero e salvaguardia ambientale, interventi in materia di turismo, cultura, polizia locale e mobilità nelle isole minori».

Diana all'attacco: «La **tassa di sbarco** all'Asinara è follia»

Il sindaco di Stintino, Antonio Diana, si oppone alla delibera del Comune di Porto Torres che prevede la **tassa di sbarco** per l'Asinara.

Il sindaco di Stintino, Antonio Diana, si oppone alla delibera del Comune di Porto Torres che prevede la **tassa di sbarco** per l'Asinara. Diana, che è anche consigliere comunale di Porto Torres, ha espresso il suo dissenso in consiglio comunale. «L'imposizione di una **tassa di sbarco** per chi si imbarca da Stintino alla volta dell'Asinara è una follia», ha detto Diana. «Il Comune di Porto Torres non ha il diritto di imporre una **tassa di sbarco** per chi si imbarca da Stintino alla volta dell'Asinara. Questa **tassa di sbarco** è una follia e non deve essere approvata».

Discariche nell'agro, un piano del Comune

Alfabertone è una città specializzata per la raccolta dei rifiuti. Sarà anche scelerata la rigenera

Alfabertone è una città specializzata per la raccolta dei rifiuti. Sarà anche scelerata la rigenera. Il Comune di Alfabertone ha approvato un piano di discariche nell'agro. Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone.

Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone. Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone.

Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone. Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone.

Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone. Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone.

Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone. Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone.

Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone. Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone.

Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone. Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone.

Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone. Il piano prevede la creazione di discariche per la raccolta dei rifiuti. Il piano è stato approvato dal consiglio comunale di Alfabertone.

L' intervista

Samiani: un' integrazione reale nello Stretto

*Il comandante dell' **Autorità marittima** lascia il servizio e traccia un bilancio personale tra ricordi e prospettive*

Nino Samiani è per mare da una vita. Dal 1° gennaio 2016, a 60 anni e da capitano di vascello, lascia il suo incarico di comandante della Capitaneria -**Autorità marittima** dello Stretto, per fare cosa non lo sa bene nemmeno lui, ancora: «Mah, sarà una nuova vita». Si può dire senza tema di smentita che è stato lui in questi anni difficili per la nostra città il vero fautore di un organismo molto osteggiato, finalmente non subalterno a nessun altro "ponte di comando", che guardi allo Stretto con la dignità che molti, purtroppo, hanno perduto per strada.

Comandante, lei lascia quando il destino del "suo" Stretto non è ancora definito e rischia di "naufragare". Come mai va via? Vado perché nel ruolo ho fatto il mio tempo. Negli ultimi 10 anni, per 7 anni ho seguito direttamente le vicende dell' Area dello Stretto la cui specificità è stata normativamente sancita nel 2007, con la preposizione a essa, in deroga ai criteri vigenti sull' organizzazione delle circoscrizioni **marittime, di un' **Autorità** unica per dare sul piano amministrativo e operativo, risposte univoche ed efficaci ad un' area strategicamente importante delimitata da 2 sponde. Tale specificità confermata dall' unione tra la Capitaneria e l' **Autorità Marittima** dello Stretto, doveva coniugarsi con un' **Autorità portuale** dello Stretto per dare alla collettività le risposte anche sul piano infrastrutturale, della mobilità, dello sviluppo. Registro però ripetuti tentativi, spesso maldestri, di riproporre schemi e logiche che in questa area si ritenevano consegnati alla storia. Così per un verso un nuovo possibile ridimensionamento della Capitaneria -**Autorità** dello Stretto e una nuova dipendenza da Catania, dall' altro un possibile allontanamento dell' **Autorità** dallo Stretto in direzione sempre verso la Sicilia orientale. L' unico ponte istituzionale tra le due sponde, piuttosto che essere implementato rischia di essere reciso, disintegrando l' Area dello Stretto.**

In tutti questi anni di servizio quali sono i ricordi più belli?

Difficile in una carriera enucleare le cose più belle. È possibile ricordare gli obiettivi nel tempo raggiunti. Ricordo la bonifica della zona nord, che nel 1985 pullulava di costruzioni abusive, anche di

Reportage del Sud - Cronaca di Messina

Samiani: un' integrazione reale nello Stretto

Il comandante dell' **Autorità marittima** lascia il servizio e traccia un bilancio personale tra ricordi e prospettive



Il comandante dell' **Autorità marittima lascia il servizio e traccia un bilancio personale tra ricordi e prospettive**

di **Antonio**

Il comandante dell' **Autorità marittima** dello Stretto, Nino Samiani, ha lasciato il servizio. Il suo bilancio personale tra ricordi e prospettive è stato pubblicato sulla Gazzetta del Sud. Samiani, 60 anni, è capitano di vascello e ha svolto il suo incarico dal 1° gennaio 2016. Ha guidato la Capitaneria - **Autorità marittima** dello Stretto, un organismo che ha cercato di dare un volto unitario a un'area complessa e divisa. Samiani ha ricordato la bonifica della zona nord di Messina, che nel 1985 era piena di costruzioni abusive. Ha anche parlato della sua vita di mare e della sua passione per il lavoro. Il suo futuro è ancora incerto, ma è certo che sarà una nuova vita.

SALDI FINO AL 70% SUI PREZZI OUTLET OLTRE 140 NEGOZI

SPEDIRE ANCHE IL 31 DICEMBRE E IL 4 GENNAIO PRIMA DELLE 12

- segue

amministratori locali, quella di Mili Marina, la prima bonifica di Maregrosso, poi nuovamente degradato per mancanza di progetti, quella di Mezzana-Mollinello, dove solo grazie alla memoria storica siamo riusciti a riprendere un contenzioso che si trascinava da 30 anni e sequestrare le ultime ville che il mare non aveva portato via. Ma la cosa più bella che mi porto dentro è il rapporto con le persone, ufficiali e marinai che sono stati con me, alcuni non li ricordo, insieme a tanta gente mi ferma ancora per strada, oppure il dono di un abusivo a cui avevo abbattuto la casa, la bella lettera di un tizio che avevo bocciato all' esame per la patente nautica e quelle miriadi di situazioni nelle quali pur con fermezza abbiamo mostrato il volto umano dello Stato.

La tragedia del Segesta Jet ha segnato uno spartiacque per le condizioni di navigazione nello Stretto, oggi possiamo dire che tutto è stato risolto?

Ho avuto la ventura, ad inizio carriera, di partecipare attivamente al sinistro tra la Patmos e la Castillo de Monte Aragon, che segnò il primo spartiacque della navigazione dello Stretto con nuove regole e nuovi obblighi.

Poi la tragedia del Segesta, cui seguirono l' istituzione dell' **Autorità marittima** dello Stretto, i nuovi schemi di separazione del traffico e la piena operatività del Vts. Rischio zero non esiste, l' errore umano è sempre in agguato, lo dimostra il sinistro del Rubina, e tuttavia posso affermare che lo Stretto è monitorato H24 e, se si seguono le regole, è abbastanza sicuro.

Una cosa che avrebbe voluto realizzare ed è invece rimasta nel suo libro dei sogni?

Nel libro dei sogni non ci sono cose che avrei potuto realizzare da solo, ma quelle che avrei voluto contribuire a realizzare: l' Area integrata dello Stretto, che ritengo il motore del nostro sviluppo e, in questo quadro, il recupero della zona Falcata, obiettivo comune a tanti, ma ognuno segue un percorso tutto suo; poi la realizzazione di quella che ho chiamato la "Fiera delle meraviglie dello Stretto", che spero possa essere perseguita con il prossimo bando di gara dell' **Autorità portuale**.

Il nostro porto è primo in Italia per traffico passeggeri ma Messina sembra aver voltato le spalle al suo mare, quale "mossa" bisogna fare per farla girare nuovamente?

Si è scelto di ampliare il porto di Tremestieri, i nuovi studi dicono che si può fare. Bene, occorre speditamente andare in quella direzione per spostare il traffico Ro -ro, liberare la città dei mezzi che la attraversano e lasciare il porto storico al traffico turistico e alle crociere, ricordando però che il passeggero di per sé non è "merce ricca" per il porto. Lo può essere per la città se gli si offre qualcosa di interessante, per esempio qualcosa che solo lo Stretto, con la sua storia, la sua mitologia, le sue caratteristiche climatiche, la sua flora e fauna, i suoi reperti e tanto altro, può offrire, un luogo, penso alla Fiera delle Meraviglie dello Stretto, dove poter raccontare la storia dell' umanità tra Scilla e Cariddi.

Che cosa lascia al suo successore, quale patrimonio e soprattutto secondo lei verso dove bisogna "navigare" nel nostro Stretto di Messina?

Lascio alcune cose da completare, per esempio la delimitazione delle aree tra Comune e **Autorità portuale**, e altre pratiche da portare avanti. Non posso lasciargli il mio sentire, e lui ha scelto di proseguire alcuni percorsi. Mi auguro che anche lui da messinese condivida, almeno in parte, le cose in cui credo. Mi consenta un' ultima cosa, attraverso voi, vorrei idealmente stringere la mano a tutte quelle persone, siano essi singoli, rappresentanti delle Istituzioni, delle categorie, di Società, Associazioni, Circoli, Scuole, che, considerato anche il periodo, non sono riuscito a salutare, ringrandoli tutti per l' attenzione, la collaborazione e l' arricchimento che mi hanno dato.

