Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 13/5/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste rilancia Porto Vecchio..." (Il sole 24 Ore, Il Piccolo)

Venezia:

"...inaugurato Fresh Fruit Corridors..." (Ferpress)

Genova:

"...Genova, porto senza torre piloto..." (Il sole 24 Ore)

"...Culmv, doppia trattativa per evitare il rosso..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Nei porti c'è rischio di paralisi..." (MF)

"...Stazione Marittima:«Nel 2016 passeggeri in aumento del 30 %»..."
(L'Avvisatore Marittimo, La Repubblica GE)

"...Nasce il Salone Nautoco 2016"saremo aperti anche lka sera"..."

(La Repubblica di GE))

Marina di Carrara:

"...Porto, una espansione su più fronti..." (La Nazione)

Livorno:

"...«Mare»di eventi Fortezza Vecchia..." (La Nazione LI)

"...Darsena Toscana, i fanghi sono aumentati..." (La Nazione LI)

"...Livonto; al via i festeggiamenti in occasione della Giornata Europea del Mare, dal 16 al 22 maggio..." (L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

"...Gioia Tauro, Olivierio e Russo incontrano sindacati..." (Ansa)

Palermo:

"..Cornoeo"Non è un costo ma un buon investimento..."

(L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo)

"..GNV: 220 Studenti a bordo per la 1°edizione del progetto SailOr Sicilai..." (Giornale L'Ora)

"..Liberty Lines Forma i giovani marittimi del futoro..."

(L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 13/5/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Altre Notizie dal porti italiani ed Esteri

Focus:

- **Risposte e Turismo: presentazione l'edizione 2016 dell'Adriatic Sea Tourism Report** (L'informatore Navale)
- **Uiltrasporti; preoccupazione su posti di lavoro**

Riforma, Monti: «Adesso serve l'autonomia dei porti»

Roma - Il presidente di Assoporti: «Adesso è necessario fare in fretta: ascoltiamo alcuni suggerimenti del Consiglio di Stato».

Roma - Adelante, con juicio. Assoporti accoglie, sprona, consiglia e manda un messaggio a governo e Parlamento: «Avanti con la riforma dei porti, ma teniamo contro di alcuni suggerimenti del Consiglio di Stato». Pasqualino Monti, presidente dell'associazione degli scali italiani, pensa positivo soprattutto sui tempi. Perché il parere del Consiglio di Stato non è uno «stop alla riforma, anzi viene confermata la validità di fondo del decreto e i tempi previsti di approvazione non dovrebbero subire ulteriori slittamenti». La tabella di marcia dovrebbe quindi essere rispettata e Monti ora sa che le limature che Assoporti ha sempre chiesto, possono essere accolte quando il «decreto potrà essere inviato alle commissioni che dovranno esaminarlo: ora è indispensabile dare la possibilità a governo e parlamento di continuare a lavorare per migliorare ulteriormente il testo proprio sulla scorta dei "suggerimenti" del Consiglio di Stato».

Per Assoporti quindi «questo provvedimento è la base per partire» ma dopo, continua Monti «dovremo affrontare uno dopo l'altro i problemi che si porranno in fase di attuazione per ottenere per prima cosa il varo di un piano industriale per il sistema paese e subito dopo l'autonomia finanziaria dei porti». Ecco le priorità e ora «bisogna procedere spediti - continua Monti - favoriti anche dalla fine della stagione di incertezze che stava alimentando "i gufi" e chi in modo strisciante, si è operato perché tutto restasse così. Niente più alibi - continua il numero uno di Assoporti - anche perché se dovessimo fermarci ora con la riforma, la responsabilità nei confronti di quelle migliaia di giovani che in un rilancio del sistema logistico e portuale potrebbero trovare lavoro e occupazione, sarebbero enormi».

Assoporti è convinta che le osservazioni del Consiglio di Stato non costituiscano una bocciatura della riforma. «Il Consiglio piuttosto evidenzia, sul piano generale, l'esigenza di misure ulteriori in sede di attuazione e prospetta la necessità di "definire con maggiore compiutezza" o "con maggior chiarezza" alcuni punti dell'articolato. Ed è una posizione che ci trova d'accordo anche nel merito». Le modifiche suggerite, soprattutto quando la riforma sarà operativa, «sono puntuali e non incideranno su aspetti essenziali o su principi ispiratori dello stesso schema». Ora toccherà al parlamento dopo che il governo avrà risposto alle osservazioni del Consiglio di Stato. E una prima modifica che trova sostanzialmente d'accordo i parlamentari, potrebbe abbattersi sul tavolo tecnico di coordinamento sui cui il Consiglio di Stato nel suo parere, ha espresso dubbi soprattutto relativi all'utilità. E allo stesso modo la pensano gli scali italiani e gli operatori portuali che da queste assemblee sono attualmente esclusi. Anche i parlamentari delle commissioni - il senatore democratico Marco Filippi ad esempio - non vedono così bene quel passaggio del decreto. Sul fronte del regolamento invece il ministero sta ancora elaborando una risposta. È il fronte più pesante da sostenere con il Consiglio di Stato che chiede al governo di stringere le modalità per assegnare le concessioni portuali.

Il ministero pare sempre orientato a sostenere la bontà del procedimento ad evidenza pubblica, anche perchè il parere del Consiglio di Stato, che preme per una "procedura di gara" - rimane non vincolante e non boccia il provvedimento. Entro questa settimana potrebbero arrivare le risposte alle osservazioni da parte del ministero.

Wista, lunedì convegno a Genova sulla riforma

Genova - Lunedì 16 maggio dalle ore 15.00 nella Sala dei Capitani di Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale di Genova, si svolgerà il convegno "La Riforma portuale e il nuovo regolamento concessioni portuali: novità e prospettive" organizzato da Wista Italia

Genova - Lunedì 16 maggio dalle ore 15.00 nella Sala dei Capitani di Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale di Genova, si svolgerà il convegno "La Riforma portuale e il nuovo regolamento concessioni portuali: novità e prospettive" organizzato da Wista Italia, l'associazione legata a Wista - Women's International Shipping & Trading Association, che riunisce 1.500 donne in 33 Paesi tutte attivamente coinvolte nel panorama marittimo internazionale.

All'evento interverranno rappresentanti istituzionali - regionali e ministeriali - come l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale di Genova; Edoardo Rixi, assessore allo Sviluppo economico e imprenditoria della Regione Liguria; il Luigi Merlo, Consigliere del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di Porti e logistica, e rappresentanti dell'area scientifica del diritto marittimo come Sergio Maria Carbone, professore emerito di Diritto dell'Unione europea, Università di Genova e Antonella Turci, avvocato marittimista in Genova.**Il Convegno affronterà le novità della riforma portuale contenute nel decreto legislativo** di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali approvato dal consiglio dei ministri lo scorso gennaio nonché, per quanto concerne l'emanando regolamento, da ultimo oggetto del parere interlocutorio n. 01076/2016 dal Consiglio di Stato, le modifiche richieste per un miglior raccordo del regolamento con la normativa vigente sia italiana che comunitaria.

Il Sole 24 Ore

Riconversioni. Investimento da un miliardo per trasformare un' area in centro città di grande valore urbanistico

Trieste rilancia Porto Vecchio

trieste La delibera del Cipe che, lo scorso 1° maggio, ha stanziato 50 milioni di euro per il Porto Vecchio di Trieste, è l' elemento di concretezza che sta accelerando progettualità e interessi sull' area. Una svolta storica per oltre 60 ettari, frontemare, praticamente nel centro storico, con la novità di una convergenza di intenti - dal Comune alla presidenza della Regione e del Consiglio regionale - che rende possibile un progetto di riuso e di rigenerazione urbana.

Ieri, al magazzino 26, la prima uscita pubblica del piano, in un incontro riservato con gli stakeholder (comprese le aziende che hanno sede a Trieste, da Generali a Fincantieri)e poi aperto alla cittadinanza.

«La legge di Stabilità 2015 aveva deciso la sdemanializzazione del Porto vecchio - spiega il sindaco Roberto Cosolini - e il resto dell' anno è trascorso per l' iter attuativo e il trasferimento dell' area a patrimonio nella disponibilità del Comune. Ora ci sono due fattori nuovi; la redazione di un piano strategico, con l' advisor EY, individuato dopo una selezione pubblica, e la destinazione dei primi fondi pubblici destinati a investimenti in cultura, ma che consentono di avviare anche opere infrastrutturali».

La maggior parte dell' investimento sarà però privato «e potrebbe superare il miliardo: in questo senso Trieste può diventare un simbolo della rinnovata capacità del sistema Paese di attrarre capitali anche dall' estero», sottolinea il primo cittadino.

La città, con i suoi 200mila abitanti, ha una buona qualità della vita e diverse vocazioni: il mare, naturalmente, ma anche la ricerca, con 37,1 addetti ogni mille lavoratori. Il centro di un ecosistema di milioni di europei.

Il Porto Vecchio ha 230mila metri quadri di superficie edificata, in gran parte sdemanializzati. Attualmente il 90% delle superfici edificate non è utilizzato e circa il 70% degli edifici necessita di interventi di riqualificazione.

«L' elemento interessante - spiega il commissario dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino - è che non si riparte da zero, ma per la prima volta si guarda anche ai vecchi progetti mai realizzati.

Non solo: l' accento è sull' analisi dei punti e di forza e di debolezza, più che sull' aspetto puramente architettonico. Ad esempio qui ci sono aree di punto franco che potrebbero essere valorizzate da una free zone per l' arte, dove le opere potrebbero arrivare o essere prodotte, esposte, valutate».

Il Piccolo

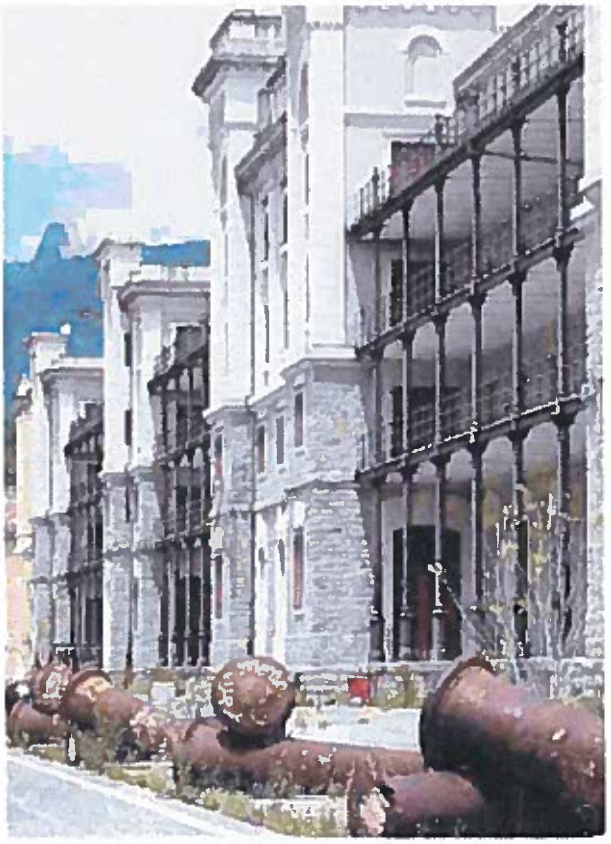
Porto vecchio, l'advisor riapre lo scontro

Contestata la scelta di Ernst&Young di trasferire il Parco del mare nello scalo. Centrosinistra in rivolta contro le accuse leghiste

Musei, alberghi, incubatori scientifici. E ancora un teatro, spazi per maxiyacht, boutique e residenze. Questo e molto altro, secondo gli esperti di Ernst& Young, dovrà trovare spazio nel prossimo futuro all'interno del Porto Vecchio. Partita chiusa e tutti d'accordo, dunque? Neanche per sogno. All'indomani della presentazione del report dell'advisor nella grande sala del Magazzino 26, sul destino dell'antico scalo tornano a riaccendersi le scintille e a fioccare le polemiche.

Ad alimentarle è per esempio l'indicazione arrivata dai "guru" di Ernst&Young sull'ubicazione del Parco del mare: un'attrazione, sostengono gli autori del dossier, che deve trovare assolutamente spazio lì, dentro al Porto vecchio. «Semplici indicazioni di massima - si affretta a puntualizzare il "russiano" Marco Toncelli, candidato con il Pd -. Sarà la città, attraverso il Consiglio comunale, le categorie interessate e i portatori d'interesse, a prendere la decisione finale. Oggi il dato sul quale esprimersi è quello di avere a disposizione un pezzo nuovo di città, tutto da reinventare. In questo contesto - conclude Toncelli - la realizzazione del Parco del Mare, nella sede più opportuna nell'ambito di un disegno complessivo di tutto il waterfront locale, entrerà a pieno titolo tra i principali attrattori di flussi turistici della città».

Ma oltre alla "creatura" di Antonio Paoletti, a finire sotto tiro sono anche le accuse lanciate dal centrodestra. Pierpaolo Roberti in testa, e l'espressione "flop" affibiata all'intera operazione Porto Vecchio. «Forza Italia e Lega Nord - afferma il segretario del Pd triestino, Nerio Nesladek - hanno tenuto in ostaggio la città e Porto Vecchio per anni, privilegiando interessi di parte e nicchie di potere. Nei dieci anni in cui ha amministrato la città Dipiazza ha guardato il porto di Trieste come una terra incognita, ha eseguito gli ordini del senatore Camber e ha fatto largo alla gestione Monassi. Ora, alla ricerca di una terza giovinezza politica, priva a parlare di porto e ci dice che siamo bravi: grazie».