NUCCIO ANSELMO

Autorità marittima. Stilato il bilancio del 2015: spicca l'importante ripresa del traffico di prodotti siderurgici che è stato di 185.000 tonnellate nel corso dell'anno

Porto di Milazzo, De Simone: a giugno pronte le banchine

L'intervento da 11 milioni amplierà i piazzali e i fondali

Il presidente dell' Autontà portuale di Messina e Milazzo, Antonino De Simone, ha tirato il consuntivo di un anno. De Simone ha espresso particolare soddisfazione per il completamento delle nuove banchine.

Antonio Caffo ... Saranno completate entro il prossimo giugno le nuove banchine del porto di Milazzo. È uno degli annunci fatti dal presidente dell' **Autorità portuale** di Messina e Milazzo, Antonino De Simone, che ha tirato un consuntivo di un anno. De Simone ha espresso particolare soddisfazione per il completamento entro i prossimi 6 mesi delle nuove banchine del porto di Milazzo, intervento che amplierà gli accosti di 360 metri e i piazzali di 20.000 mq e che porterà a un approfondimento dei fondali fino a -11m, nonostante l' area si ritrovi sottoposta ai vincoli. Sin che non ne hanno agevolato l' esecuzione. L' intervento dell' importo di circa 11 milioni di euro, altamente strategico per una migliore suddivisione logistica delle attività **portuali**, è stato proprio il penultimo giorno dell' anno sbloccato con il terzo e ultimo intervento del ministero dell' Ambiente grazie anche all' intervento del deputato Gianpiero D' Alia che De Simone ringrazia per l' attenta e proficua

collaborazione e il raggiungimento dell'importante risultato. Nell'ultimo mese del 2015 è stata portata a buon fine la concessione alla Comet della durata di 6 anni dell'approdo di Tremestieri, che consentirà una piena funzionalità delle aree e dei servizi e assicurerà anche il riassorbimento dei lavoratori della Terminal Tremestieri. Per l'area del quartiere fieristico sono circa i 20 milioni di euro investiti fra interventi completati e altri in corso di appalto o in approvazione, ivi compresi i lavori di restauro del padiglione centrale e del padiglione per mostre di arte e turismo; la rifunzionalizzazione del Teatro in Fiera, la manutenzione straordinaria degli impianti elettrico, antincendio, servizi igienici e videosorveglianza. In corso di affidamento è intanto la progettazione del nuovo terminal crociere, settore quest'ultimo che si prevede in netta crescita per il 2016 con un incremento dinamico del 23% e di passeggeri del 10% circa. Sono stati invece ultimati i lavori di realizzazione della Sala controllo per il monitoraggio delle merci pericolose lungo la piattaforma logistica nazionale, unica in Italia. La realizzazione rientra in un importante progetto di Unirnet in collaborazione con l'Authority di Messina, con l'obiettivo di incrementare il livello di sicurezza in un'area sensibile come lo Stretto. Il 2015 si è poi concluso con un'importante ripresa del traffico di prodotti siderurgici (circa 185.000 tonnellate nel corso dell'anno) sia a Milazzo che a Messina, con le ultime 4 navi a dicembre che ne hanno movimentato circa 40.000 tonnellate in pochi giorni. In attesa di poter finalmente vedere l'avvio dei lavori del nuovo porto di Tremestieri, futuro della portualità messinese De Simone si è augurato che l'Autorità portuale possa continuare a ben operare in favore del territorio con investimenti cospicui che contribuiscano a dare speranza ai giovani messinesi.

23 **January 4, Wednesday**

Porto di Milazzo, De Simone: a giugno pronte le banchine

1. [Download the PDF](#)

[illegible]

၂၀၀၈-၀၉ ခုနှစ်တွင် အစိုးရက အသုံးပြုသည့် နေရာများကို အသုံးပြုသူများအား အခမဲ့အဖြစ် ပြန်လည်ပေးအပ်ခဲ့သည်။ ထို့ပြင် အစိုးရက အသုံးပြုသူများအား အခမဲ့အဖြစ် ပြန်လည်ပေးအပ်ခဲ့သည်။

Oltre 700 mila euro dagli sbarchi
Approvato il bilancio a Lipari

[illegible]

Rifiuti, differenziata a Milazzo: nuova raccolta per 2.500 famiglie

[illegible]

References

[illegible][illegible]

I lavori possono ripartire

Banchina XX Luglio, emesso l'ultimo decreto autorizzativo

I fondali nelle tre vasche portati a -11 metri, Authority fiduciosa sulla conclusione delle opere entro l'estate

MILAZZO La fine dell'anno porta buone notizie per il porto cittadino.

L'Autorità portuale ha infatti comunicato che nella giornata di ieri è stato finalmente emesso il terzo ed ultimo decreto autorizzativo del ministero dell'Ambiente e che, a questo punto, già nei prossimi giorni, i lavori potranno utilmente essere riattivati fino al completamento, previsto entro l'estate del prossimo anno. I lavori - sostengono sempre gli uffici dell'Authority - attualmente hanno un avanzamento di poco superiore al 70%.

Dunque salvo sorprese, che in tema di opere pubbliche sono all'ordine del giorno, all'inizio del nuovo anno sarà riattivato il cantiere. La sospensione, come è noto, era stata provocata in quanto per l'approfondimento ulteriore e conclusivo dei fondali da -7 metri a -11 metri, il ministero dell'Ambiente ha ritenuto necessario rilasciare un nuovo nullaosta.

«Finalmente si esce da una situazione controversa - ha spiegato il segretario Francesco Di Sarcina - che non era legata a responsabilità del nostro ente. Infatti, nelle originarie intenzioni dello stesso ministero questo passaggio avrebbe assunto unicamente connotati di mero atto formale, atteso che l'istruttoria tecnica è completa.

Purtroppo, per ragioni unicamente burocratiche e amministrative, il tutto si è oltremodo allungato a causa della mancata nomina del provveditore alle Opere pubbliche per la Sicilia e Calabria, deputato per legge a firmare un indispensabile decreto intermedio. Ora comunque si potrà procedere con una certa rapidità».

L'intervento sulle banchine del porto mamertino, eseguito dalla ditta "Fratelli Scuttari" di Chioggia, prevede una spesa complessiva di euro 10.600.000 euro con la realizzazione di circa 360 metri lineari di accosto e una nuova banchina di 80 metri. Per realizzarla si è reso necessario riempire ben 3 vasche. La "nuova" banchina una volta completata, consentirà altri accosti di poppa o di prora per le navi traghetto e per qualche nave da carico, qualora l'unico molo destinato al traffico commerciale fosse occupato. I mezzi pesanti, dopo aver acquistato il ticket d'imbarco potranno incolonnarsi e raggiungere

direttamente gli imbarchi senza interferire più con la strada comunale, il cui intasamento, specie nei mesi estivi, produce ingorghi in città.

Il progetto, come è noto, prevede la creazione di nuovi accosti che permetteranno alle navi di linea di spostarsi sempre fuori dal centro lasciando così liberi quegli ormeggi destinati, dal vecchio piano regolatore del porto, alle navi veloci ed agli aliscafi. Il completamento delle banchine permetterà altresì di dare il via libera anche alla nuova viabilità portuale. Un'opera complessa che avrebbe dovuto essere già completata e che invece sta risentendo delle complicazioni procedurali derivanti dal fatto che ricade in zona Sin.



INTERVISTA A BERRETТА. Il deputato nazionale Pd parla a tutto campo dei nodi che affliggono la città

«Catania? La vedo come una nave incagliata»

«Catania la vedo come una nave incagliata che non riesce più a muoversi». Così parla il deputato naz. Pd, Giuseppe Berretta, che ad inizio 2016 parla a tutto campo della città e delle scommesse per il Sud del governo Renzi. E' logico che le prime domande di questa intervista riguardino lo stato della città che, nonostante gli sforzi, da decenni non sembra avere più quello smalto che l'aveva contraddistinta negli anni 90.

On. Berretta, allora, è una Catania senza speranze quella che si affaccia nel 2016?

«Come prima cosa vorrei cominciare dall'Asi. Se la zona industriale resta quella che è puoi mettere in campo tutti gli strumenti che vuoi, ma non ne usciremo fuori. Gli imprenditori dell'Asi lamentano l'abbandono dell'area, la scarsità dei servizi, il rischio alluvioni. C'è una condizione disastrosa e questo comporta un handicap enorme per tutta la città.

In verità non tutto dipende dal Comune, ma se ci si propone di costruire la città del futuro una delle priorità assolute deve essere il recupero dell'Asi. Quanto a Catania, in senso generale, oggi non la vedo bene. Tutti i grandi progetti presentati non hanno mosso un passo: dal tema del Distretto del sud-est all'attesa infinita della città metropolitana; dal Prg messo nel cassetto a corso Martiri. Anche l'apertura del porto alla città, più volte annunciata, non si è verificata. E potrei continuare con il recupero del palazzo di cemento, del palazzo delle Poste, dell'A.

Tomaselli... Inoltre registro un atteggiamento ondivago, per cui una volta la questura deve essere allocata all'Ascoli Tomaselli, poi alla Sommaruga e infine al Ferrarotto. Se in primo luogo neanche la decisione originaria è stata assunta in maniera metta, nessun obiettivo potrà essere raggiunto».

Secondo lei la paralisi ruota intorno alla destinazione del Palazzo delle Poste che poi a cascata può «sbloccare» le altre opere?

«Nel palazzo delle Poste andrà la nuova cittadella giudiziaria. Non può andare altro».

A novembre sul palazzo delle poste si doveva tenere un altro Incontro al ministero, ma non c'è stato. C'è il rischio che qualcuno remi contro?

«I tentativi di frenare l'operazione, sempre se esistono, sono velleitari perché l'immobile è stato

- segue

comprato con il vincolo di edificio giudiziario e tale dovrà diventare».

Sul fronte della vivibilità come vede Catania?

«Anche su questo fronte non registro miglioramenti. Un solo caso: qualche giorno fa mi è arrivata la notizia che il ricovero per homeless del Faro è stato chiuso perché a quanto pare bisogna fare la gara e non si è arrivati in tempo. E' Una scelta poco comprensibile e inaccettabile. Poi se si guarda alla pulizia la differenziata è al palo, i parchi sono in abbandono, il trasporto pubblico è carente e l' esperimento Brl, uno dei pochi interventi innovativi, è stato depotenziato».

Per permettere però di far funzionare il «Librino express».

«Che non funziona a dovere perché paradossalmente ha complicato la vita dei cittadini, tagliando fuori percorso alcune scuole. Noi abbiamo chiesto modifiche non ancora adottate».

Lei però dimentica che il sindaco ha presentato 326 cose fatte in due anni e mezzo. Non gliene va bene neanche una?

«Ne poteva fare anche 3600, ma il tema è capire cosa si sceglie come priorità. E allora: come sono state scelte queste 326 cose? Vorrei ribadire che ogni qualvolta dalla città si leva una voce di qualcuno che propone una idea, pensando che sia utile partecipare al dibattito per il bene della città, questo viene subito attaccato».

Invece andrebbe rovesciata l' impostazione di amministrare coinvolgendo e facendo partecipare, ma non solo a chiacchiere. Penso che andrebbe lanciata anche la proposta di una giornata civica del cittadino, in cui ogni catanese dedica una giornata l' anno alla sua città svolgendo tutti quei servizi che servono al bene comune. Una forma per far sentire tutti partecipi. Invece qui siamo di fronte a un Comune arroccato in una città che appare estranea e lontana».

Una città forse disillusa e stanca?

«Sicuramente questa città appare sfibrata, ma proprio perché appare così ci vuole una cura da cavallo. Ora l' Idea di affidarsi soltanto al sindaco come colui che dovrebbe risolvere tutto è una immagine sbagliata».

Manca la società civile, l' apporto degli intellettuali...

«In parte sì, ma ad esempio nel rapporto con l' Università c' è un limite del sindaco».

Noi abbiamo un Rettore che è una persona aperta e attenta. Servirebbe quindi un suo maggiore coinvolgimento nelle scelte».

Lei si è fatta una idea chiara sugli ultimi nodi finanziari?

«Intanto con la Legge di stabilità abbiamo dato un grosso aiuto al Comune per non farlo fallire. Quello di allungare in 30 anni il Piano di rientro era l' unico modo per salvare la città».

E' stata fatta una scelta giusta. Dopo di che l' unico modo per affrontare i nodi finanziari è incentivare la crescita dell' economica e contrastare l' evasione. Quanto alle Partecipate il paradosso catanese è che società che si occupano di gas e acqua in altre città fanno utili, qui invece fanno il contrario».

Andiamo al tema dei partiti, in città c' è totale confusione. Il Pd esiste ancora?

«La fase politica attuale è caratterizzata da grandi movimenti, con obiettivi molto limitati. Ora in questa confusione un ruolo fondamentale dovrebbe esercitarlo il Pd, invece registriamo una sua grande assenza».

Da 10 mesi non riunite la direzione..

«Il fatto è che il segretario provinciale Enzo Napoli non è più difeso neanche da chi finora lo aveva difeso a spada tratta, come la deputata Concetta Raia. E' una situazione che non può più essere tollerata. Serve aprire subito una fase nuova in grado di rimettere in moto il partito».

Sta chiedendo un congresso?

«Per il Pd ci vuole un progetto».

In una Catania in forte crisi rischia di abbattersi anche la questione Tecnis. La politica può fare qualcosa?

«Sulla Tecnis l'augurio che possiamo farci tutti è che il commissario riesca a fare in fondo la sua parte, e quindi a dare continuità ai posti di lavoro e a realizzare le opere in itinere, a partire dall'ospedale S. Marco».

Nell'agenda della Finanziaria il sud sembra aver ritrovato spazio. E' così?

«Quello che mi preme sottolineare è che dopo tanti anni il tema del Mezzogiorno è tornato nella legge di Stabilità. Inoltre in sede di commissione Bilancio abbiamo reperito per il Sud altri due miliardi e mezzo aggiuntivi».

Nella Finanziaria avete inserito un emendamento per la proroga dei precari.

«E' una storia finita che va chiusa una volta per tutte. Ci vuole uno sforzo di tutti, Regione e Comuni in primis. L'idea lanciata è quella di una agenzia che assorba tutti i precari e che li utilizzi in maniera più equa all'interno di tutti gli uffici comunali e regionali. Bisognerà vedere se la Regione sarà d'accordo, ma questo percorso va chiuso per poi riprendere a fare concorsi e ripartire con una gestione ordinaria delle risorse».

Ma i cambiamenti ai quali lei allude passano da una forte assunzione di responsabilità della politica che in Sicilia non è certo stata sempre all'altezza...

«Che in generale ci sia una responsabilità della politica è indubbio, ma che la politica sia il tutto è una mentalità sbagliata.

Ad esempio in Sicilia si accusa la politica di essere inadeguata, ma la politica è una sola parte della macchina, poi c'è la società civile, l'impresa, la capacità dei cittadini di impegnarsi di più per il pubblico... ».

A proposito di impegni della politica.

Come finirà con i fondi per il terremoto di S. Lucia?

«Il nostro intervento è stato determinante a tal punto che la corte di Cassazione sta definendo i contenziosi, dando ragione ai contribuenti. Adesso il ritardo è dell'agenzia delle Entrate. Noi comunque stiamo facendo una pressione inaudita».

GIUSEPPE BONACCORSI

«Sarà l'anno dei 200mila crocieristi e dell'apertura del waterfront alla città»

I turisti ci sono, anche se di passaggio, e ce ne saranno presto molti di più, perché stando ai numeri sarà la stagione del rilancio del turismo crocieristico, ma più che coniugare i verbi al futuro serve programmare e pianificare al meglio l'accoglienza fin da subito, anche cominciando da quello che la città può offrire in poche ore di permanenza. Questo può essere un punto di ripartenza per attrarre presenze più prolungate e innescare un passaparola positivo (dopo tanti schiaffi e pagine amare a causa di furti e scippi in serie ai danni dei turisti) senza tralasciare neppure un "beautiful", neppure un "mi piace" reale o virtuale che sia, perché anche così, e con diverse altre condizioni favorevoli tutte da creare, Catania può aspirare a diventare davvero una città turistica. Questione complessa e mai risolta, che chiama in causa diversi enti e soggetti, ma intanto l'**Autorità portuale** - col sostegno del Comune che dovrà anche trovare le strategie per valorizzare e moltiplicare questa opportunità e queste presenze - ha già seminato per una stagione di rilancio del turismo crocieristico, e sta lavorando per avviare, si spera dalla primavera, l'auspicata apertura del porto vecchio alla città, ora che il traffico commerciale può essere smistato sulla nuova darsena. «L'inversione di tendenza può dirsi avviata - spiega il commissario straordinario dell'**Autorità portuale** Cosimo Indaco - con approdi in crescita e il ritorno in grande stile di Costa Crociere e Royal Caribbean, oltre a diverse altre compagnie internazionali».

I primi approdi stagionali di grandi navi da crociera sono previsti nella seconda metà di aprile: domenica 17 attraccherà la "Constellation" con 2038 passeggeri, e il giovedì successivo la "Costa Luminosa" con 2.260, prima di un maggio già da grandi numeri, con dieci grandi approdi e oltre una decina di migliaia di turisti pronti a sbarcare e a conoscere quanto più possibile una città purtroppo caotica e problematica ma bellissima e sempre capace di restare nel cuore dei turisti, nonostante tutto. «Si tratta di numeri che risalgono al calendario provvisorio dello scorso settembre con 66 navi da crociera già schedate, per circa 120mila crocieristi - spiega Indaco - le previsioni oggi sono superiori perché intanto stiamo lavorando su altre possibilità di incremento di oltre una ventina di approdi con la Pullmantur, equivalenti a circa 40mila crocieristi, e con altre compagnie per altrettanti approdi che dovrebbero consentirci di accogliere circa 200mila passeggeri in totale nell'anno appena cominciato». Un dato che sarebbe di assoluto rilievo, che rappresenta al momento una previsione fondata però su un



- segue

lavoro in buona parte già svolto e in parte in itinere, che è in corso di pari passo all' iter di quegli interventi indispensabili per fare del porto il primo biglietto da visita della città. «Siamo in piena attività per attrarre nuovi approdi - aggiunge il commissario - e oggi con la nuova darsena destinata al traffico per il trasporto merci e contenitori, possiamo promuovere una struttura portuale destinata solo al traffico crocieristico. Sono programmati diversi incontri tra il sottoscritto e il sindaco Bianco con il management di diverse compagnie crocieristiche, tra cui la MSC, per presentare i nuovi percorsi di interconnessione tra l' area portuale e il tessuto urbano anche al fine di far conoscere la straordinaria bellezza della nostra città, non trascurando anche l' aspetto della sicurezza, su cui a breve è prevista una riunione operativa con il questore Marcello Cardona, voluta fortemente dal sindaco».