Una veduta del Porto vecchio nella zona del Magazzino 26

«Dipiazza - intervengono Roberto Decarli e Elena Marchigiani di Uniti per Trieste - pretendeva di essere l'uomo "del fare": l'uomo che avrebbe "decamberizzato" Trieste, smuovendo l'immobilismo del senatore. A pochi anni di distanza il "camberizzato" sembra nuovamente essere lui. Ingoia le parole dei soci di controllo della sua coalizione (il leghista Roberti e i forzaitaliotti) che vogliono bloccare di nuovo tutto nonostante che le scelte, oggi, siano nelle mani del Comune e dei cittadini e non di un palo di grandi costruttori».

A dar loro man forte Giovanni Barbo, consigliere comunale democratico e candidato al Consiglio. «"Indietro tutta!": questo potrebbe essere lo slogan della coalizione di centrodestra, che si esprime per bocca del vicesindaco in pectore Roberti contro il rilutilizzo di Porto Vecchio e chiedendo di fare un passo indietro. Ma Dipiazza non diceva di essere a favore? Pare sempre più evidente, invece, che a comandare la coalizione non è lui».

Dal fronte opposto, quello di Un'Altra Trieste, arrivano invece bordate bipartisan. «Lo spot elettorale di Cosolini è riuscito - afferma la candidata alla carica di sindaco, Alessia Rosolen -, adesso aspettiamo i fatti. Dopo decenni di paralisi, Porto Vecchio deve muovere gli ormeggi, non ridursi a uno spot elettorale». Fin qui, si diceva, l'affondo a Cosolini. Ma ce n'è anche per padani e azzurri. «Se Cosolini, al netto delle operazioni simpatia, galleggia in acque stantie, Dipiazza rischia il naufragio nel tempestoso mare dell'improbabile tridente Lega – Forza Italia – Fratelli d'Italia - aggiunge -. I berluscones, o quelli che sono rimasti, sono inarrivabili professionisti nel paralizzare tutto, perchè convinti che l'immobilismo sia più semplice da gestire. Periodicamente, la Lega, propone inesistenti agevolazioni fiscali ed applicazione di regimi extradoganali legate al Punto Franco». Infine l'affondo conclusivo: «Cosolini, in attesa di incassare 50 milioni di euro generosamente offerti dal Pd nazionale, usa Porto Vecchio come suo personale parco giochi. Dipiazza, ostaggio di utopie indipendentiste e dei gattopardi della politica, propone un programma imbarazzante, sconclusionato e incoerente, e si barcamena tra le posizioni ambigue dei partiti che lo appoggiano».

Numerosi sono gli esempi di riqualificazioni portuali, ma nel caso di Trieste i termini sono invertiti: una città piccola alle prese con un' area enorme, per una sfida complessa e originale. Le modalità edilizie di intervento - ha spiegato Fulvio De Blasio, director di EY - «privilegiano una integrazione tra storia e contemporaneità e il progetto prevede l' unione di interventi di risanamento e restauro insieme ad azioni di ricostruzione. L' obiettivo finale è quello di creare un ampio mix di destinazioni d' uso ai fini di un efficace riutilizzo degli spazi. Le aree del porto franco andranno ovviamente ridefinite considerando le potenzialità connesse all' uso per attività non tradizionali, con un' auspicabile flessibilità di utilizzo».
Progetti simili, sviluppati in altre città come Marsiglia, Lione ed Amburgo, hanno richiesto investimenti molto alti (tra i 3 e i 10 miliardi di euro) e attrazione di nuova domanda, ma con ritorni significativi, ad esempio sull' occupazione e il turismo. Casi internazionali hanno attratto tra i 3 e i 10 milioni di persone nel primo anno. Gli interventi sul Porto Vecchio dovrebbero avere inizio tra il 2017 e il 2018.
© RIPRODUZIONE RISERVATA .@Ganz24Ore.

BARBARA GANZ

Porto di Venezia: inaugurato Fresh Fruit Corridors. Primo treno "pilota" merci destinate a mercati europei

(FERPRESS) - Venezia, 12 MAG - E' partito dal Porto di Venezia il primo treno "pilota" del "Fresh Fruit Corridors" che vede impegnata l'Autorità Portuale di Venezia, lo spedizioniere VLS Veneta Lombarda Srl e l'operatore ferroviario Rail Cargo Austria nella realizzazione della prima catena logistica per i container refrigerati e le merci deperibili destinate ai mercati europei.

Un sistema interamente intermodale che fonde assieme nave e treno, cofinanziato dall'Unione Europea con 10 milioni di euro (di cui 1,5 milioni investiti a Venezia) con l'obiettivo di sostenere, sperimentare e implementare servizi di trasporto veloce per i prodotti agri-food (alimentari freschi) provenienti da Israele-Giordania-Palestina. Sbarcati a Venezia i primi 30 containers refrigerati contenenti patate provenienti da Israele e giunte in banchina via nave. Dopo i controlli fito-sanitari e le formalità doganali di transito, nella sono stati instradati via ferrovia e spediti a Rotterdam su un treno a temperatura controllata, la vera innovazione del progetto.

L'intera operazione si è svolta in sole 32 ore (da Venezia a Rotterdam) consentendo un risparmio complessivo per le merci di oltre 5 giorni rispetto al normale viaggio via nave e garantendo un monitoraggio costante del tragitto, della temperatura e quindi della catena del freddo, lungo tutto il percorso grazie all'innovativo sistema di monitoraggio da remoto.

Infrastrutture. A tre anni dall'incidente [redacted] e Capitaneria cercano di superare lo stallo - Prevista la Conferenza dei servizi

Genova, porto senza torre piloti

Problemi burocratici, legali e tecnici hanno bloccato un progetto indispensabile

Raoul de Forcade
GENOVA

Sono passati tre anni dalla notte del 7 maggio 2013, quando la torre piloti di Genova fu urtata dalla portacontainer in manovra Jolly Nero, della compagnia Messina, e crollò, uccidendo nove persone al lavoro nell'edificio. Ancora si è lontani, però, dall'avvio della costruzione di una nuova torre. L'inchiesta giudiziaria sull'incidente è ancora in corso. Da pochi giorni si è commemorato l'anniversario dell'evento, non senza polemiche da parte dei parenti delle vittime, per la decisione di anticipare di un giorno la cerimonia del ricordo.

Nelle settimane successive alla tragedia, le istituzioni avevano promesso una ricostruzione in tempi brevi della torre. Dopo tre anni, però, nonostante l'architetto Renzo Piano abbia disegnato e donato al porto il progetto per la nuova struttura, nonostante sia stato deciso il luogo dove sorgerà (la nuova darsena antistante la Fiera di Genova) e siano stati stanziati 16 milioni per la sua costruzione, la nuova torre ancora non c'è. Di più: non si sa quando potrà partire la gara per assegnare il progetto.

Tutto ciò anche se è manifesta l'intenzione di tutti, a partire da [redacted] e Capitaneria, rette entrambi oggi dall'ammiraglio Giovanni Pettorino, di ricostruire davvero la torre.

L'APPELLO
L'ammiraglio Pettorino: «Seguo in prima persona la vicenda, la nuova torre è necessaria ed è un simbolo per le vittime del crollo»

A rallentare l'opera hanno contribuito ragioni burocratiche, legali e tecniche. Tra queste ultime l'allarme dei tecnici sul fatto che la posizione decisa per la nuova struttura la esponga ad allagamenti nella parte inferiore, nel caso venga colpita da onde più grandi del consueto che, in media, ogni 50 anni colpiscono il porto di Genova. Questo problema sembra, però, ora superabile con l'innalzamento della diga interna che protegge la darsena nuova della Fiera, dagli attuali 6,5 metri a 8 metri.

A rallentare le operazioni della port[redacted]per il via alla costruzione, ci si è messa anche al Corte dei conti, che ha espresso pesanti rilievi sul fatto che 3,5 milioni dei 16 stanziati per la torre provengano dagli interessi sul ritardo di un pagamento, da parte dello Stato, di 70 milioni attinenti all'accordo di programma per l'Ilva di Cornigliano. Il Mit ha però dato lil placet all'operazione. Vi è poi un ritardo causato dalle difficoltà di inserimento del progetto in quello più ampio, sempre di Piano, del Blueprint, che ridisegna l'intera zona della Fiera. Difficoltà ascrivibili soprattutto al fatto che il direttore tecnico [redacted] è attualmente indagato e sotto processo per una vicenda di appalti e quindi manca, all'interno dell'ente, chi può assumere decisioni progettuali.

Per ovviare a questo inconveniente è in corso di convocazione una Conferenza dei servizi che potrà dare l'ok a eventuali correttivi al progetto. «Sto seguendo – afferma Pettorino - in prima persona questo dossier sul quale mi spenderò fino in fondo. Perché la nuova torre piloti, così come disegnata da Piano, non solo è necessaria al porto di Genova ma è anche un simbolo per rendere omaggio alle vittime e per ricordare una ferita che non si rimarginerà mai».

Intanto, però, testimonia John Gatti, capo dei piloti del porto di Genova, senza una torre di controllo i piloti operano da tre anni in condizioni precarie, «con tecnologie non all'altezza di un porto importante come Genova. Sono però ottimista, perché vedo che tutti i soggetti coinvolti si stanno spendendo per arrivare davvero alla costruzione della torre».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervento

16 milioni
Lo stanziamento
Per la costruzione della nuova torre piloti

9
Le vittime
Il crollo dell'edificio ha provocato nove morti

Futuro L'architetto Renzo Piano ha disegnato e regalato al porto il progetto (*a fianco il rendering*) per la nuova torre piloti

Culmv, doppia trattativa per evitare il rosso / IL RETROSCENA

Genova - Adeguamento delle tariffe e contributo "salva-compagnie": in ballo ci sono 1,4 milioni di euro. Da Roma nessuna risposta sui soldi da corrispondere in cambio del taglio degli organici. Circa 600 mila euro il passivo se non andasse in porto la trattativa con i terminalisti

Genova - **Martedì mattina si è chiuso l'ultimo - ma non conclusivo - incontro tra la Compagnia unica del porto di Genova e i rappresentanti di 11 terminalisti che operano nello scalo ligure,** con obiettivo la definizione dell'adeguamento tariffario per le attività svolte dai camalli in banchina e a bordo di navi e traghetti. In discussione ci sarebbe un conto da 600 mila euro, determinato dall'innalzamento (+2%) della tariffa base deliberata dall'Autorità portuale di Genova ad aprile 2015 ma retroattiva fino a gennaio dello stesso anno, sulla quale si innesta (soprattutto) una seconda trattativa tra la Compagnia e ogni singolo terminalista.

Perché la Compagnia chiuda entro questo mese il bilancio in pareggio , non basta tuttavia questa contrattazione - secondo uno schema che si ripete dal 2008, cioè da quando la Culmv è diventata fornitore di manodopera secondo l'articolo 17 della legge portuale e su pressione del ministero dei Trasporti (fino a quel momento i camalli avevano avuto il doppio *status di impresa e fornitore). Ai 600 mila euro si aggiungono infatti 828 mila euro per la formazione continua richiesti alla fine dell'anno scorso dalla Culmv proprio al ministero sulla base di un'interpretazione dell'utilizzo del decreto "salva-compagnie" che ha permesso - perlomeno nel porto di Livorno - di spalmare su più anni il contributo pari al 15% delle entrate da tasse portuali assegnato dall'Authority a fronte di una riduzione del 5% degli organici da parte della compagnia.*

Non avendo fruito per il bilancio 2014 della totalità della cifra tecnicamente spettante dal salva-compagnie, la Culmv per il bilancio 2015 chiede al ministero l'autorizzazione perché Palazzo San Giorgio eroghi 828 mila euro per coprire i costi della formazione continua. Ma nonostante le richieste inoltrate prima all'Autorità portuale e poi al ministero (l'ultima lettera dovrebbe essere di circa un mese fa), non sono ancora arrivate risposte. Sul "salva-compagnie" del resto pesa anche il ricorso dei revisori dell'Authority a Corte dei Conti e procura proprio sui 3,6 milioni deliberati per il bilancio 2014, perché secondo la tesi dei tre funzionari la riduzione del 5% degli organici Culmv non andava fatta solo sugli operativi ma nel totale fra operativi e amministrativi.

Il Secolo XIX

DAL MINISTERO NESSUNA RISPOSTA SUI SOLDI DA CORRISPONDERE IN CAMBIO DEL TAGLIO DEGLI ORGANICI

Culmv, doppia trattativa per evitare il rosso

Adeguamento delle tariffe e contributo "salva-compagnie": in ballo ci sono 1,4 milioni di euro

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Martedì mattina si è chiuso l'ultimo - ma non conclusivo - incontro tra la Compagnia unica del porto di Genova e i rappresentanti di 11 terminalisti che operano nello scalo ligure, con obiettivo la definizione dell'adeguamento tariffario per le attività svolte dai camalli in banchina e a bordo di navi e traghetti.

In discussione ci sarebbe un conto da 600 mila euro, determinato dall'innalzamento (+2%) della tariffa base deliberata [redacted] di Genova ad aprile 2015 ma retroattiva fino a gennaio dello stesso anno, sulla quale si innesta (soprattutto) una seconda trattativa tra la Compagnia e ogni singolo terminalista.

Perché la Compagnia chiuda entro questo mese il bilancio in pareggio, non basta tuttavia questa contrattazione - secondo uno schema che si ripete dal 2008, cioè da quando la Culmv è diventata fornitore di manodopera secondo l'articolo 17 della legge portuale e su pressione del ministero dei Trasporti (fino a quel momento i camalli avevano avuto il doppio *status* di impresa e fornitore).

Ai 600 mila euro si aggiungono infatti 828 mila euro per la formazione continua richiesti alla fine dell'anno scorso dalla Culmv proprio al ministero sulla base di un'interpretazione dell'utilizzo del decreto "salva-compagnie" che ha permesso - perlomeno nel porto di Livorno - di spalmare su più anni il contributo pari al 15% delle entrate da tasse portuali assegnato [redacted] a fronte di una riduzione del 5% degli organici da parte della compagnia.

Non avendo fruito per il bilancio 2014 della totalità della cifra tecnicamente spettante dal salva-compagnie, la Culmv per il bilancio 2015 chiede al ministero l'autorizzazione perché Palazzo San Giorgio eroghi 828 mila euro per coprire i costi della formazione continua.

Ma nonostante le richieste inoltrate prima [redacted] e poi al ministero (l'ultima lettera dovrebbe essere di circa un mese fa), non sono ancora arrivate risposte.

Sul "salva-compagnie" del resto pesa anche il ricorso dei revisori [redacted] a Corte dei Conti e procura proprio sui 3,6 milioni deliberati per il bilancio 2014, perché secondo la tesi dei tre funzionari la riduzione del 5% degli organici Culmv non andava fatta solo sugli operativi ma nel totale fra operativi e amministrativi.

Senza questi due incastri, trattativa coi terminalisti e salva-compagnie, la Culmv rischia di chiudere il 2015 con 1,4 milioni di rosso.

quarati@ilsecoloxix.it

Manifestazione di protesta dei portuali genovesi ANSA

DAL 1° LUGLIO IN VIGORE L'OBBLIGO DI PESATURA DEI CONTAINER DESTINATI ALL'EXPORT

Nei porti c'è rischio di paralisi

Nel solo scalo di Genova dovrà essere misurata la massa lorda di oltre mille container al giorno
Secondo Conforti (Assiterminal) e Alberti (Fedespedi) vanno autorizzati strumenti di pesatura dinamici

Dal prossimo 1° luglio i porti italiani rischiano di vivere una grave situazione di congestione per effetto dell'entrata in vigore del nuovo regolamento che impone la pesatura di ogni container destinato all'esportazione. Lo prevede la convenzione internazionale Solas che in Italia spiegherà i suoi effetti secondo quanto previsto dal decreto dirigenziale n. 447/2016 scritto dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e firmato dal Comando generale delle Capitanerie di porto.

Una nota del dicastero spiega che «il decreto, tra le altre previsioni, introduce il concetto di tolleranza sui criteri di pesatura dei container, individuando un periodo transitorio fino al 30 giugno 2017, durante il quale per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore potranno essere utilizzati anche strumenti diversi da quelli regolamentari, purché l'errore massimo non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati e, comunque, che non superi i 500 chilogrammi. Inoltre è stata prevista in sede di controlli e verifiche effettuati dopo la prima pesatura una tolleranza, per ciascun contenitore, pari al 3% della massa lorda verificata».

Tutto ciò non basta però, secondo gli operatori, a evitare la paralisi in banchina. Il presidente di Assiterminal (Associazione terminalisti portuali italiani), Marco Conforti, preferisce non commentare nel merito i contenuti della nota ma fa presente che «non è possibile sapere quali siano gli strumenti di pesatura regolamentari» e sottolinea inoltre che «non sappiamo dove sono». Conforti con queste parole intende porre l'accento sul fatto che nei porti e, soprattutto, fuori dai porti, ci sono troppo pochi strumenti per pesare i container. Non solo: la definizione di quali siano le pese regolamentari è scritto in un decreto legislativo del 1992 (precisamente il n. 517/1992) dove si parla al tempo stesso di strumenti per la determinazione della massa per il calcolo di un pedaggio, di pazienti e medicine (nella prassi medica), di determinazione delle masse in occasione delle analisi effettuate in laboratori medici e farmaceutici, di determinazione del prezzo in funzione della massa per la vendita diretta al pubblico e la confezione di preimballaggi. Il numero di Assiterminal avverte: «Ciò che più preoccupa la nostra categoria è il rischio di congestionamento delle banchine portuali perché sappiamo essere molto pochi oggi gli strumenti in dotazione fuori dai porti».

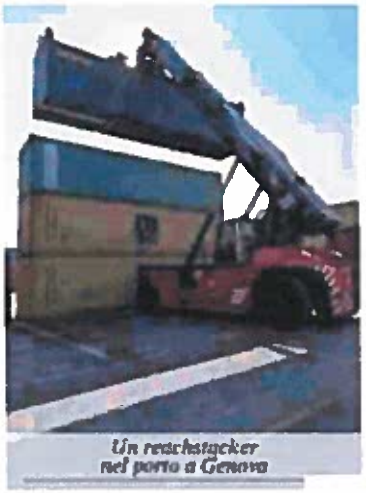
Una sensazione condivisa anche dal presidente di Fedespedi (Federazione nazionale spedizionieri), Roberto Alberti, che sperava in soglie di tolleranza maggiori dei 500 kg previsti e dice: «Sulla dotazioni di sistemi di pesatura fuori dai porti il nostro comparto è abbastanza in ritardo. Inoltre, con le nuove regole, anche la preparazione e l'inoltro dei container al terminal portuale dovrà avvenire con maggiore anticipo rispetto alla prassi recente poiché i terminal avranno bisogno con anticipo le informazioni sulla massa lorda dei contenitori prima che venga effettuato il piano di carico della nave». Alberti ha messo infine in evidenza anche un altro delicato aspetto relativo a quanto prescrivono i decreti 517/1992 e 22/2007 a proposito di pesatura container: «Per come stanno le cose oggi, gli strumenti di pesatura definiti regolamentari sarebbero solo le pese a raso sia per i camion che per i vagoni ferroviari. Gli altri strumenti dinamici (reachstacker, gru transtainer e altri mezzi di sollevamento da piazzale) non sono compresi (fatta salva la tolleranza dei primi dodici mesi) perché non sono macchine progettate per la misurazione precisa delle merci che sollevano».

Un'analisi spannometrica condotta sui volumi di container del porto di Genova condotta dalla società di autotrasporto Autamaroccchi rende bene l'idea del fenomeno. Nello scalo del capoluogo ligure gravitano ogni giorno circa 3.500 camion per il trasporto di contenitori, da questi circa il 60% trasferiscono merce destinata all'esportazione (dunque circa 2.100 camion).

Pur ammettendo che metà di questi contenitori vengono pesati al punto di origine (ipotesi molto ottimistica), ne rimarrebbero altrettanti in arrivo sotto la Lanterna con la pesatura del carico ancora da fare e tradizionalmente l'afflusso dei mezzi in porto si concentra fra le ore 14 e le 15. «Ciò significa che dovrebbero essere pesati da 700 a 900 camion nell'arco di un paio d'ore mentre secondo le stime una bilancia a raso, con le relative verifiche dei documenti e data entry sui sistemi portuali, sarebbe in grado di gestire a regime, fra 10 e 15 camion all'ora», spiegano da Autamaroccchi.

L'unica via d'uscita sarebbe quella di includere i sistemi di pesatura dinamici (gru e macchine da piazzale per il sollevamento) fra quelli regolamentati ma ciò richiederebbe una modifica ai decreti legislativi passati

(riproduzione riservata)



Un reachstacker nel porto a Genova

L'avvisatore Marittimo

Stazioni Marittime: «Nel 2016 passeggeri in aumento del 30%

Ammonta a 168.264 euro l'utile netto registrato nel corso del 2015 da Stazioni Marittime spa. Il dato è stato ratificato oggi dagli azionisti della società, riuniti in assemblea per fare il punto sui risultati raggiunti nell'anno passato e sul futuro programma di attività. Il fatturato, pari a circa 22,3 milioni di euro, si è ridotto del 4% rispetto al 2014, mentre il cash flow si è attestato a circa 4,4 milioni di euro. Il 2015 ha registrato 848.227 crocieristi, di cui 565.687 home port e 282.540 in transito, con un incremento di 24.118 passeggeri rispetto al 2014. La crescita ha interessato soprattutto il numero di passeggeri in transito, che sono passati dai 252.646 del 2014 ai 282.540 del 2015 (+11,8%). Sempre importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2015 ha portato nei terminal genovesi oltre 740.000 passeggeri per 133 toccate complessive, confermando il suo costante rafforzamento nel Porto di Genova, hub strategico della compagnia nel Mediterraneo. Da porre in rilievo che la P&O Cruises, dopo gli ottimi riscontri avuti nel 2014 anche in termini di sinergia con l'Aeroporto di Genova, ha confermato la propria presenza movimentando complessivamente circa 65.000 passeggeri per 18 scali complessivi. La Princess Cruises nel 2015 ha incrementato gli scali (dai 4 del 2014 ai 12 del 2015), per un totale di 33.719 passeggeri contro i 12.641 del 2014. Il traffico traghetti ha chiuso il 2015 in positivo rispetto all'anno precedente, con 2.105.626 passeggeri (+4,41%), 717.064 auto (+4,38%), 44.082 moto (+4,86%) e 1.914.758 metri lineari di rotabili (+0,71%, quindi sostanzialmente stabili). Come già accaduto lo scorso anno, il traffico traghetti ha invertito la tendenza al ribasso del periodo precedente, facendo registrare percentuali di incremento contenute ma incoraggianti. Sulle linee con la Sardegna sono stati movimentati circa 92.000 passeggeri in più rispetto al 2014, la Corsica ha registrato un incremento di 7.000 passeggeri e la Sicilia di 13.000 passeggeri. In calo invece il Nord Africa (-21.300 passeggeri). Da evidenziare l'incremento del traffico commerciale sulla Sardegna, pari a 12.600 metri lineari circa, che conferma il trend positivo dei collegamenti con l'isola. Sempre importanti i volumi di traffico di Grandi Navi Veloci che nel 2015 ha movimentato 791.372 passeggeri (circa il 40% del totale) e 1.050.535 metri lineari (circa il 55% del totale) confermandosi come principale operatore traghetti.

Per il 2016 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita che, sebbene contenute, fanno ben sperare in una continuazione della ripresa dei traffici. Per il settore delle crociere si prevede invece per l'anno in corso un forte incremento dei traffici, con una impennata del 30% circa, per un totale di 1.100.000 passeggeri di cui 726.000 home port e 374.000 transiti. La MSC Crociere rafforzerà la presenza effettuando 52 scali in più (dai 133 del 2015 ai 185 del 2016), con un incremento di circa 240.000 passeggeri rispetto al 2015. Confermati anche gli scali P&O Cruises (59.000 pax), Princess Cruises (32.000 pax) e Pullmantur (9.000 pax).

I CONTI

Stazioni Marittime, nel 2015 crescono crociere e traghetti

STAZIONI Marittime chiude il bilancio 2015 con un utile netto di 868mila euro e un fatturato di 22,3 milioni. Nel corso dell'anno, spiega la società guidata dall'ad Edoardo Monzani, sono transitati da Genova 2.853.853 passeggeri di crociere e traghetti, con un incremento del 4% rispetto al 2014 (+108.885 unità). I croceristi sono passati da 824.109 a 848.227 (+24.118 unità, 3%). Anche il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un incremento, proseguendo la tendenza già registrata nel 2014: da 1.920.859 passeggeri si è passati a 2.005.626, con un incremento di 84.767 unità (+4,4%). Gli investimenti effettuat[redacted]e da Stazioni Marittime sull'area passeggeri negli ultimi quattordici anni ammontano a 82 milioni di euro, con la creazione tra l'altro di nuovo banchine, l'ampliamento dei piazzali operativi e dei terminal, la realizzazione di nuove terrazze di imbarco e di passerelle elettromeccaniche per il collegamento con le navi.

LA KERMESSE NON AVRÀ I GOMMONI

Nasce il Salone Nautico 2016 "Saremo aperti anche la sera"

MASSIMO MINELLA

Due nuove banchine per fare spazio alle barche che non lasciano Genova e tornano a crescere in Fiera, a cominciare dal fuoribordo. E poi un "Katamaran hub", nuove aree coperte sul piazzale e la decisione di tornare a restare aperti anche dopo cena, di sera, grazie anche all'anticipo di settembre. Da due giorni è nata ufficialmente la cinquantaseiesima edizione del Salone Nautico di Genova, in scena nelle darsene al padiglione B dal 20 al 25 settembre. Il momento resta difficile e ieri otto operatori del settore dei gommoni hanno annunciato che non saranno a Genova per l'edizione di settembre. Carla Demaria, presidente di Ucina, rilancia: «Spero ci possano ripensare, ma questo annuncio è causa della campagna di totale confusione che si è creata».