Se da un lato c' è dunque la necessità di "capitalizzare" al meglio l' opportunità dei turisti in arrivo sulle navi da crociera, dall' altro c' è l' urgenza di riqualificare e rendere più sicura e moderna la vecchia area portuale che secondo i programmi dovrebbe aprirsi alla zona storica della città. «Il porto in questo momento è tutto un cantiere, sono in fase di completamento i lavori per la realizzazione della nuova rete idrica, fognaria e antincendio - afferma il commissario straordinario - che dovranno concludersi entro il prossimo aprile. Già a gennaio è previsto per il rifacimento e messa in sicurezza del basolato, per un importo di tre milioni, e contiamo di poter avviare al più presto la riqualificazione del molo foraneo, con l' obiettivo di un' architettura di pregio per il waterfront che d' intesa col Comune contiamo di iniziare ad aprire dalla prossima primavera».

CESARE LA MARCA

Costa fra Siracusa e Augusta: un progetto per «riconvertirla»

Una collaborazione tra enti locali, università, **Autorità portuale** e Marina militare per una maggiore valorizzazione ambientale e del patrimonio monumentale e per realizzare un ambizioso progetto di riconversione della costa tra Augusta e Siracusa.

È l'auspicio emerso dalla conferenza "Inst_ability- paradigmi della resilienza e progetto", il laboratorio di progettazione di lavori didattici realizzate dagli studenti del terzo anno della Scuola di Architettura di Siracusa che si è svolta nel salone di rappresentanza del circolo "Unione" in piazza Duomo, ad Augusta.

Ha esordito a Elena La Ferla, responsabile di "Augusta Lab - connection", un laboratorio che riunisce cittadini e professionisti con un'idea di sviluppo progettuale della città e che ha promosso l'iniziativa.

Protagonisti i giovani studenti del laboratorio, accompagnati dai docenti tutor Vito Martelliano e Marco Navarra che hanno presentato diversi progetti.

"Il territorio tra Augusta e Siracusa è ricco di contraddizioni -ha detto Cavarra- e la crisi ecologica -ambientale ed economica impone di pensare ad un cambiamento e ad un nuovo modello di sviluppo con l'obiettivo di recuperare quanto più possibile. Abbiamo immaginato il futuro del territorio partendo da ciò che è in abbandono".

Ovvero da una zona attigua alla zona industriale dove si potrebbe creare una fascia ecologica utilizzando particolari specie di canapa e bambù che sono disinquinanti del suolo e producono bioplastica, passando, dalla trasformazione dell'ex statale 114 in una strada urbana, con un percorso ciclabile, fino alla creazione di una park-way lungo l'autostrada Ct-Sr.

L'idea è lavorare su un periodo di 35 anni e su moduli, per il parco del Mulinello e dell'hangar gli studenti -progettisti hanno pensato ad un unico parco, un altro progetto Megara-Tifeo prevede un unico polo con la centrale termoelettrica, ormai in dismissione, come esempio di architettura industriale tra i più importanti della zona e che deve diventare un vero e proprio polo culturale.

Altri progetti riguardano la rivalorizzazione del territorio tra la Gisira, il torrente Porcaria e il Mulinello e quello dei Monti Climiti, prevedendo qui una forestazione e piantumazione per bilanciare la produzione di Co2 prodotta dalla zona industriale.

"Il lavoro da fare è dialogare con gli attori che già sono sul territorio e -hanno concluso -reperire finanziamenti". (*CESA*)

Noto, Palatucci affidato ai privati per un anno



Il sito di Noto, in provincia di Siracusa, è stato affidato ai privati per un anno. L'obiettivo è quello di realizzare un progetto di valorizzazione del sito e di creare un polo culturale e turistico.

Augusta, un solo mese di proroga per gli 85 precari del Comune

Il Comune di Augusta ha chiesto una proroga di un mese per la nomina dei 85 precari. La richiesta è stata accolta dal Consiglio comunale.

Costa fra Siracusa e Augusta: un progetto per «riconvertirla»

Il progetto di riconversione della costa fra Siracusa e Augusta è stato presentato dai giovani studenti del laboratorio "Augusta Lab - connection".

IN BREVE

Comuni di Siracusa per la riconversione della costa

I Comuni di Siracusa hanno deciso di realizzare un progetto di riconversione della costa.

La prima Giunta regionale per la riconversione della costa

La prima Giunta regionale per la riconversione della costa è stata costituita.

Il progetto di riconversione della costa

Il progetto di riconversione della costa è stato presentato dai giovani studenti del laboratorio "Augusta Lab - connection".

Consolato dei maestri del lavoro

Il Consolato dei maestri del lavoro ha chiesto una proroga di un mese per la nomina dei 85 precari.



Trapanioggi

Avviato nuovo collegamento con nave per le Egadi

E' partito ieri il nuovo servizio di collegamento marittimo, gestito dalla compagnia Navigazione Generale Italiana S.p.A-Gruppo Caronte&Tourist, tra Trapani e le isole Egadi. La società effettuerà le corse con le isole dell'arcipelago con la motonave Ro-ro/pax Pace. La prima partenza è stata effettuata alle 7 di ieri. La NGI ha reso noto che, a titolo promozionale, per tutto il mese di gennaio i residenti nelle isole Egadi viaggeranno gratuitamente su tutte le corse effettuate.



TRASPORTI. La compagnia è della messinese Caronte & Tourist, userà una nave da 330 passeggeri con auto al seguito. Il sindaco di Favignana: «Non risolve tutti i problemi»

Egadi, via al nuovo collegamento con Trapani

0 Parte la tratta effettuata dalla Ngi che si è aggiudicata il bando regionale. Questo mese traghetto gratis per i residenti delle isole

La motonave «Pace» inizialmente effettuerà una sola corsa al giorno e toccherà sia il porto di Favignana, la maggiore delle Egadi, che quello di Levanzo, mentre a Marettimo attracherà solo il martedì.

Giacomo Di Girolamo... Per tutto il mese di gennaio i passeggeri residenti nelle isole Egadi viaggeranno gratuitamente. È l'iniziativa promozionale della «Compagnia Navigazione Generale Italiana» per il nuovo servizio di collegamento marittimo con la nuova tratta Trapani - Isole Egadi che si è aggiudicata con un apposito bando della Regione. La Compagnia, del Gruppo «Caronte & Tourist», che opera sullo Stretto di Messina, il più grande e conosciuto punto di traghettamento italiano, impiega la motonave «ro ro -pax» denominata «Pace».

Con il termine inglese «roll-on/ roll-off» («ro -ro») si indica una nave -traghetto costruita per trasporto, imbarco e sbarco di veicoli gommati e per qualificare un traghetto che effettua anche servizio passeggeri si usa il termine «ro -pax».

Nella fattispecie si tratta, infatti, di una imbarcazione di 77 metri che trasporta contemporaneamente fino a 330 passeggeri con le loro automobili oppure veicoli commerciali.

Una nave moderna in linea, si sottolinea da parte della «Caronte & Tourist», con le caratteristiche di un'azienda che «da sempre ha posto grande attenzione all'efficienza ed alla rapidità dei propri servizi». Quello «ro ro pax» per le Egadi era stato svolto, in precedenza, per anni, dalla motonave «Zeus» della trapanese «Traghetti delle Isole». Questa compagnia, però, partecipando allo stesso bando che è stato vinto dalla «Compagnia Navigazione Generale Italiana» si è aggiudicate le rotte di Lampedusa e Pantelleria, lasciando, quindi quella per l'arcipelago eguseo.

La motonave, inizialmente, è previsto che effettui una sola corsa al giorno e quotidianamente toccherà sia il porto di Favignana, la maggiore delle Egadi, che quello di Levanzo, mentre a Marettimo attracca solo il martedì. «Ma sappiamo - ha affermato il sindaco di Favignana Giuseppe Pagoto, che è anche presidente del Gac (Gruppo di azione costiera) Isole di Sicilia - che nei programmi della NGI c'è la determinazione ad effettuare anche una tratta serale».

La motonave «Pace» della compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

Egadi, via al nuovo collegamento con Trapani

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

La tratta Trapani - Isole Egadi è stata aggiudicata dalla compagnia Caronte & Tourist, che opererà sulla tratta Trapani - Isole Egadi.

- segue

Attualmente, infatti, la partenza dal porto di Trapani della motonave «ro-ro-pax» «Pace» avviene alle 7 del mattino con arrivo a Favignana dopo circa 50 minuti di navigazione.