SEGUE A PAGINA IV

Demaria, Ucina "Difenderemo Genova ma pronti a dialogare"

La presidente dell'associazione sull'ipotesi-Milano Prioritario il Nautico, poi discutiamo di altre proposte

« SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

Mentre Genova si prepara all'evento, il clima di burrasca fra le due anime del comparto (Ucina e Nautica Italiana) non dà segni di miglioramento. Le proposte avanzate dal presidente di Nautica Italiana Lamberto Tacoli (tre eventi nel 2017, fra cui quello in autunno indoor a Milano) sono state giudicate da Ucina destabilizzanti per il settore e tali da mettere in forte crisi l'evento di Genova.

Presidente Demaria, cominciamo dall'annuncio dell'addio al Nautico dei gommoni?

«Mi spiace tantissimo, oltretutto erano aziende che avevano resistito negli anni della crisi e ora dicono che non ci saranno, proprio quando il mercato dà segni di ripresa. Ma questo è il risultato di una campagna che fu balenare Milano come alternativa a Genova. Per fortuna il presidente della Regione Toti so n'è accorto e ha scelto di sostenere l'unica vetrina certa della nautica di questo Paese, Genova».

Si riferisce alla decisione di Toti di entrare nei Saloni Nautici, al 100 per 100 da Ucina?

«Non solo a questo. Al tavolo del 29 aprile Toti ha spiegato di non avere alcuna intenzione di lasciare una cosa certa, come Genova, per qualcosa che non è ancora nata. Io ho chiesto di mostrarmi un'analisi di fattibilità di Milano, ma non c'è nulla. Genova è il presente e anche il futuro, da due anni lo organizzano i Saloni Nautici. È un problema? Non lo era prima della scissione perché dovrebbe esserlo adesso?»

Converrà che Genova non se la sta passando troppo bene.

«Nel 2008 la nautica fatturava 6 miliardi e mezzo di euro, il mercato italiano valeva il 47% e i motri quadrati coperti erano 115mila. Oggi siamo a 2,4 miliardi, il mercato italiano è al 2% del fatturato e le aree di Genova sono 42mila quadrati. In mezzo, nel 2012, c'è stata anche la legge Salva Italia che ha demolito la nautica. In un contesto simile Genova è stata straordinaria, avrebbe potuto essere spazzata via ed è ancora l'evento di riferimento. Ce l'ha fatta perché ha messo in campo più di mezzo secolo di storia e di capacità. Certo, non se la gioca più come un tempo con Fort Lauderdale e Miami, ma con Cannes, ma i tempi sono cambiati».

La crisi continua?

«Non viviamo un periodo facile, ma abbiamo per la prima volta dei dati positivi, soprattutto per quanto riguarda i contratti di leasing, che vuol dire mercato italiano. Il presidente di Assilea ha parlato nuovamente di un effetto Salone, con 50 milioni di contratti nei mesi successivi all'evento di Genova. E questa ripresa del mercato italiano farà tornare anche gli operatori stranieri a settembre».

Avete già dei dati su Genova 2016?

«Abbiamo aperto da 48 ore le iscrizioni, tutti quelli che si erano preiscritti stanno confermando.

Supereremo il numero dell'anno scorso e lanceremo un nuovo for-

mat, aggiungeremo due banchine perché avremo più barche, creeremo più spazi coperti a terra per gli eventi e resteremo aperti anche di sera, sperando che l'anticipo sui tempi ci favorisca in questo. Vogliamo distruggere tutto questo?»

Milano distruggerebbe tutto questo?

«Il problema non è Milano. Già nel 2012 ci fu chi la ipotizzò, mentre altri proposero Viareggio e La Spezia. Ma Milano è un qualcosa che va verificato, non può essere usato sui media per colpire un evento certo come Genova. Io devo difendere quello che ho di certo, poi sono prontissima a valutare anche Milano».

C'è spazio di dialogo con Nautica Italiana?

«Al tavolo del 29 aprile ci eravamo detti di lavorare in silenzio, come atto di responsabilità, per studiare insieme la situazione. Noi siamo apertissimi alla analisi, ma chiedevano di togliere i riflettori a tutto questo. Invece è ripartita subito la campagna per dare visibilità a ciò che non ha la minima conferma».

Anche voi avevate lanciato Venezia e l'usato...

«Abbiamo capito che non c'erano le condizioni e lo abbiamo comunicato. Ma al tempo stesso abbiamo rivendicato la scelta di Genova come prioritaria. E continueremo a farlo. Guai a far passare l'idea che si potrebbe saltare un anno. Guardate che cosa è successo a Torino con l'auto. Hanno detto saltiamo un anno, e ora il Salone è a Ginevra».

Quindi avanti con Genova.

«Avanti tenacemente, anche per non buttare un avviamento di più di 50 anni. Poi se ci sono proposte interessanti prontissimi a valutarle, facendo tutte le analisi e aprendo tutti i tavoli».

Si potrebbero far convivere più eventi?

«Si può far convivere tutto, si possono fare tante cose insieme. E i Saloni Nautici non sono mai stati un qualcosa di chiuso. Come più volte detto, il capitale è aperto a chi ha idee e progetti. La Regione Liguria è entrata e questo ci riempie di soddisfazione».

I VOLTI

DEMARIA
La presidente di Ucina Carla Demaria annuncia le novità che riguarderanno la prossima edizione del Salone di Genova

CALENDA
Il neoministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda si è occupato già da viceministro dei problemi della nautica

CONVEGNO IERI INCONTRO ALLE STANZE PROMOSSO DALL'ASSOCIAZIONE 28 APRILE

Porto, una espansione su più fronti

«PUNTARE sulle eccellenze ed essere collegati con il mondo». E' l'obiettivo principale [redacted] di Marina di Carrara, come sottolineato dal presidente Francesco Messineo durante l'incontro di ieri alle Stanze del teatro Guglielmi. Un'iniziativa promossa dall'associazione «28 Aprile» per «fare il punto su quei progetti – ha ricordato la presidente Elena Cordoni – di cui si parla da molto tempo». Prima di lasciare la parola a Messineo per descrivere le attività del porto di Marina di Carrara, l'ex onorevole massese ha ricordato della prossima unificazione del porto apuano con quello ligure di La Spezia. «Una novità che non mi trova favorevole – ha dichiarato la Cordoni – immaginando che non sarà semplice mettere d'accordo due Regioni su aspetti di varia natura». Sempre la Cordoni ha espresso anche «forte preoccupazione per l'aumento del passaggio di mezzi pesanti – ha sottolineato – sia in virtù delle novità nella viabilità derivate dall'apertura del Nuovo ospedale apuano, che per l'immagine turistica della nostra zona». Dal Piano regolatore del porto alle navi di lusso che approdano a Marina di Carrara, proseguendo con i camion in transito, il servizio ferroviario che tra qualche settimana darà il via a nuovi collegamenti con il nord Italia, fino alla realizzazione di interventi su viabilità e traffico, tra cui alcune rotatorie grazie alla partecipazione del Gruppo Grendi, il nuovo operatore commerciale del porto di Marina di Carrara. Sono gli argomenti trattati da Messineo, che ha sottolineato anche «l'importanza del rapporto con Ge Oil & Gas e Nuovo Pignone». E infine l'erosione «con il dragaggio e il rimpascimento, messi in cantiere per garantire più spiaggia a tutto il litorale apuano». E per concludere l'intervento di Nereo Marcucci, presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica.

I PIANI DI MESSINEO

Si punta su Nuovo Pignone, marmo e navi da crociera I progetti con il gruppo Grendi

Stefano Guidoni

INIZIATIVE TUTTO IL PROGRAMMA CON LEM,

«Mare» di eventi in Fortezza Vecchia

IL MESSAGGIO è chiaro, anche perchè ormai è ripetuto ad ogni occasione: «Il porto ha bisogno della città e la città ha bisogno del porto». già presidente portuale ed oggi commissario (in attesa di riconferma, data per scontata, tra ieri sera ed oggi) l'ha rilanciato ieri in Fortezza Vecchia, nel presentare insieme a Francesca Morucci e Gabriele Gargiulo il programma delle iniziative per la giornata europea del mare. Un programma curato da Francesca Morucci in prima persona, con l'ausilio di Rita Franchi del Lem che ha curato la parte delle visite in acqua, aperte alle scuole ma anche ai cittadini, che si svolgeranno grazie alla disponibilità di una serie di barche che percorreranno i Fossi e anche il porto, tra le quali il supply vassel «ito» della holding Neri. Le giornate del mare partono da lunedì prossimo 16 maggio con «Navi di maggio» e la visita alla motovedetta Gregoretti, ormeggiata nel Mediceo (molo Elba). Il 20 maggio ci sarà la premiazione della composizione letteraria «Racconta il tuo porto» tra le scuole, alle quali sarà anche proiettato un video dell'associazione «Vertigo». Nel pomeriggio, inaugurazione dei pannelli sui progetti per il recupero del silos ideati da studenti di tutto il mondo (collaborazione del Rotary Club) e le tesi di laurea dell'iniziativa del workshop dell'anno scorso da parte della Porto 2000 immobiliare. Dal 20 al 22 maggio musica dal vivo in Fortezza a partire ogni sera alle 22.

CI SARANNO anche «open day» all'acquario dal 21 al 23 con laboratori ludici gratuiti per i bambini anche nel pomeriggio (dalle 15 alle 16). Previsti sempre all'acquario uno spettacolo teatrale per il 22 maggio dedicato a Santa Giulia alle 16, e infine l'apertura continuata del Port Center in Fortezza (richiesta di visita da inoltrare agli uffici telefonando allo 0586-249598). Come è stato ricordato sia da Gallanti che da Gargiulo, le iniziative per la «Giornata del mare» vogliono riconfermare l'impegno portuale a farsi parte dirigente di un sempre maggiore interessamento dei cittadini al porto ed alle sue storie, utilizzando la Fortezza Vecchia, in gestione per altri 4 anni

A.F.

IL NODO PORTE VINCIANE APERTE: I COSTOSI DRAGAGGI RISCHIANO DI ESSERE INUTILI

Darsena Toscana, i fanghi sono aumentati

LA SORPRESA è di quelle poco gradite, ma è anche la conferma che le «porte vinciane» aperte sono una jattura per il porto. I fatti: l'operazione dragaggio in Darsena Toscana dovrebbe concludersi la prossima settimana ma i rilievi fatti circa un anno fa sui quantitativi di fanghi da togliere sono risultati «sballati» di almeno 100 mila tonnellate. Ovvero, in meno di un anno dalle «porte vinciane» sono entrate altri 100 mila tonnellate di fanghi che comporteranno per [redacted] una spesa supplementare di circa 1 milione di euro. In sostanza: dai 700mila metri cubi che erano stati misurati meno di un anno fa siamo arrivati a 800mila metri cubi. E non c'è alcuna garanzia che con le prossime piogge non arrivi altro fango, a vanificare il grande dragaggio di questi giorni. [redacted] è torata alla carica con la Regione per accelerare le operazioni di passaggio di gestione delle «porte vinciane» ai propri tecnici. Ma la strada è ancora lunga. Per il momento. Essendo scaduto il protocollo che era stato firmato da tutti gli enti locali interessati sia di Livorno che di Pisa, a Firenze si sta lavorando per un secondo e aggiornato protocollo. Che dovrebbe anche comprendere gli accordi (e i finanziamenti) per la sospirata foce armata del Calambrone.

DICHIARAZIONI ufficiali non ce ne sono, ma se è vero che è stata già finanziata almeno la prima parte dell'intervento della foce armata - le due sponde e il dragaggio a 3,5 metri della parte che sbocca in mare - non c'è ancora accordo sui dettagli del protocollo che dovrebbe dare il via libera ai lavori. E' nato il problema del raccordo ferroviario che le FS hanno in costruzione tra le due sponde della Darsena Toscana e la rete nazionale. Il problema è che l'attuale ponte girevole ferroviario che attraversa il raccordo tra lo scolmatore e la Darsena Toscana non è adatto al passaggio dei treni previsti: e l'unica soluzione è quella di tombare il accordo stesso, il che eliminerebbe per sempre anche le «Porte vinciane». Però il raccordo non si può tombare finchè non si verificheranno due soluzioni: la foce armata e il "taglio" del ponte stradale del Calabrone con la sostituzione della sua campata centrale con un ponte levatoio, per far passare le barche e gli scafi dalla Darsena Pisana al mare. Le "porte vinciane", potrebbero rimanere aperte ancora per molto.

A.F.

LA RICHIESTA Pressing [redacted] sulla Regione Toscana per sbloccare la vicenda Porte Vinciane

Livorno:Al via i festeggiamenti in occasione della Giornata Europea del Mare,dal 16 al 22 maggio

Tra mostre e concorsi letterari.Ecco la kermesse targata "Porto Aperto"

Livorno, 12 maggio 2016 - «A volte mi domando se non stiamo diventando, più che un'Autorità Portuale, una vera e propria associazione culturale», nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, di fronte a giornalisti e operatori, Gallanti ci scherza su, ma la battuta spiega meglio di ogni altro ragionamento il senso di una linea di azione politica volta a favorire non solo l'aumento dei traffici dello scalo labronico, ma impostata anche a misura della valorizzazione del patrimonio storico, architettonico e culturale di una città portuale che, per dirla con l'avvocato dei moli, sta riscoprendo sempre di più la propria identità.

E quale occasione migliore per dimostrarlo che non quella di una conferenza stampa di presentazione delle iniziative che l'Authority ha messo in piedi per celebrare la Giornata Europea del Mare?

Visite guidate in porto, concorsi letterari, mostre fotografiche, laboratori ludico-didattici. Se ad Anversa hanno creato dal nulla una cineteca con i film dedicati al porto e se a Brest hanno addirittura promosso un concorso internazionale dedicato ai racconti di viaggio, Livorno non intende essere da meno, presentando un programma di eventi assai ricco che si ricollega ad una giornata importante, quella che, a partire dal 2007, la Commissione UE celebra in una città del Vecchio Continente il 20 maggio di ogni anno.

Alla Conferenza Stampa erano presenti i principali organizzatori della kermesse targata Port Authority: da Rita Franchi, della Fondazione Livorno Mediterranea (LEM) al presidente della Porto Immobiliare, Guido Asti, dal numero uno del Rotary Livorno, Marco Luise, al dirigente promozione e studi dell'APL, Gabriele Gargiulo, che assieme alla responsabile per l'Authority delle relazioni esterne, Francesca Morucci, ha coordinato e promosso le iniziative legate all'European Maritime Day.

«Dal 2007 - ha detto Gargiulo - oltre 3000 studenti all'anno hanno potuto visitare lo scalo labronico grazie al nostro progetto di apertura del porto alla città, Porto Aperto, giunto ormai alla nona edizione. Con il Port Center, inaugurato nel 2015, contiamo poi di avvicinare ancora di più la città al suo porto e, sicuramente, anche gli eventi promossi per la giornata europea del mare saranno per giovani e meno giovani l'ennesima importante occasione da sfruttare per conoscere più da vicino la nostra

bella realtà».

Vediamoli, dunque, questi eventi:

Si parte il 16/17 maggio.

Navi di Maggio, edizione 2016

Si chiama "Navi di Maggio" l'iniziativa giunta ormai alla sua sesta edizione. È organizzata dalla Fondazione Livorno Euro Mediterranea, in collaborazione con la Capitaneria di Porto, il Comune di Livorno, l'Autorità Portuale di Livorno, Livorno 2000, il Provveditorato agli Studi di Livorno, il Corpo Piloti Porto di Livorno, l'Arpat Toscana, il C.N.R di Firenze e Sassari, il Centro Interuniversitario di Biologia Marina, l'Ente Parco Secche della Meloria, il Consorzio "Lamma", i Vigili del Fuoco e le società "Neri rimorchiatori", Ormeggiatori e Barcaioli,"Labromare" e "Geopolaris", L' ISIS "Buontalenti Cappellini Orlando", od altre associazioni attive nel settore della salvaguardia dell'ambiente marino. L'evento permetterà a centinaia di studenti, delle scuole superiori e medie inferiori, di visitare diverse imbarcazioni dotate delle più moderne strumentazioni tecnologiche, tutte rivolte alla tutela delle acque e dell'ambiente marino nel suo complesso. Le imbarcazioni - quest'anno sono nove -saranno ormeggiate presso il Momo Elba, da (lato nord radice e lato sud)enti e ditte specializzate nella salvaguardia del mare e delle coste. La visita alle imbarcazioni durerà circa due ore e permetterà agli studenti di alternarsi con la visita, nei locali della Fondazione, ai laboratori teorico-formativi organizzati dalle "Seche della Meloria _ Area Marina Porotetta", dal CIBM e dall' ARPAT per osservare e conoscere le diverso specie ittiche presenti nei fondali toscani e nell'area marina potetta dalle Secche della Meloria. Anche quest'anno l'evento rientra a pieno titolo nel programma della "Primavera della Scienza", dedicata alle telecomunicazioni, offrendo ai cittadini l'occasione per approfondire il ruolo che le nuove tecnologie svolgono nella quotidianità di ognuno di noi.È inoltre prevista la messa a disposizione di un pullman da parte dell'Autorità Portuale di Livorno per una visita del porto della durata di circa due ore, sempre all'inerno del Progetto "Porto Aperto".

La motonave Gregoretti, testimonial d'eccezione

Nella due giorni messa in piedi dall'APL e dal Lem sarà anche possibile visitare la gloriosa Motovedetta Cp312, che per quarant'anni ha prestato servizio avvistando scafi alla deriva e rintracciando naufraghi e dispersi. Il 17 maggio, alle ore 11.30, ci sarà poi la cerimonia di restituzione alla città della Gregoretti, restaurata ad opera dell'Autorità Portuale di Livorno dal Caneriele Lorenzoni.

20 Maggio: Giornata europea del mare

La giornata clou della kermesse apre i battenti di mattina con la consegna dei premi della competizione letteraria "Racconta il tuo porto 2016". In Fortezza Vecchia, le classi delle scuole distintesi per l'originalità dei loro elaborati dedicati allo scalo labronico, potranno anche visitare il Port Center e guardare in anteprima il video "Take off", realizzato dall'associazione teatrale "Vertigo" in collaborazione con "Rotary Livorno".

Il pomeriggio, invece, sono stati inseriti nel panel due eventi di prestigio: alle 18.00 verranno inaugurati i pannelli didattici realizzati in collaborazione con il Rotary di Livorno e dedicati alla Fortezza Vecchia, e successivamente, nella Sala Canaviglia, verrà inaugurata una mostra dedicata ai progetti di recupero funzionale del Silos Granari ideati da studenti di scuole varie provenienti da tutto il mondo. La mostra, che prende le mosse da un importante workshop tenutosi a Livorno nel mese di ottobre e dedicato al tema della Rigenerazione Urbana del Silos, sarà allestita presso il Bastione Canaviglia della Fortezza Vecchia e rimarrà aperta per nove giorni, dal 20 al 29 maggio. Nella mostra verranno presentati i lavori finali dei 9 gruppi di lavoro, assieme ad una anticipazione delle oltre venti Tesi di Laurea in Architettura che, successivamente al Workshop, sono state sviluppate sullo stesso tema.

Con l'occasione sarà dato modo alla cittadinanza di votare il progetto migliore e, nei giorni 22-23-24, di effettuare una visita gratuita e guidata al Silos e alla sua suggestiva terrazza panoramica. La mostra, voluta fortemente dalla società Porto Immobiliare e dal suo presidente, Guido Asti, è stata organizzata nell'ambito del progetto "Re-Fact", un'attività didattica che si svolge dal 2006 e che ha consentito a diverse università partner di organizzare in questi anni workshop internazionali sul recupero dell'archeologia industriale nel contesto più ampio della rigenerazione urbana, con l'intento di definire un percorso condiviso di ricerca.

Dal 20 al 22 maggio, presso la Quadratura dei Pisani della Fortezza vecchia

Ma non finisce qui. La giornata Europea del Mare riserba ancora diverse soprese per gli amanti della movida. A partire dalle 22.000, infatti, la Quadratura dei Pisani del Complesso Mediceo ospiterà un Dj Set con musica selezionata per il grande pubblico e disco bar. Nei due giorni seguenti, e sempre a partire dalle dieci di sera, saranno inoltre organizzati concerti dal vivo.

Sabato 21 Maggio, Domenica 22 maggio, Lunedì 23 Maggio: Open Day all'Acquario di Livorno

Tutti all'Acquario di Livorno

Nell'ambito delle iniziative per la "Giornata europea del mare", il 21, 22 e 23 Maggio si terrà infine la IV° Edizione dell'"Open Day" dell'Acquario di Livorno con cui la struttura anche quest'anno festeggia Santa Giulia, il patrono di Livorno. L'Acquario di Livorno si trasformerà in un luogo animato di incontro e svago. Nelle tre giornate saranno disponibili, nella Sala Panoramica, dei Laboratori ludico-didattici gratuiti per bambini e ragazzi, mentre una speciale rappresentazione teatrale verrà invece messa in scena nella Sala del Relitto: lo spettacolo "Zebrina e Napoleone: agrodolce amore", verrà messo in scena dalle 16.00 alle 17.00. Nelle tre giornate i laboratori ludico-didattici saranno allestiti dalle ore 10.00 alle ore 14.00 e dalle ore 15.00 alle ore 16.00. La partecipazione ai laboratori è gratuita, con donazione libera per la raccolta fondi e non vincolata all'ingresso all'Acquario di Livorno. I partecipanti a questi laboratori potranno entrare a visitare l'Acquario alla tariffa speciale scontata: per le scuole 1 Euro di sconto a persona partecipante sul biglietto ingresso studente; per il largo pubblico, Euro 2 di sconto a persona partecipante sul biglietto di ingresso Adulto/Ragazzo.

Lo spettacolo teatrale si terrà sabato 21, domenica 22 e lunedì 23 maggio nella Sala del Relitto alle ore 16.00 (durata 1h)- La partecipazione è gratuita, con un contributo minimo di Euro 3 a persona.

Durante la festa patronale - nella sola giornata del 22 maggio 2016 - sarà inoltre possibile visitare l'Acquario alla tariffa speciale di 10 euro sul biglietto di ingresso Adulto: l'offerta è riservata soltanto ai residenti livornesi. (Promo non cumulabile con altre in corso e valida solo il 22/5/2016).

Il Port Center

Da non dimenticare, infine, che durante la kermesse sarà possibile visitare il Port Center, sito nella Palazzina del Capitano. Basta farne richiesta agli uffici competenti, telefonando allo 0586/249598

Porti:Gioia Tauro, Oliverio e Russo incontrano sindacati

Presidente:costruire un'alleanza per dare bussola allo sviluppo

(ANSA) - CATANZARO, 12 MAG - "Il presidente Mario Oliverio ha incontrato, nella sede della Regione, insieme all'assessore al sistema della logistica, sistema portuale regionale e sistema Gioia Tauro Francesco Russo, su loro richiesta, le organizzazioni sindacali. L'incontro- informa una nota dell'Ufficio Stampa della Giunta- è stato occasione per approfondire il ruolo dell'infrastruttura e dell'impegno della Regione per il suo sviluppo. Nel corso della riunione l'assessore Russo ha presentato le più recenti azioni che, in merito al rilancio del porto, la Regione stessa ha portando avanti, sia nell'ambito delle competenze regionali che nel confronto e nell'interlocuzione con gli organi competenti del governo. Russo ha informato sui due risultati importanti ottenuti nell'ultimo mese: l'adozione dopo 20 anni del Piano regionale dei Trasporti e le firma del Patto per la Calabria. Il Piano regionale dei Trasporti dedica un'ampia parte al porto di Gioia Tauro e costituisce una proposta preliminare che disegna azioni da svolgere nell'immediato e da programmare per il futuro in un quadro unitario".

"È la prima volta che la Regione - prosegue la nota - presenta misure specifiche per l'integrazione del porto e del retroporto. Il Patto per la Calabria, tra gli altri interventi, mette in campo risorse nuove per il porto che la Regione destina subito al bacino di carenaggio. Questo costituisce un primo e importante elemento della diversificazione del porto pur mantenendo salda la filiera del trasporto merci con i container.

I rappresentanti sindacali hanno rilevato le differenti gravi situazioni attuali e la necessità di ricercare prospettive al fine di risollevare le difficoltà non solo economiche delle maestranze impegnate nell'area portuale, segnalando la forte tensione tra i lavoratori. Sono state discusse differenti proposte operative, ed è stata sottolineata la necessità di promuovere l'intera area portuale. È stata ribadita la necessità di ottenere risposte dal Governo a partire anche dalle conclusioni dell'incontro dello scorso 5 dicembre".

"Il presidente Oliverio - riporta ancora la nota - ha condiviso la preoccupazione dei lavoratori e ha evidenziato che proprio per questo motivo nel Patto sono state inserite specifiche risorse economiche per il porto, mentre le risorse per le altre infrastrutture stradali e ferroviarie sono in corso di interlocuzione con il governo. Nel Patto sono previste le risorse per il bacino di carenaggio e per la prima volta l'impegno esplicito per la Zes assunto dal governo".

"Il punto - ha detto Oliverio - è quindi costruire un'alleanza tra istituzioni locali e forze del lavoro dando una bussola allo sviluppo del porto, considerando il contesto internazionale profondamente mutato". "Il presidente ha ribadito l'impegno della Regione a partire dalle risorse impegnate per la riduzione delle tasse di ancoraggio; ha richiamato inoltre le altre risorse che la Regione, attraverso il Pon, sta mettendo in campo per lo sviluppo di un'area logistica integrata. È necessario fare presto - ha affermato - e recuperare il tempo perduto. Oliverio ha quindi concluso evidenziando la necessità di un confronto con il governo. Necessità sottolineata dalle organizzazioni sindacali, che si impegnano a svolgere un ruolo importante a livello centrale. Il tavolo nazionale deve dare risposte concrete sia per impegni immediati sia per impegni a medio termine". Erano presenti tra gli altri Annibale Fiorenza (Fit-Cisl Calabria); Antonio Sigilli (Fit-Cisl); Christian Demasi (Fit-Cisl); Giuseppe Rizzo (Uil trasporti Calabria); Domenico Lombardo (Uil trasporti); Giovanni Villetta (Uil Trasporti); Michele Gravano, segretario generale Cgil Calabria; Nino Costantino, segretario generale Filt-Cgil Calabria; Domenico Laganà (Filt Gioia Tauro); Salvatore Larocca (Filt-Cgil); Pasquale Marino (Fiom Gioia Tauro); Francesco Cozzucoli (Ugl Mare); Sebastiano Debenedetti (Ugl Mare); Carmelo Cozza segretario generale (Sul Calabria); Daniele Caratozzolo (Sul CT); Domenico Macrì, Vincenzo Malvaso e Ruggero Raso del Sul.