«Abbiamo apprezzato molto» ha aggiunto il sindaco di Favignana «l'iniziativa assunta a titolo promozionale di far viaggiare gratis gli isolani, ma sappiamo che, per il futuro, ci saranno agevoli operazioni di biglietteria», mentre, da parte degli agenti marittimi della «Sicania» si garantisce che «imbarchi e sbarchi saranno estremamente veloci, come nel segno dell'estrema cura che la società Caronte & Tourist rivolge alle esigenze della propria clientela, sperimentata sullo Stretto di Messina».

Il servizio svolto dalla motonave «Pace», per quanto salutato con grande interesse dall'amministrazione comunale e dalla popolazione delle Egadi, non allevia, però, trattandosi di situazioni di trasporto diverse, le preoccupazioni che sono state generate da tagli dei servizi integrativi con mezzi veloci effettuati drasticamente dalla Regione in seguito ai quali sono state previste tre corse in meno in inverno e quattro d'estate da Trapani per le Egadi.

«Un errore di valutazione», ha ribadito Pagoto, con l'auspicio che si possano «trovare le opportune soluzioni» ed «integrare e modificare il piano dei collegamenti». (GDI)

CHIOGGIA Bilancio del Comitato per il rilancio dello scalo alla presenza del nuovo presidente dell'Aspo Gambato

Dragaggio e fondali le priorità del porto

Roberto Perini

CHIOGGIA

Il Comitato per il rilancio del porto si è riunito, a fine anno, per fare il punto della situazione alla presenza di Gian Michele Gambato, nuovo presidente della spa Aspo che gestisce lo scalo. Il portavoce del comitato Alfredo Calascibetta esordisce affermando che «il primo obiettivo da perseguire dovrà consistere nel dragaggio degli accessi, indispensabile affinché le banchine possano essere raggiunte, anche con la bassa marea, dal maggior numero di navi possibile». «Il porto clodiense - aggiunge - dovrebbe essere tempestivamente incluso nell'elenco del piano nazionale per l'adeguamento dei fondali. Confidiamo, per questo, nell'azione concertata di tutti i politici,

eletti nei collegi locali». Calascibetta, per l'occasione, mette in guardia dagli entusiasmi suscitati dall'imminenza dell'escavo ad 11 metri lungo la mezzeria del canale principale. «Va benissimo. Tuttavia - puntualizza - sarebbe già un grande risultato ottenere un pescaggio utile di otto metri e 50. R a m e n t o che le attuali banchine non sono atte a sostenere l'operatività con pescaggi di 11 metri. Si tratta di problemi già, da noi, illustrati al ministro Graziano Delrio». Il comunicato diffuso

so dal Comitato, successivamente all'incontro, solleva altre questioni irrisolte: prima fra tutte, la lentezza con cui procede l'iter per la presentazione del nuovo Piano regolatore portuale, destinato a rimpiazzare l'ormai obsoleto piano Gottardo del 1981. L'obiettivo dovrebbe essere conseguito previa istituzione di

anche in vista della prevista gestione associata al porto di Venezia. Un altro problema irrisolto consiste nelle condizioni d'esercizio dei trasporti ferroviari lungo la tratta che conduce da Rovigo a Chioggia. Gli operatori contano sul raggiungimento di accordi finalizzati al superamento degli ostacoli che rendono il trasporto su rotaia oneroso. Un'ulteriore questione consiste sul futuro del previsto impianto di stoccaggio di gas gpl. Gli operatori preferirebbero che non se ne facesse nulla.

CONTRADA BAGNOLI. L'impresa ha ultimato i lavori per la costruzione del molo sovraflutto e per il braccio sottoflutto. Si tratta di interventi necessari per la sicurezza

Porto di Capo d' Orlando Al via la realizzazione della torre di controllo

0 Forte della Penapi: «Un' opera attesa da tantissimo tempo»

Dai prossimi mesi gli operai della Ati Eurovega-Manganaro passeranno alla costruzione dei magazzini, dei ricoveri, dei negozi e degli uffici che saranno a supporto del porto turistico di Capo d' Orlando.

Sergio Granata... Anche le condizioni meteo marine di questi mesi sono state alleate dell' impresa che sta eseguendo i lavori di completamento del porto di contrada Bagnoli a Capo d' Orlando.

Si procede speditamente quindi alla chiusura della prima parte di lavori con l' impiego di sub, dell' imbarcazione "draga" per la rimozione della sabbia e di squadre di operai che stanno già iniziando la costruzione della torre di controllo portuale.

Sono stati già realizzati i 300 metri di molo di sopraflutto ed i 50 metri di braccio di sottoflutto che serviranno per ultimare la messa in sicurezza del bacino e soprattutto impedire ulteriori insabbiamenti.

Infine il dragaggio sancirà la fine dei lavori in mare che permetteranno la realizzazione dei previsti 552 posti barca.

«È bello vedere questo via vai di mezzi e di operai nell' area portuale commenta il presidente della Fenapi Sicilia, associazione a tutela dei pescatori, Piero Forte- abbiamo atteso per tantissimo tempo che finalmente partisse il cantiere ed ora finalmente si può già ammirare un' opera che avanza giorno dopo giorno. Questo aiuta i pescatori orlandini a superare le difficoltà provocate dall' impossibilità di poter ormeggiare le proprie barche nel porto. Ma sappiamo che presto si potrà tornare in sicurezza nel bacino e questo è ciò che conta».

Intanto il comune paladino ha conferito l' incarico di responsabile dell' ufficio di sorveglianza all' architetto Mario Valenti che, prima da assessore e poi da esperto dell' amministrazione, ha seguito tutte le fasi dell' iter per l' avvio dei lavori.

L' attuale incarico, invece, rientra nella convenzione tra Comune ed impresa che costruirà e gestirà l' opera e prevedeva la nomina di un professionista di fiducia dell' ente pubblico. L' incarico, per 39.850 euro, verrà retribuito con i fondi a disposizione del quadro economico del progetto di completamento e

non graverà sulle casse comunali.

Dai prossimi mesi, invece, gli operai della Ati Eurovega-Manganaro passeranno alla costruzione dei magazzini, dei ricoveri, dei negozi e degli uffici che saranno a supporto dell' infrastruttura turistica. Si tratta della realizzazione del rimessaggio e officina barche (1.400 mq), Yachting club (1.500 mq) e di circa 3.400 qua drati sui quali sorgeranno negozi.

Complessivamente il porto si svilupperà su 183.400 metri quadri di cui 110.000 mq per l' area interna e 38.670 mq di banchine. In tutto si prevedono, oltre ai posti barca, un percorso turistico per valorizzare le antiche Cave del Mercadante (aree protette). Tra coperto e scoperto, inoltre, il porto avrà a disposizione 600 posti auto. (*SEGR*)

22 Cronaca di Messina

Porto di Capo d' Orlando Al via la realizzazione della torre di controllo

Il Forte della Penapi, si prepara a ospitare la torre di controllo portuale

Il Forte della Penapi, si prepara a ospitare la torre di controllo portuale. L'opera è stata affidata all'Ati Eurovega-Manganaro. I lavori sono in corso da alcuni mesi e si prevede che la torre sarà completata entro la fine dell'anno. La torre di controllo sarà alta 15 metri e sarà dotata di una sala di controllo con una superficie di 100 mq. La sala di controllo sarà dotata di una serie di strumenti di misura e di una serie di strumenti di comunicazione. La torre di controllo sarà dotata di una serie di strumenti di misura e di una serie di strumenti di comunicazione.



Sancti Agata, anche dall' opposizione c'è il via a otto debiti fuori bilancio

Sancti Agata, anche dall' opposizione c'è il via a otto debiti fuori bilancio. L'ente pubblico ha deciso di assumere otto debiti fuori bilancio per finanziare i lavori di completamento del porto di Capo d' Orlando. I debiti sono stati assunti dalla società di gestione del porto, la Ati Eurovega-Manganaro. I debiti sono stati assunti dalla società di gestione del porto, la Ati Eurovega-Manganaro.

Capo d' Orlando, Rorissville entra nel cda della Fondazione Piccolo

Capo d' Orlando, Rorissville entra nel cda della Fondazione Piccolo. Rorissville è stato nominato presidente della Fondazione Piccolo. Rorissville è stato nominato presidente della Fondazione Piccolo.

IN BREVE

- Capo d' Orlando, Rorissville entra nel cda della Fondazione Piccolo**
- Sancti Agata, anche dall' opposizione c'è il via a otto debiti fuori bilancio**
- Porto di Capo d' Orlando Al via la realizzazione della torre di controllo**

Santo Stefano, il porto è più vicino

Sono quattro i competitor che fino ad all' ultimo giorno dell' anno hanno presentato il progetto del porto turistico di località «Barche Groose», seguendo le prescrizioni dell' appalto previste dal bando di gara in scadenza il prossimo 18 febbraio. Il bando riguarda l' opera **portuale** con 750 posti barca, inserita nel piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia ed il costo complessivo previsto della struttura è di 55 milioni di euro, prevedendo l' investimento principalmente da parte dei privati. Le notizie della corsa a quattro tra le imprese in competizione emergono dagli ambienti dell' ufficio tecnico comunale, ed il sindaco Francesco Re si limita a mantenere un doveroso silenzio nel rispetto dei potenziali soggetti interessati all' appalto concorso del «Porto della bellezza», la grande opera **portuale** pubblica che registra la partnership di artisti e designer di «Finura d' Arte». Il primo cittadino è particolarmente impegnato a far la spola tra gli Uffici dell' amministrazione regionale e quelli ministeriali romani, per mettere a punto uno strumento di supporto finanziario a favore di privati investitori interessati non solo alla realizzazione dell' opera, ma anche a finalizzare un cospicuo investimento a beneficio di tutto il territorio circostante.