L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Coroneo "Non è un costo ma un buon investimento"

La sicurezza non è un costo ma un investimento. Si può sintetizzare con queste poche parole l'interessante intervento di Renato Coroneo, segretario generale dell'Autorità portuale di Palermo, nel corso della giornata di studio in materia di sicurezza, organizzata dall'"Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti e che si è svolta alla sala convegni della Stella Maris. Coroneo, dirigente dell'Area Operativa. ha esordito ricordando che la materia della sicurezza è oggi fondamentale, non può e non deve essere considerata un costo, ma un vero e proprio investimento per le aziende; un assetto organizzativo completo ed una valutazione dei rischi a 360 gradi pone l'impresa in grado di fronteggiare adeguatamente la materia di igiene e sicurezza sul lavoro. Secondo Coroneo, di particolare complessità e rilevanza sono gli aspetti di sicurezza in porto dove un ciclo operativo riguarda non solo le operazioni e servizi portuali di cui al primo comma dell'art. 16, ma può vedere cointeressati altri soggetti che espletano altre attività commerciali ed altri servizi di interesse generale o di instradamento, incolonnamento e di security. La tutela e sicurezza sui luoghi di lavoro di cui al decreto 81/2008 si intreccia con le previsioni di cui al D. Lgs.vo 272/1999 sulla sicurezza nelle operazioni portuali; il documento di valutazione dei rischi (D.V.R.) deve poi essere correlato al documento di valutazione da interferenze (DUVRI). Altra specialità è dovuta al fatto che, come nel porto di Palermo, le operazioni e servizi portuali vengono espletati a bordo di traghetti ro-ro in cui l'impresa portuale ex art.16 L.84/94 deve operare a fianco del personale marittimo di bordo. Solo una corretta interrelazione ed una preventiva conoscenza dei rischi può limitarne le conseguenze negative.

Giornale L'Ora

GNV: 220 studenti a bordo per la 1° edizione del progetto SailOr Sicilia la nave dell' orientamento alle professioni del mare

Istituti nautici, turistici e alberghieri della Sicilia sulla linea Palermo - Genova di GNV per un' esperienza formativa unica nel settore marittimo Palermo, - È attraccata ieri sera a Palermo SailOr, la nave dell' orientamento alle professioni e ai mestieri del mare, salpata lo scorso 7 maggio con a bordo oltre 200 studenti degli Istituti nautici, turistici e alberghieri della Sicilia. I ragazzi, che hanno preso parte a un percorso formativo sulla linea Genova-Palermo, sono stati accolti al loro ritorno a Palermo dalla Regione Sicilia, dall' Ufficio Scolastico Regionale per la Sicilia, dalla Direzione Marittima della Sicilia Occidentale, dal Comune e dall' Autorità Portuale di Palermo. Il progetto formativo, un momento di orientamento scuola/lavoro basato sulla metodologia del "learning by doing", è promosso dall' Agenzia ARSEL per conto di Regione Liguria, dall' Ufficio Scolastico Regionale per la Liguria, dalla Capitaneria di Porto di Genova, da GNV e dall' Accademia della Marina Mercantile, con la collaborazione degli Istituti Nautico San Giorgio e Alberghiero Bergese, dell' Università di Genova, della compagnia di navigazione Costa e della Guardia costiera ausiliaria, oltre - per quest' edizione - alla partecipazione della Regione Sicilia, della Direzione Regionale Scolastica della Sicilia e della Direzione Marittima della Sicilia Occidentale e Capitaneria di Porto Palermo. GNV, che supporta il progetto sin dalla prima edizione del 2013, ha ospitato la prima edizione di SilOr Sicilia, ospitando a bordo del traghetto La Suprema oltre 200 ragazzi delle scuole secondarie di II grado provenienti da tutta la Sicilia, che in 4 giorni di navigazione hanno scoperto attraverso laboratori, prove ed esercitazioni pratiche, quali sono le opportunità professionali nel comparto marittimo e perché il mare può rappresentare un investimento in termini formativi e lavorativi. Il settore marittimo italiano infatti, nonostante la crisi, garantisce ancora ottime prospettive di occupazione, grazie anche al particolare rapporto che il nostro territorio da sempre conserva con il mare per la sua posizione strategica al centro del Mediterraneo. Per questo è importante che i ragazzi comprendano sul campo quali sono le opportunità professionali su cui orientarsi e se queste si adattino alle loro aspirazioni e alle loro qualità e capacità. I 131 ragazzi provenienti dagli Istituti Tecnico-Nautici, i 77 degli Istituti Alberghieri e i 22 degli Istituti Turistici, hanno partecipato con entusiasmo a un' esperienza innovativa, che ha alternato momenti di formazione e laboratorio a momenti di intrattenimento: la formazione ha riguardato le professioni del mare nell' ambito della sicurezza e dei percorsi di crescita e carriera nel settore marittimo. I ragazzi inoltre hanno potuto incontrare e intervistare i professionisti del mondo marittimo, accedere a una sala cinema con filmati e documentari dedicati al comparto marittimo, e hanno usufruito dello sportello "get on board", pensato per aiutare gli studenti a comprendere la loro reale propensione al lavoro a bordo di una nave attraverso una serie di colloqui con professionisti specializzati nell' orientamento alle professioni del mare.

L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Cgil e Uil commentano l'acquisizione dell'ex Sirema r: Si scrive fine a una storia travagliata, grazie ai Morace e ai Franza

Liberty Lines forma i giovani marittimi del futuro

La Compagnia avvia il progetto Professione navigare con due scuole: per i migliori 4 subito un contratto

L' esigenza di promuovere cultu- ra ed identità marittima tra i giovani della nostra terra. Offrire agli studenti gli strumenti e le conoscenze necessarie al fine di svi- luppare le competenze pratiche ed esperenziali finalizzate all'inserimen- to lavorativo. Sono gli obiettivi impor- tanti del progetto Professione Navigare lanciato da Liberty Lines, la ex Ustica Lines, con il Provveditorato agli studi della Provincia di Trapani e con l'Istituto Tecnico economico- tecnologico Da Vinci di Milazzo. Al progetto parteci- peranno in totale 75 studenti delle IV e V classi degli istituti individuati. Le finalità sono quelle di dare ai giovani, ormai prossimi al diploma, di poter acquisire esperienza diretta sul campo, introdurli in un ambiente lavorativo perfettamente corrispondente agli studi effettuati e, chiaramente, stringe- re rapporti tra la scuola e l'azienda in un quadro di reciproche convenienze e sensibilità. In Sicilia è la prima volta che si avvia un progetto simile che contribuisce a dare quel quid in più agli insegna- menti impartiti e a far si che i giovani della nostra terra sviluppino conoscen- ze in linea con il resto del paese e abbiano le stesse opportunità di inseri- mento lavorativo. Liberty Lines ed i Partners scolastici sono particolar- mente felici di quanto posto in essere che si svilupperà attraverso corsi e stage sul campo per Customer Assistance ed attività di coperta e macchine. Al termine del corso che verrà sviluppato fino al termine del- l'anno scolastico 2015-2016, ai migliori due studenti trapanesi e ad altri due milazzesi verrà riconosciuto un contratto di lavoro a tempo deter- minato. Un nuovo modo di concepire l'appartenenza al territorio e di offrire reali opportunità occupazionali ai gio- vani siciliani. Si tratta di una delle nuove iniziative lanciate da Liberty Lines dopo l'ac- quisizione, attraverso la Sns, della ex Siremar, cosa che ha permesso ai Morace di diventare la prima compa- gnia al mondo nei collegamenti velo- ci. Sul passaggio della ex Siremar sono tornati nei giorni scorsi i sindaca- ti: Dopo un iter burocratico lunghis- simo finalmente giustizia ha voluto scrivere la parola fine sulla travagliata vicenda - ha commentato Agostino Falanga, respodnabile dipartimento marittimi della Uiltrasporti - conclu- dendo una storia che se non fosse per i tanti danni procurati ai

Lavoratori ed all'indotto, potrebbe essere definita una comica, in realtà invece è necessa- rio definirla tragicomica. Altamente positivo il fatto che nessun lavoratore è stato escluso, neanche il personale della lista stagionale benchè la nuova società non avesse obblighi. Un otti- mo inizio per qualsiasi sindacato che abbia a cuore gli interessi dei lavorato- ri come la Uiltrasporti. Adesso, chiuso il tristissimo capitolo di Compagnia delle Isole che in pochi anni è riuscita a distruggere tutta la credibilità che la precedente gestione aveva conquistato in decenni di ottimi servizi, si apre un nuovo ciclo. Confidiamo che la nuova compagine possa recuperare una flotta vetusta, rilanciando l'attività nautica, la certezza dei servizi, il confort degli stessi, per essere finalmente rispon- dente alle esigenze della mobilità sici- liana e dei turisti che portano benesse- re alla nostra gente. Per i lavoratori sono stati anni di sacrifici e di difficoltà ha commenta- to Franco Spanò, segretario regionale Filt Cgil - non ripagati da parte di una azienda sempre alle prese con conflit- ti sia nella compagine societaria che nella capacità manageriale, che ne hanno compromesso il livello e la qua- lità e che non sono scomparse nem- meno nella fase conclusiva del passag- gio rischiando di comprometterne l'e- sito. E' stato grazie al sindacato che si è evitato che si arrivasse sull'orlo del baratro e grazie alla disponibilità degli armatori Morace e Franza che hanno garantito il mantenimento dei livelli occupazionali e retributivi. Alla Sns chiediamo di aprire subito un confron- to con il quale si definisca un nuovo piano industriale elevare i servizi da garantire nella continuità territoriale superando tutte le diseconomie preesi- stenti .

Interporto Padova SpA: finanziamento di 12,99 mln da Cassa Depositi e Prestiti per 4 gru

(FERPRESS) - Padova, 12 MAG - Sottoscritto ieri a Roma il contratto di finanziamento di Cassa Depositi e Prestiti ad Interporto Padova Spa, finalizzato all'acquisto e all'installazione di quattro gru elettriche a portale per il potenziamento del Terminal Intermodale. L'entità del finanziamento (a 20 anni e a tasso fisso), è pari a 12.990.000 euro. Lo annuncia l'Interporto in un comunicato stampa.

E' un risultato importante che dimostra ancora una volta l'attenzione del sistema economico e finanziario nei confronti dello sviluppo strategico del progetto di Interporto Padova.

Gli investimenti previsti fino al 2020 ammontano a circa 20 milioni di Euro; tutti interventi ad alta tecnologia per rendere il nodo intermodale di Padova all'avanguardia fra i nodi "core" a livello europeo.
L'operazione è stata resa possibile anche grazie alla collaborazione con il Banco delle Tre Venezie Spa che ha rilasciato una fideiussione a garanzia del finanziamento chirografario con Cassa Depositi e Prestiti a favore di Interporto Padova.

Com'è noto Interporto Padova è uno dei rari casi di interporto che gestisce concretamente e direttamente i processi chiave della catena logistica della propria struttura, senza limitarsi ad una mera gestione immobiliare; tale ruolo è testimoniato dai risultati economici di bilancio che ne fanno il primo interporto in Italia per volume d'affari. Il Bilancio 2015 recentemente approvato (con l'EBITDA - differenziale tra il valore e i costi della produzione senza ammortamenti e accantonamenti vari - pari a 9,687 milioni di Euro) dimostra la solidità necessaria anche in vista di questi importanti e strategici investimenti che lo vedranno impegnato nei prossimi anni.

Il progetto del terminal ad alta densità e a basso impatto ambientale prevede anche la realizzazione di un nuovo accesso automatizzato oltre all'aggiunta e all'allungamento di binari. Il progetto delle 4 gru a portale elettriche è stato cofinanziato al 20 per cento dall'Unione Europea nell'ambito del Programma CEF 2014 per un importo di 3.248.432 euro (pari a circa il 20 per cento dell'importo totale presentato per le 4 gru).

Questo intervento consentirà un raddoppio della capacità del sistema, contribuendo a sostenere i traffici e le relazioni del tessuto economico padovano e veneto nei confronti dei mercati internazionali.

IN ARRIVO UN SODALIZIO FRA NYK, MOL, K LINE, HANJIN, HYUNDAI, YANG MING E HAPAG LLOYD

Container, terza grande alleanza

Il nuovo gruppo sarà in concorrenza con 2M e Ocean Alliance. Il settore nel 2016 va verso un rosso aggregato di 10 miliardi $ e il taglio dei costi si fa sentire anche sulle agenzie marittime italiane

Nell'industria mondiale del trasporto marittimo di container prende forma una nuova alleanza fra global carrier. Secondo quanto riportato ieri dal Wall Street Journal dovrebbe essere annunciata a brevissimo la costituzione di una partnership operativa partecipata dalle compagnie di navigazione giapponesi Nippon Yusen Kaisha (Nyk), Mitsui OSK Lines (Mol), Kawasaki Kisen Kaisha (K Line), dalle sudcoreane Hanjin Shipping e Hyundai Merchant Marine (Hmm), la taiwanese Yang Ming e la tedesca Hapag-Lloyd. A questo sodalizio si aggiungerebbe anche la United Arab Shipping Co. se effettivamente verrà acquisita dai tedeschi di Hapag Lloyd come si vocifera da settimane.

La nuova alleanza, i cui membri pare siano già undati a chiedere il benestare della Federal Maritime Commission statunitense, prenderebbe il posto delle attuali G6 e CKYHE che stanno lentamente perdendo i pezzi e andrebbe a scontrarsi con la 2M (formata da Maersk e Msc) e con la Ocean Alliance (appena costituita da Cma Cgm, China Cosco Shipping, Oocl, Evergreen e Apl) che inizierà a offrire servizi di linea congiunti dal 2017.

Questo progressivo processo di concentrazione era largamente atteso dagli analisti per contrastare la spirale negativa dei risultati di bilancio negativi dei vettori marittimi che possono grazie a queste alleanze razionalizzare i costi grazie a servizi di linea operati congiuntamente. Quanto soffriranno le compagnie di navigazione nel 2016 ha provato a dirlo la società di ricerca Drewry Maritime Research che ha stimato perdite aggregate per oltre 10 miliardi di dollari nel comparto causate dai noli di trasporto costantemente al minimo.

Bilanci in rosso si traducono in tagli di costi e pressione al ribasso anche sulle commissioni e le tariffe riconosciute alle agenzie marittime. Non a caso le sofferenze di questa categoria professionale sono state al centro del dibattito dell'assemblea di Assagenti (l'Associazione degli agenti e mediatori marittimi genovesi) e in occasione della quale Augusto Cosulich, amministratore delegato della fratelli Cosulich, ha definito il periodo attuale come «una sorta di terremoto per gli agenti marittimi». Cosulich ha poi aggiunto: «Nonostante la marginalità di guadagno sul container si sia ridotta ai minimi storici per l'intero indotto, portando spesso a scelte drastiche in termini di riduzione dei costi, gli agenti marittimi genovesi continuano a mantenere una professionalità molto elevata, vera loro forza competitiva».

Il presidente uscente Gian Enzo Duci, destinato alla poltrona di Federagenti e al cui posto è stato eletto Alberto Banchero, ha sottolineato che «alleanze e aggregazioni condurranno attraverso una fase di assestamento. L'elemento positivo, però, è che le compagnie continuano a scegliere Genova come base: ritengo dunque che complessivamente le prospettive per il settore siano buone». Anche Banchero, nel dirsi «felice e onorato» di essere il nuovo presidente degli agenti e broker genovesi, ha sottolineato come quello attuale sia «un momento storico delicato e in evoluzione» per la categoria, ma ha aggiunto: «Sono certo che la professionalità e le competenze dei membri che insieme a me compongono il Consiglio di Assagenti, mi saranno di grande aiuto nell'affrontare le prove a cui saremo chiamati nei prossimi anni».

(riproduzione riservata)

Gian Enzo Duci e Alberto Banchero

"Lo sviluppo passa dai container"

Patrizio Loffarelli auspica l'avvio di un percorso di crescita per le imprese locali, con porto e città che insieme devono vincere questa importante scommessa. Il direttore del consorzio Autotrasportatori plaude all'arrivo della nuova compagnia Hapag Lloyd

CIVITAVECCHIA - «Occorre iniziare un percorso all'interno dello scalo che sia di crescita tra le imprese di concerto con le istituzioni, per riuscire ad affiancare attraverso le realtà imprenditoriali locali i futuri aumenti dei traffici e non dover necessariamente lasciar spazio ad imprese non locali, solamente perché legate in altri porti con i grandi gruppi, rinunciando a posti di lavoro per i nostri giovani concittadini». L'appello arriva da Patrizio Loffarelli, rappresentante dei lavoratori all'interno del Comitato portuale, e direttore del Consorzio autotrasportatori di Civitavecchia, che ha ricordato di essersi già attivato con l'Autorità Portuale e con il Comune.

«Serve un'operazione di rilancio territoriale del nostro scalo come Gateway - ha spiegato - ossia che rappresenta la porta d'ingresso continentale del traffico marittimo oceanico ed un saldo collegamento con il sistema logistico complessivo, e rilanciare l'arrivo e la partenza delle merci attraverso il nostro porto verso l'area metropolitana, l'alto Lazio, l'Umbria, la bassa Toscana e l'area abruzzese, visto il sempre più probabile accorpamento delle Autorità Portuale con gli scali di Pescara ed Ortona».

Secondo Loffarelli è sempre più necessario, poi, creare un percorso parallelo informativo in città per iniziare a parlare di logistica, in cui gli interpreti siano addetti ai lavori e persone altamente qualificate. «In questo caso sia operatori esterni che locali possono mettere a disposizione un'esperienza importante - ha aggiunto - maturata all'interno di diversi scali, compreso il nostro. È un know how da cui la nostra città non può prescindere. È il momento di cambiare passo, e se lo scalo e la città non lo faranno ora, avranno perso l'ennesima occasione. Ed i nostri giovani, i posti di lavoro». In questo senso il rappresentante degli autotrasportatori si dice soddisfatto anche per l'arrivo, tra una settimana, di una nuova compagnia di navigazione specializzata nel trasporto container, la Hapag Lloyd.

«Questo rappresenta un aumento potenziale dell'occupazione. Le imprese locali beneficeranno dell'arrivo della nuova compagnia - ha commentato - e adesso serve crescere insieme e aumentare la competitività dei servizi portuali offerti. Finalmente sarà possibile riequilibrare situazioni divenute insostenibili per le imprese locali di autotrasporto. In questo ultimo periodo, infatti, si è visto nel settore un

mercato fortemente concorrenziale, con flotte di automezzi esterne, e che ha rischiato di portare ad una battaglia tra poveri. Vanno fatti i complimenti ad Rtc, il terminal container che è riuscito a chiudere un contratto così importante, ed a tutti gli anelli che vanno a comporre la filiera, e le istituzioni, che hanno contribuito all'ingresso di una nuova shipping company. Ora è il momento di ripartire e di farlo con più forza rispetto a prima. Serve certamente - ha concluso Loffarelli - rendere i servizi portuali sempre più competitivi ed aumentare gli approdi dei grandi gruppi, capaci di muovere numeri importanti in termini di movimentazione Teus, l'unico mercato ad oggi in grado di dare rilancio occupazionale attraverso il nostro porto non solo alla città, ma al comprensorio intero».

Summit tra le Associazioni ambientaliste presso la Capitaneria di Porto di Torre del Greco per rafforzare i monitoraggi

"Dalla Capitaneria di Porto di Torre del Greco impegno straordinario a tutela del patrimonio ecosistemico ambientale del litorale del Miglio d'Oro."

Torre del Greco, 12 maggio 2016 – Importante riunione tenutosi stamani presso la Capitaneria di porto di Torre del Greco che ha incontrato i rappresentanti della maggiori associazioni ambientaliste del territorio per una disamina complessiva dello stato di salute dei territori e del mare e per illustrare i contenuti della complessa e strutturata attività di monitoraggio di polizia ambientale avviata da oltre 18 mesi da parte degli stessi uomini della Guardia Costiera corallina lungo l'intera fascia marino costiera ricompresa tra i comuni di Portici, Ercolano e Torre del Greco.

Presenti anche l'Assessore all'Ambiente del Comune di Ercolano Giuliana di Fiore e il responsabile Lavori e Maintenance della Gori che ha illustrato lo stato di avanzamento delle progettualità in corso di realizzazione sulla rete fognaria e depurativa dei Comuni del Miglio d'Oro.

"*Abbiamo molto apprezzato* - evidenzia il Dottor Gallozzi Direttore Regionale di LEGAMBIENTE - *l'iniziativa del Comandante Rosario Meo cui unitamente a tutti i suoi uomini desideriamo esprimere il nostro più sincero plauso e ringraziamento per lo straordinario ed encomiabile lavoro che questa Capitaneria sta svolgendo in maniera incessante e senza soste su diversi e delicati fronti a favore di territori e collettività ed in particolare nella lotta all'eco-criminalità ambientale salvaguardando l'importante equilibrio ambientale del litorale del Miglio D'oro vesuviano. Il ruolo che storicamente il Compartimento Marittimo di Torre del Greco ha svolto e ancora svolge, inoltre, rende il suo lavoro ancor di più strategico, per la tutela di un patrimonio che ha ricaduta ambientale ed economica pregnanti nelle aree coinvolte. La competenza di lettura del territorio, infatti, nonché la capacità di relazionarsi con i diversi soggetti ed enti coinvolti, ha consentito alla Capitaneria di porto di Torre del Greco di guadagnarsi la stima e la fiducia incondizionata delle popolazioni, dei comuni interessati consentendo il raggiungimento di risultati sul campo di assoluta eccellenza e di porre un decisivo freno al diffondersi di pratiche e dinamiche eco-crimanali incidenti in maniera sistemica sul delicato equilibrio del litorale vesuviano.."*

Il mare è la nostra ricchezza principale, una risorsa naturale di inestimabile valore per la nostra economia territoriale. Per questo attività preziose e di assoluta efficienza come quelle della Capitaneria di Porto di Torre del Greco rappresentano quei virtuosi modelli di Buona Amministrazione di cui questo territorio ha assolutamente bisogno per la sua salvaguardia".

Il Comandante Meo ha illustrato gli esiti della complessa e strutturata attività di monitoraggio e controllo ambientale delle coste e che ha interessato anche l'intera rete di depurazione insistente lungo tutta la fascia costiera del "Miglio d'Oro", condotta dalla Capitaneria di porto di Torre del Greco, in stretto coordinamento con le varie Procure della Repubblica, che ha portato all'individuazione negli ultimi 18 mesi di oltre duecento fattispecie illecite e criticità ambientali di varia natura per oltre 1 milione di euro di sanzioni comminate, tra cui spicca, il recente recente sequestro di un insediamento produttivo destinato alla lavorazione e tinteggiatura di pellicce e indumenti di vario genere sito in prossimità dell'alveo cittadino dei ex via Quattro Orologi del Comune di Ercolano, che, in difformità di qualsivoglia tipologia di autorizzazione ambientale si era reso responsabile di immissione diretta in pubblica fognatura di rifiuti liquidi di derivazione industriale (solventi chimici, vernici colorate altamente tossiche ed altri residui di lavorazione) con conseguente sversamento nelle acque di mare antistanti la scogliera della Favorita.

Particolare accento è stato posto alla realizzata mappatura operata dalla stessa Capitaneria di porto con l'ausilio della componente operativa di telerilevamento aereo della Corpo, delle varie delle numerose fonti di immissioni illecite recapitanti in mare attraverso, canali, alvei di bonifica, e corsi d'acqua minori attraversanti i territori cittadini e costituenti fonti di inquinamento e di potenziale pericolo per il delicato equilibrio ecosistemico di un territorio assoggettato ad uno dei maggiori carichi antropici d'Europa e di per sé caratterizzato da endemici deficit funzionali ed infrastrutturali della rete depurativa, in relazione alla quale è stato condotto un notevole sforzo di coinvolgimento e di sintesi amministrativa dei vari soggetti istituzionali e non di filiera (Regione, Comuni, AATO, GORI, ecc.) ai fini, anche e soprattutto, dell'adozione/assunzione di tutte quelle necessarie misure di potenziamento/rifunzionalizzazione.