Il primo cittadino è particolarmente impegnato a far la spola tra gli uffici dell' amministrazione regionale e quelli ministeriali romani, per mettere a punto uno strumento di supporto finanziario a favore di privati investitori interessati non solo alla realizzazione dell' opera, ma anche a finalizzare un cospicuo investimento a beneficio di tutto il territorio circostante.

Nei giorni scorsi vi è stato un continuo via vai di potenziali concorrenti che oltre a far pervenire ai competenti uffici comunali la loro manifestazione d' interesse, hanno provveduto, così come espressamente previsto dal bando di gara, ad accreditarsi ed effettuare il sopralluogo delle aree interessate all' intervento. Tra questi vi sono tanto raggruppamenti italiani quanto imprese a forte connotazione estera (Qatar), tanto soggetti imprenditoriali quanto società di esclusiva matrice finanziaria. Il porto turistico della città delle ceramiche, dopo aver acquisito alla sua causa l' autorevole supporto tecnico dell' Unità Tecnica di Finanza di Palazzo Chigi, è stato inserito, quale opera di prioritaria realizzazione, nel masterplan per il Porto per Patto per il Sud riguardante il territorio siciliano. All' interno del Masterplan, il porto di S. Stefano di Camastra è una delle pochissime opere che oltre ad essere dotata di tutte le autorizzazioni che la rendono immediatamente cantierabile è, per il particolare e sapiente mix messo in campo dagli esperti ed autorevoli progettisti Francesco La Monica e Giuseppe Malladrino, in grado di intercettare tutti gli assi di sviluppo preventivati nel Masterplan del governo nazionale. Alla prevista ed obbligatoria disponibilità di finanza privata, vi è anche la possibilità di attivare, ad esclusivo beneficio di investitori privati, tramite i previsti canali istituzionali di Invitalia, una robusta misura di sostegno finanziario, variabile a seconda dell' entità di intervento di parte privata.



porti. Il presidente di Federmanager Sicilia Orientale, Giuseppe Guglielmino: la Sicilia istituisca un tavolo tecnico-politico per collegarsi anche al polo del canale di Suez

L' appello: Pozzallo diventi hub Mediterraneo

0 Pronto un programma di iniziative innovative in grado di consolidare l' occupazione a tutti i livelli grazie ai fondi europei

Prioritarie le risorse del PON infrastrutture 2014-2020 destinate alle autostrade del mare. Sarà concordato un calendario di incontri con le Capitanerie di Porto di Pozzallo, Augusta e Messina.

Salvo Martorana ...La Sicilia deve istituire un tavolo tecnico-politico per assumere il ruolo di hub per i mercati del Mediterraneo e per il polo del canale di Suez. E' l' appello che arriva dalla sezione regionale della Federmanager che chiede un impegno preciso alla classe politica iblea e siciliana anche in vista del piano nazionale, di prossima approvazione, relativo al piano per la **logistica integrato** e condiviso che dovrebbe portare vantaggi misurabili in termini di Pil.

"Finalmente si inizia a parlare di rilancio della **logistica** - afferma il presidente di Federmanager Sicilia Orientale, il ragusano Giuseppe Guglielmino - Ci auguriamo che l' appello congiunto del presidente di Federmanager nazionale, Stefano Cuzzilla, e del presidente di Assologistica, Carlo Mearelli, non cada nel vuoto. In provincia di Ragusa abbiamo il porto di Pozzallo che è sottodimensionato. Occorre sfruttare i fondi comunitari 2014-2020 destinati alle autostrade del mare. Nei prossimi giorni chiederemo un incontro con la Capitaneria di Porto di Pozzallo e così faremo anche ad Augusta e Messina".

Secondo le stime il Pil italiano perde, in termini di minor gettito, non meno di 40 miliardi di euro ogni anno a causa delle insufficienze di un sistema italiano costruito su gestioni infrastrutturali non dialoganti. "Ad esempio, solo il 35% per cento dei due milioni di tonnellate di merci che l' Italia esporta per via aerea partono da un aeroporto italiano- spiega Guglielmino- il restante 65% è auto-camionato, cioè prosegue su strada e si leva in volo da un hub mitteleuropeo. Serve, quindi, un piano nazionale che indichi quali siano i "gate" da privilegiare per l' ingresso delle merci nel nostro Paese e su quali assi di attraversamento puntare. Serve una visione strategica di area vasta che, per esempio, dica come collegare due poli importanti come il canale di Suez e le infrastrutture del Nord Europa. La Sicilia su tale tema non può stare a guardare e deve dal canto suo, e da subito, istituire un tavolo tecnico-politico sulla **logistica** isolana al fine di organizzare seriamente il complesso di reti multimodali esistente".

Secondo Federmanager bisogna intervenire, anche in Sicilia, per aree aggregate, e non bisogna perdere l' occasione rappresentata dal Pon Infrastrutture 2014-2020 per sostenere iniziative che siano anche innovative e in grado di consolidare l' occupazione a tutti i livelli. "Da manager sentiamo la necessità - ha concluso il presidente Guglielmino- di individuare quali siano gli investimenti necessari equa li le aree da potenziare. Ricordiamoci che negli ultimi anni il settore infrastrutture e **logistica** ha patito scelte incoerenti per un' isola che è al centro del Mediterraneo e che deve poter esportare agevolmente la sua produzione industriale ad alto livello". (*SM*)



■ **UNO STUDIO INGLESE**
Container, il mercato
nel 2021 sarà al top:
11 miliardi di dollari

DELL'ANTICO >> 9

IL MERCATO RAGGIUNGERÀ IL TOP NEL 2021

Trasporto merci, decolla l'industria dei container

Gli armatori fanno la fortuna dei principali produttori dei famosi "cassoni" inventati nel 1956

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. La produzione di container non conosce crisi, nonostante la caduta dei noli e le difficoltà che, negli ultimi mesi, hanno costretto diverse compagnie di linea a fermare alcune delle proprie navi nei porti di mezzo mondo. A rilevare la continua ascesa del settore è stato uno studio della società Persistence Market Research: secondo gli specialisti, l'industria per la produzione di nuovi contenitori, ha raggiunto un valore assoluto superiore agli otto miliardi di dollari lo scorso anno. Non solo, le previsioni da qui al 2021 evidenziano una ulteriore crescita del comparto di diversi punti percentuali, tanto da portare a oltre undici miliardi di dollari il fatturato del settore.

A livello internazionale, i maggiori produttori di container sono le compagnie China International Marine Container (Cimc), Singamas Container Holdings, Cxix Group Containers Company e Dong Fang International Container (Hong Kong). Ma anche Ap Moeller Maersk è entrata nel mercato con la controllata Maersk Contai-

ner Industry, ennesimo segnale del successo che sta avendo questa tipologia di produzione.

La rivoluzione portata dall'introduzione dei container nel mondo del trasporto, an-

che e soprattutto marittimo, è iniziata nel 1956, quando una gru imbarcò su una petroliera attraccata nel porto statunitense di Newark 54 cassoni in alluminio. Oggi, a distanza di sessant'anni, la circolazione di container nel mondo è stimata in circa 40 milioni di pezzi. La vendita di quelli tradizionali, nel 2015,

ha raggiunto l'equivalente di 736 mila teu (+17,7%), mentre quella dei refrigerati è arrivata a 87 mila teu (+22,9%). In termini di valori di mercato, lo sviluppo delle merci

containerizzate, secondo gli esperti del settore, nei prossimi anni vedrà coinvolta soprattutto l'Europa, seguita a ruota dall'area asiatica.

A conferma del buon momento che sta attraversando il settore, ci sono i bilanci, più che positivi, della maggior parte delle aziende che producono contenitori: una di queste, la Marine Container (Cimc), ha chiuso il 2015 con un utile in crescita di circa il 40 % rispetto all'anno precedente, mentre la società Singamas, che ha registrato nel 2014 utili inferiori rispetto al

2013, ha chiuso il 2015 con il segno più.

Tra i primi cento porti container al mondo, nella classifica stilata dagli analisti di Container Management, ci sono anche tre scali italiani, Gioia Tauro, Genova e La Spezia. La top 100 resta comun-

que saldamente in mano ai porti asiatici, e in particolare a Shanghai e Singapore che raggiungono cifre di molto superiori rispetto a quelle che si registrano sulle banchine del Vecchio Continente. Per trovare il primo scalo europeo bisogna aspettare la posizione numero undici, dove si piazza Rotterdam, seguito da Amburgo (15esimo posto) e Anversa (16esimo). Più distanziati Bremerhaven (24esimo posto), Algeciras (31esimo), Valencia (34esimo) e Felixstowe (36esimo). Nella classifica dei porti europei invece, Gioia Tauro si consolida al decimo posto, il capoluogo ligure al quattordicesimo e La Spezia al diciassettesimo. Particolare non trascurabile, nei mesi scorsi, Genova ha staccato il concorrente storico, Barcellona, di ben sette posizioni.

www.thomsondata.com

© BY NC ND ALL'QUIN DIRITTI RISERVATI

IL DATO

Sono 40 milioni
i contenitori
attualmente
in circolazione
nel mondo



Container, il mercato non conosce crisi / FOCUS

Genova - A rilevare la continua ascesa del settore è stato uno studio della società Persistence Market Research.

Genova - La produzione di container non conosce crisi, nonostante la caduta dei noli e le difficoltà che, negli ultimi mesi, hanno costretto diverse compagnie di linea a fermare alcune delle proprie navi nei porti di mezzo mondo. A rilevare la continua ascesa del settore è stato uno studio della società Persistence Market Research: secondo gli specialisti, l'industria per la produzione di nuovi contenitori, ha raggiunto un valore assoluto superiore agli otto miliardi di dollari lo scorso anno. Non solo, **le previsioni da qui al 2021 evidenziano una ulteriore crescita del comparto di diversi punti percentuali, tanto da portare a oltre undici miliardi di dollari il fatturato del settore.**

A livello internazionale, i maggiori produttori container sono le compagnie China International Marine Container (Cimc), Singamas Container Holdings, Cxix Group Containers Company e Dong Fang International Container (Hong Kong). Ma anche Ap Moeller Maersk è entrata nel mercato con la controllata **Maersk Container Industry**, ennesimo segnale del successo che sta avendo questa tipologia di produzione.

La rivoluzione portata dall'introduzione dei container nel mondo del trasporto, anche e soprattutto marittimo, è iniziata nel 1956, quando una gru imbarcò su una petroliera attraccata nel porto statunitense di Newark 54 cassoni in alluminio. Oggi, a distanza di sessant'anni, **la circolazione di container nel mondo è stimata in circa 40 milioni di pezzi. La vendita di quelli tradizionali, nel 2015, ha raggiunto l'equivalente di 736 mila teu (+17,7%), mentre quella dei refrigerati è arrivata a 87 mila teu (+22,9%).** In termini di valori di mercato, lo sviluppo delle merci containerizzate, secondo gli esperti del settore, nei prossimi anni vedrà coinvolta soprattutto l'Europa, seguita a ruota dall'area asiatica.

- segue

A conferma del buon momento che sta attraversando il settore, ci sono i bilanci, più che positivi, della maggior parte delle aziende che producono contenitori: una di queste, la Marine Container (Cimc), ha chiuso il 2015 con un utile in crescita di circa il 40 % rispetto all'anno precedente, mentre la società Singamas, che **ha registrato nel 2014 utili inferiori rispetto al 2013, ha chiuso il 2015 con il segno più.**

Tra i primi cento porti container al mondo, nella classifica stilata dagli analisti di Container Management, ci sono anche tre scali italiani, Gioia Tauro, Genova e La Spezia. La top 100 resta comunque saldamente in mano ai porti asiatici, e in particolare a Shanghai e Singapore che raggiungono cifre di molto superiori rispetto a quelle che si registrano sulle banchine del Vecchio Continente. Per trovare il primo scalo europeo bisogna aspettare la posizione numero undici, dove si piazza Rotterdam, seguito da Amburgo (15esimo posto) e Anversa (16esimo). **Più distanziati Bremerhaven (24esimo posto), Algeciras (31esimo), Valencia (34esimo) e Felixstowe (36esimo).** Nella classifica dei porti europei invece, Gioia Tauro si consolida al decimo posto, il capoluogo ligure al quattordicesimo e La Spezia al diciassettesimo. Particolare non trascurabile, nei mesi scorsi, Genova ha staccato il concorrente storico, Barcellona, di ben sette posizioni.



«Il clima è cambiato, la nautica può rinascere» / INTERVISTA

Genova - Il presidente di Ucina, Demaria: Genova punto fermo, ma i genovesi facciano l'interesse della città. Il mercato in ripresa. «Se la politica ci aiuta, noi faremo la nostra parte contribuendo al Pil».

Genova - Carla Demaria, per la nautica made in Italy e per Ucina, che lei presiede, il 2016 che anno sarà?

«Decisivo. Il mercato è in ripresa, anche in Italia, e dovremo consolidare questo risveglio. Una ripresa che ci meritiamo, per aver resistito durante questa lunga stagione di crisi».

Una ripresa economica?

«Sì, e appena c'è un contesto positivo ritorna la voglia di andare per mare e di spendere per una barca. Non solo, però. E' cambiato anche il clima in Italia, nei confronti del nostro settore non è più da caccia alle streghe. La politica ha capito: se continuerà a darci una mano noi ricambieremo contribuendo alla crescita del Pil».

L'ultimo segnale politico è stata l'abolizione della tassa di possesso.

«È stata introdotta dal governo Monti, era esagerata, se ne sono accorti e hanno cercato di ridurla. Il risultato è stata la fuga di 40 mila barche dall'Italia con una perdita di 800 milioni di euro...».

In verità, così com'era impopolare la tassa sembra esserlo anche la sua cancellazione.

- segue

«Fare demagogia è più semplice che spiegare le cose. Capisco che la sua abolizione possa non essere capita da chi fa fatica a tirare a fine mese, ma lo sarebbe di più se si spiegasse che potrebbe portare più traffico nei porticcioli e creare più giro d'affari, per i marina stessi e l'indotto, occupazione, lavoro».

La fuga dei 40 mila non potrebbe essere stata incoraggiata anche dal caro tariffe dei porticcioli italiani?

«Tutti hanno maturato l'idea di fuga proprio quell'anno? E perché, i marina francesi erano meno cari? No, la grande fuga è stata la conseguenza di politiche sbagliate, che hanno avuto un effetto psicologico devastante nel diportista: si è sentito vessato, perseguitato, accusato e ha detto basta. Non dimentichiamoci i controlli continui in mare...».

Non vanno fatti controlli?

«Io non dico niente controlli, dico che si possono fare con modalità diverse sotto il profilo fiscale e che, quanto alle dotazioni di sicurezza di bordo, sia sufficiente una volta soltanto. Non è che il giorno successivo al controllo mi vendo la zattera di salvataggio, no? Adesso, però, col "bollino blu" le cose sono migliorate, non c'è più quell'accanimento terribile».

Bollino blu, tassa abolita. Ci sono i primi risultati?

«Il clima cambiato, l'abbattimento al 10% dell'Iva sui porti di transito nei porticcioli, la tassa cancellata ci hanno aiutato ad invertire la tendenza. Nei marina c'è un incremento del 3-4% in più di ormeggi occupati. Partiamo da numeri bassi, ma la crescita si vede. E noi dobbiamo, faremo la nostra parte».

Quali obiettivi?

«In questi miei primi 8 mesi di presidenza abbiamo fatto molto, lavorato e ottenuto tanto, e dobbiamo continuare. A cominciare dai decreti attuativi della legge delega sulla riforma nautica».

- segue

Torniamo al mercato. Ampliamo lo sguardo.

«L'Europa è in ripresa, inclusa la Russia anche se più per le barche grandi. Gli Usa sono partiti prima e la crescita è già consolidata. Grande delusione dai mercati cosiddetti emergenti, dalla Cina a soprattutto il Brasile. Meglio il Sud Est asiatico, in ripresa anche il Medio Oriente, con gli arabi che un tempo tenevano i loro yacht nel Mediterraneo e ora invece scelgono i loro nuovi mari-
na».

E l'industria italiana? Che stato di salute?

«Chi ha resistito fino ad oggi può immaginarsi di ripartire. C'è stata una scrematura, chi faceva anche belle barche ma non si è attrezzato per l'export è caduto. La crisi ha richiesto grandi ristrutturazioni, che devono proseguire o essere completate per poter tornare all'utile. Ma il peggio è passato».

Non si può non parlare della scissione di Nautica Italiana.

«Mi dispiace molto non vedere in Ucina grandi gruppi come Azimut-Benetti, Ferretti, Baglietto. L'ho detto anche al presidente di Confindustria, Squinzi: sono pronta a tutti gli incontri per una ricucitura. Riconfermo la mia disponibilità e se ciò non basterà presenterò proposte alternative. Avevo accettato di candidarmi proprio per evitare spaccature e scontri. Le divisioni indeboliscono, sono faticose, fanno perdere tanto tempo prezioso».

Un proposito per il 2016 su questo fronte.

«In Ucina c'è un'assemblea che ha grande autonomia, la presidenza del segmento delle barche sopra i 24 metri poteva andare a uno degli attori della fuoriuscita. Anzi, l'attuale presidente, Barbara Amerio, si è detta pronta a fare un passo indietro».

Non pensa che la ribellione sia nei suoi confronti? O meglio, per chi rappresenta? Paolo Vitelli, il patron di Azimut-Benetti, ha detto apertamente che una manager di un gruppo francese...

«No, basta. Io sono presidente di Monte Carlo Yachts, società di diritto italiano, ho il quarto fatturato italiano, 300 dipendenti in Italia... E poi, ha ancora senso parlare di mercati domestici, quando non esistono più, spazzati via dalla crisi? Ormai il nostro mercato è l'Europa...».

- segue

A proposito di Confindustria. Nautica Italiana vuole entrare. E Ucina, rischia di uscire?

«Escludo quest'ultima ipotesi».

Pronta per il nuovo Salone di Venezia? Genova non ha gradito.

«Non è un evento in alternativa a Genova. Ha una configurazione diversa, di più location. Non c'è alternativa al Salone di Genova, credo di averlo detto in tutte le salse. L'edizione 2015 è andata bene, sono aperte le iscrizioni a quella di quest'anno. Ma spenderemmo tutti i soldi che spendiamo per coprire le bruttezze dell'area fieristica genovese se volessimo andare altrove? Piuttosto, Genova dovrebbe essere come Venezia, ma in un altro senso».

Cioè?

«Ci hanno chiamati, accolti con i tappeti rossi, con grande disponibilità da parte delle istituzioni. Perché a Genova dobbiamo sentirci e ci fanno sentire sempre come quelli che vogliono andare via o quelli che verranno cacciati via? Non possono cambiare le cose? La concessione della darsena per pochi mesi, fino ad aprile : ma che ce ne facciamo? Ecco, io mi appello ai genovesi: per favore, fate gli interessi della città».

Anche Nautica Italiana guarda a un Salone a Genova. Che ne pensa?

«Per ora non ho visto nulla. Quando ci sarà qualcosa di concreto, potrò esprimermi».



Cantieri navali addio, l'Italia perde il suo cuore d'acciaio / IL CASO

Genova - Industrie fuori mercato, unica alternativa: produrre yacht.

Commesse quasi a zero per traghetti, rimorchiatori, mercantili.

Genova - "Guizzo", flotta Tirrenia, uscì dal cantiere di Pietra Ligure nel 1993: **il traghetto più veloce del mondo**, 47 nodi (87 chilometri orari). Civitavecchia-Olbia in 3 ore anziché 8. Meno di 20 anni dopo, era già in Turchia col gemello "Scatto" per essere demolito. **Cantieri Rodriquez**, l'impresa messinese che inventò l'alta velocità nel Mediterraneo, armatrice della Snav (Società Navigazione Alta Velocità, poi comprata da **Gianluigi Aponte**). Ferita in quegli stessi anni dal crac Cameli, comprata nel 2004 dalla Immsi di Roberto Colaninno, assorbita in silenzio da Intermarine, yacht e navi militari. I traghetti veloci diventarono obsoleti appena il greggio superò 80 dollari a barile. Al netto di alcune piccole unità, l'ultima grande serie di traghetti tradizionali realizzata in Italia fu voluta da **Aldo Grimaldi**, con due classi di unità tra 1993 e 2011 presso gli Nca di Marina di Carrara.

Privatizzati nel 2012, fanno parte dell'Italian Sea Group di Giovanni Costantino, genero di Giorgetto Giugiaro. **Obiettivo: costruire yacht.** Un'alternativa alla chiusura per molte aziende di settore, e non è un caso che tra La Spezia e Livorno oggi batta il cuore della nautica italiana. **Viareggio pagò pegno già nei primi Ottanta**, sulla scia della crisi petrolifera: fu allora che Benetti passò nelle mani della Azimut di Torino, così come la Sec, 1.300 dipendenti, travolta nel 2000 da 500 miliardi di debiti e vicende torbide - come la storia dei cinque pescherecci destinati a un misterioso armatore somalo, su cui indagò anche la giornalista Ilaria Alpi, assassinata a Mogadiscio nel '94. Come infine, nel 2003, il **Cantiere Orlando di Livorno**, chiuso nel '95 da Fincantieri, rilevato dai dipendenti ma diventato Azimut nel 2003.

CANTIERI: LA MAPPA DELLE CHIUSURE IN ITALIA

Era statale anche l'Inma alla Spezia, la cui acquisizione fu valutata nel 1997 dal colosso giapponese Imabari. Tre anni dopo **venne acquistato dal gruppo Calderan** di Venezia, e divenne San Marco. Dopo una vita difficile, pochi giorni fa l'annuncio dell'affitto del ramo d'azienda alla Sanlorenzo, industria viareggina specializzata nella realizzazione di yacht. La cantieristica mercantile impiega un'ingente massa di capitale e forza lavoro, opera in un mercato iper-competitivo, ha una committenza - quella armatoriale - che vive di rischio. Per questo, dopo 10 anni di crisi economica, il settore si è prosciugato. Il business delle crociere è monopolio Fincantieri. L'alternativa sono gli yacht.

Oppure resistere, come la Rosetti Marino di Ravenna, ultimo costruttore di rimorchiatori portuali e d'altura in Italia, dopo la sparizione della Tommasi di Ancona, il cantiere della Legacoop (prima commessa, 1945: verricelli per la flotta sovietica, 10 miliardi di lire); dopo il fallimento (2010) del Cantiere di Pesaro sotto i 90 milioni di debiti lasciati dalla famiglia Careri, troppo amanti del lusso e delle Aston Martin - raccontano le cronache locali - per vedere la voragine che si stava aprendo sotto di loro. Forse il cantiere rinascerà, per aggiustare e costruire - anche qui - grandi yacht. Stesso destino alla Morini di Ancona, diventata (2004) parte della Crn del gruppo Ferretti. **Anche il Cantiere di Trapani** - quello i cui operai per protesta sequestrarono la nave "Marettimo M" oggi ferma alle Riparazioni genovesi - sembra possa riaprire sotto l'egida della Marinedi, che tuttavia non è un costruttore navale, ma un gestore di marine per unità da diporto. **A Pellestrina infine lo storico cantiere De Poli**, costruttore dei mezzi per la navigazione nella Laguna Veneta, venne rilevato nel 2010 dalla Actv, l'azienda del trasporto pubblico veneziano: il rilancio operativo è promesso per la fine di questo inverno.



«Può essere che l'Italia riparta, ma c'è chi va a nuoto e chi su un panfilo d'oro!»

Genova - La Fiom Cgil di Genova, attraverso il suo segretario, Bruno Manganaro, critica la scelta di Fincantieri di aver risolto il contratto con il direttore generale Andrea Mangoni con il pagamento di tre milioni entro il 10 gennaio.

Genova - **La Fiom Cgil di Genova, attraverso il suo segretario, Bruno Manganaro, critica la scelta di Fincantieri di aver risolto il contratto con il direttore generale Andrea Mangoni con il pagamento di tre milioni entro il 10 gennaio.** «Tre milioni per nove mesi di lavoro come buona uscita per conflitti con l'amministratore delegato: tutto questo mentre l'azienda ed il suo Ad ci spiegano da un anno che non sono più possibili aumenti salariali per tutti i lavoratori, che la concorrenza sul mercato mondiale chiede sacrifici, che per queste ragioni ha disdettato gli accordi sindacali provocando una perdita per operai, impiegati e tecnici tra 80 e 110 euro al mese da nove mesi. «Sarebbe interessante conoscere l'opinione del presidente del Consiglio Renzi visto che il governo è proprietario al 70% dell'azienda. **Può essere che l'Italia riparta, come ci viene spiegato, ma c'è chi va a nuoto e chi su un panfilo d'oro!**», conclude Manganaro.

Fincantieri, siglato il piano Carnival

Quattro navi per 2,5 miliardi di euro, dentro anche le due unità di Costa Asia

GENOVA. Dopo l'accordo di marzo 2015, Fincantieri ha firmato ieri un memorandum of agreement col gruppo Carnival per la costruzione di quattro navi da crociera, per circa 2,5 miliardi di euro. I relativi contratti, soggetti a diverse condizioni tra cui il finanziamento al gruppo **armatoriale**, saranno operativi nel corso del 2016.

Come anticipato dal Secolo XIX - the MediTelegraph, unità saranno destinate al marchio Costa Asia, una a P&O Cruises Australia e una a Princess Cruises. Le navi saranno realizzate a Monfalcone e Marghera, consegne previste nel 2019 e 2020.

Le navi per Costa Asia e P&O avranno una stazza lorda di 135.500 tonnellate e capacità di 4.200 passeggeri. Con 143.700 tonnellate di stazza lorda e 3.560 passeggeri, la Princess sarà invece la quarta unità della classe Royal, dopo "Royal", "Regal" e "Majestic", questa in consegna nel 2017.

Rispetto all'accordo di marzo, le navi sono però quattro e non cinque, e non si tratta di nuovi prototipi ma di tre unità che riprendono lo schema della "Carnival Vista" (sono solo leggermente più grandi), mentre la quarta è una ripetizione di costruzioni già realizzate in precedenza. La quinta nave è ancora in trattativa.

Tuttavia Arnold Donald, amministratore delegato del gruppo Carnival, annunciando le commesse parla di «crescita controllata nel tempo» lasciando aperte le porte a nuovi progetti.

Inoltre, costruendo Fincantieri su progetti già esistenti, ha maggiore margine di guadagno, e l'industria cantieristica delle crociere è l'unica ad avere slot pieni per diversi anni: dopo lungo tempo, torna dunque per il cantiere un elemento di vantaggio nella trattativa con l'**armatore**.