"*L'incontro di oggi* - sottolinea il Comandante Meo - *si inserisce in quel consolidato e virtuoso percorso di interrelazione istituzionale a favore dei territori portato avanti dalla Capitaneria di porto di Torre del Greco in stretto coordinamento con gli 'Ente di Governo ed il coinvolgimento di di tutti i portatori di interesse dei territori, teso a favorire, in chiave proattiva, la costruzione di un dialogo sinergico permanente in grado di poter contribuire alla preservazione di interessi primari della collettività.*"

Capitaneria Porto-Guardia Costiera di Porto Empedocle:Ordinanze n. 25/2016 e 26/2016 del 11/05/2016 (Gara di pesca sportiva)

Porto Empedocle, 12 maggio 2016 - La locale Capitaneria di porto ha emanato le seguenti Ordinanze:

- **25/2016 e 26/2016 del 11/05/2016, con cui è stato disciplinato lo svolgimento della gara di pesca sportiva denominata "Campionato provinciale - 1^ prova canna da riva individuale". La manifestazione, a cura della Federazione Italiana Pesca Sportiva e Attività Subacquee (FIPSAS) di Agrigento, si svolgerà domenica 22 maggio e domenica 10 luglio p.v. (dalle ore 7.00 alle 13.00) presso il molo di ponente e la banchina sanità dell'area portuale di Porto Empedocle**

E' fatto obbligo di prestare massima attenzione e cautela, con divieto di navigazione, ancoraggio, transito, sosta, pesca, balneazione, sorvolo (a quota inferiore a 50 metri) ed ogni altra attività di superficie e subacquea all'interno degli specchi acquei e delle aree demaniali marittime interessate. Personale della Guardia Costiera condurrà mirate attività di vigilanza al fine di garantire il rispetto delle Ordinanze. Tutte le norme emanate dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle per fini di sicurezza della navigazione e portuale, tutela della pubblica incolumità, salvaguardia ambientale e polizia marittima sono integralmente reperibili sul sito web www.guardiacostiera.gov.it/porto-empedocle

Australia: Costa del Queensland, nessuno ferito grave tra i 42 passeggeri dopo l'incendio del catamarano

Queonsland (Australia), 12 maggio 2016 – Molti dei 42 passeggeri insiome a quattro membri dell'equipaggio che hanno evacuato il catamarano "Spirito del 1770" hanno sofferto ferite da ustioni ma solo lievi ipotermia alle temperature del mare, che nella notte, sono scese sotto i 10 gradi, la sera dell' 11 maggio. 19 delle persone soccorse sono state portate negli ospedali di Bundaberg e Gladstone per il trattamento di eventuali lesioni, lievi casi di ipotermia e il mal di mare e piccole fratture sospette. Tre passeggeri tra i 50 ed i 60 anni sono rimasti in ospedale. Squadre di soccorso marittimi sono stati immediatamente inviati per individuare il gruppo di turisti che si sono imbarcati su due zattere di salvataggio alle 4:30 circa, raggiungendo riva dopo diverse ore. Sono andato alla deriva nelle zattere di salvataggio per diverse ore prima che tre imbarcazioni di salvataggio arrivassero. Due delle imbarcazioni erano barche da pesca che si era offerto il loro aiuto. E 'stato un processo lungo per farli salire tutti a bordo in quanto gli spazi non erano grandi. Un aereo australiano dell' Autorità per la sicurezza marittima ed un elicottero fornito per una ricerca aerea della zona di ricerca, durate per più di cinque ore. La polizia e le squadre di soccorso hanno evacuato con successo il gruppo dalla rampa della barca Toolooa a Gladstone, in cui i paramedici erano in attesa di verificare la presenza di lesioni. Il personale di un vicino Marina Cafè e' rimasto in piedi fino a mezzanotte per fornire cibo cotto e acqua calda ai passeggeri scesi a terra. I membri della comunità hanno anche donato vestiti e coperte.I colloqui iniziali con l'equipaggio della nave hanno evidenziato che l'incendio e' iniziato nella sala motore del catamarano turistico.La Marine Safety Queensland ha avviari un'indagine, mentre la posizione della nave affondata resta sconosciuta.

Dubai sbarca in Montenegro

Cattaro - Dubai sbarca nell'Adriatico.Investment Corporation of Dubai, il fondo sovrano d'investimenti che fa capo al governo dell'Emirato (un gigante che ha in portafogli dal petrolio alle banche, dalla finanza al real estate) ha acquisito il Montenegro Marina and Resort

Cattaro - Dubai sbarca nell'Adriatico. Investment Corporation of Dubai, il fondo sovrano d'investimenti che fa capo al governo dell'Emirato (un gigante che ha in portafogli dal petrolio alle banche, dalla finanza al real estate) ha acquisito il Montenegro Marina and Resort, il porticcolo e complesso turistico di lusso costruito a Teodo (Tivat), nella baia di Cattaro, dalla Montport Capital, società che fa capo all'imprenditore minerario canadese Peter Munk, il fondatore della Barrick Gold di Toronto (la più grande compagnia mineraria quotata del mondo) e un gruppo di grandi investitori guidati da Lord Jacob Rothschild (Oleg Deripaska, Nathaniel Rothschild, Bernard Arnault, Sandor Demijan e Anthony Munk).

Per Icd si tratta del primo investimento in Montenegro e nel settore dei marina, per i quali - si legge nella nota di accompagnamento all'intesa - «si prevede una forte crescita nei prossimi anni». «Porto Montenegro rappresenta per noi un'opportunità per accedere a un business di successo con un significativo potenziale di espansione di sviluppo» conferma Mohammed Al Shaibani, direttore esecutivo e ceo del fondo d'investimenti emiratino. «Icd è il soggetto ideale per portare la struttura a un livello successivo di crescita e per massimizzare il suo potenziale virtualmente illimitato. Lasciamo Porto Montenegro in mani sicure» il commento di Peter Munk.

Porto Montenegro oggi offre 450 ormeggi per yacht fino a 250 metri di lunghezza e un piano per realizzarne altri 400. A terra è caratterizzato da 228 appartamenti di lusso, più 55 unità commerciali e un albergo, il cinque stelle Regent Hotel, con 80 suite.

L'ingresso di un colosso come Icd e più in generale di Dubai nel Mediterraneo e nel business dei marina potrebbe - sotto il profilo della concorrenza - suonare come un campanello d'allarme per l'Italia. «Non sono d'accordo - dice Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas, l'associazione italiana dei porti turistici -. Vedo invece una conferma del valore del settore, delle sue potenzialità di sviluppo e dell'Adriatico. In particolare, di un triangolo Venezia-Trieste-Tivat per i servizi e il rimessaggio di grandi yacht».

porti Usa, volumi in calo a marzo

Los Angeles - Calano i volumi del traffico dei porti Usa: a marzo -14,2%, ma la diminuzione è prevista anche aprile e maggio.

Los Angeles - Marzo è stato un mese negative per i porti degli Stati Uniti, colpa dai magazzini pieni e del calo dei consumi registrato nel paese. L'import è stato in calo del 14,2% nel terzo mese dell'anno rispetto a febbraio, per un totale di 1,3 milioni di teu. La chiusura per il capodanno cinese ha giocato un ruolo determinante in questa diminuzione. Su base annuale però il dato è crollato del 23,7% dalle vette riportate nel corso del 2015. **Ma il calo si dovrebbe registrare anche ad aprile, perché la National Retail Federation prevede un volume totale di 1,5 milioni di teu per un dato negativo di 0,8 punti percentuali rispetto allo stesso mese dell'anno scorso**. Le previsioni di maggio indicano quota 1,6 milioni di teu, registrando un negativo del 2,7%.

Shipping & dintorni

Porti Usa, a marzo traffico in calo

Marzo è stato un mese negativo per i porti degli Stati Uniti, colpa dai magazzini pieni e del calo dei consumi registrato nel paese. L'import è stato in calo del 14,2% nel terzo mese dell'anno rispetto a febbraio, per un totale di 1,3 milioni di teu. La chiusura per il capodanno cinese ha giocato un ruolo determinante in questa diminuzione. Su base annuale però il dato è crollato del 23,7% dalle vette riportate nel corso del 2015. Ma il calo si dovrebbe registrare anche ad aprile, perché la National Retail Federation prevede un volume totale di 1,5 milioni di teu per un dato negativo di 0,8 punti percentuali rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Le previsioni di maggio indicano quota 1,6 milioni di teu, registrando un negativo del 2,7%.

Hupac, utili in calo e volumi stabili

L'operatore svizzero punta sul Gottardo: «280 milioni di investimenti»

Hupac SA, operatore svizzero del traffico combinato, chiude l'anno d'esercizio 2015 con un leggero incremento del volume di trasporto, ma con un risultato di gestione fortemente influenzato dalla variazione del cambio CHF/EUR. La strategia di Hupac per il periodo 2016-2020 prevede investimenti per la ferrovia di pianura via Gottardo e per l'accesso ai nuovi segmenti di mercato e nuove aree geografiche.

Nell'anno d'esercizio 2015 Hupac è riuscita a rafforzare lievemente la propria posizione di mercato con una crescita in volume pari allo 0,2%. Il volume di trasporto merci nel traffico transalpino attraverso la Svizzera ha registrato una stagnazione con un'evoluzione negativa dello 0,6%, mentre nel traffico non transalpino è registrata una crescita del 5,9%. L'utile d'esercizio del Gruppo Hupac ha subito una contrazione del 19,7% portandosi a poco meno di 6,1 milioni di franchi svizzeri. A questo proposito occorre menzionare l'andamento del tasso di cambio CHF/EUR e le sue pesanti ripercussioni sulle esportazioni delle imprese svizzere. I ricavi di Hupac SA sono diminuiti del 10,7% «a causa delle prestazioni fornite dell'11,8%». Ne è risultato un utile lordo di CHF 100 mio., equivalente a una diminuzione del 4,2% rispetto all'esercizio precedente. Il cash flow del Gruppo Hupac si è mantenuto costante tra CHF 41,3 mio., mentre gli investimenti in immobilizzi sono aumentati del 46,3% «collocandosi a CHF 24,6 mio.»

Negli scorsi anni il volume di trasporto di Hupac è cresciuto solo in misura modesta. Tra le cause figurano la stagnazione dell'economia europea, il rafforzamento del franco verso l'euro e il crollo del prezzo del gasolio. Ciò nonostante, Hupac intravede grande opportunità per il traffico intermodale attraverso la Svizzera. L'ormai imminente apertura della galleria base del San Gottardo e infatti un evento epocale che nel lungo periodo comporterà un fortissimo incremento delle opportunità di mercato sull'asse del Gottardo. Le misure complementari – galleria di base di Monte Ceneri, corridoio di 4 metri fino in Italia, potenziamento delle capacità dei terminal in Italia – saranno realizzati entro il 2020. «Con la nostra nuova strategia 2016-2020 stiamo preparando il terreno per un percorso di crescita», ha spiegato Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac. «Nei prossimi anni ci prepariamo per la ferrovia di pianura via Gottardo. Il programma di investimenti nei prossimi cinque anni prevede circa CHF 280 milioni per terminali, materiale rotabile e sistemi informatici».

Il Terminal Hupac di Busto Arsizio

Mare. Le stime al summit Ue in Croazia

Adriatico, calano i crocieristi in Italia

Perde terreno, nel 2016, il traffico di crocieristi nei porti italiani dell'Adriatico. E a pesare sui numeri sono, in particolare, le situazioni di Brindisi e di Venezia. Quest'ultima soffre per l'irrisolto problema della limitazione all'ingresso nel bacino di San Marco per le grandi navi da crociera (circoscritto alle unità entro le 96mila tonnellate).

A fotografare i dati è la società Risposte Turismo, che presenta oggi l'*Adriatic seatourism report* al forum Eusair (*Eu strategy for the adriatic and ionian region*) a Dubrovnik.

Il 2015 vedeva, tra i Paesi che si affacciano sull'area adriatica, l'Italia al primo posto con oltre 2,3 milioni di crocieristi movimentati (il 48,4% del totale), seguita dalla Croazia (1,28 milioni, pari al 26,8% del totale) e dalla Grecia (poco più 650 mila passeggeri movimentati, pari al 13,6% del totale). Nelle previsioni relative al 2016, l'Italia resta al primo posto ma scende il numero dei crocieristi movimentati, che sono 2,2 milioni, su oltre 4,9 milioni attesi a fine anno (+3,6% sul 2015). E benché anche Venezia resti al primo posto nella classifica delle città con più movimentazione, la Serenissima registra 1,55 milioni di passeggeri, un numero in calo del 2,1% rispetto al 2015, anche se le toccate di nave sono 529 (+1,5%, il che indica che arrivano a Venezia navi con minore capacità di passeggeri). Al contrario, Dubrovnik, totalizza 880mila passeggeri (+8,3%) e 629 toccate (+4,3%).

Oltre a Venezia è pesante il calo del porto di Brindisi, che è uscito, nel 2016, dagli scali della Msc Crociere e segna pertanto -96,1% del traffico passeggeri (che si ferma a 6mila unità, perdendone quasi 146mila) e -76,7% quanto a toccate nave (che si riducono a 14, pari a -46 rispetto al 2015). Cresce, invece, Ravenna, con il +25,1% di passeggeri e il +35,3% di toccate. Sale anche Trieste: +9,2% di passeggeri e +28,9% quanto a toccate. E Bari totalizza +22,4% di passeggeri e +2% quanto a toccate.

Per quanto riguarda Brindisi, Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, spiega che lo scalo soffre per il fatto di aver perso la principale compagnia che vi faceva scalo, ma sottolinea che «il vero problema è la situazione di Venezia, grande star dell'Adriatico per le crociere». In ogni caso, aggiunge, «i numeri presentati confermano la rilevanza del *maritime tourism* in Adriatico e l'opportunità, per le regioni che si affacciano su quest'area, di capitalizzare al meglio la fortunata localizzazione geografica di cui godono, investendo risorse materiali e immateriali per potenziare la propria offerta».

4,9 milioni

I crocieristi in Adriatico
Stima complessiva 2016, per Venezia si attende un calo del 2,1%

Per quanto riguarda l'analisi del comparto nautico, le previsioni per il 2016 relative all'andamento del giro d'affari di un campione di marine e società di charter dell'Adriatico mostrano che, per le prime, «il 96% degli intervistati prevede stabilità (55%) o crescita (41%) nella variazione della clientela»; per quanto attiene alle società di charter, «l'17% del campione prevede una stabilità (33%) o crescita (50%) delle imbarcazioni a vela» mentre per quelle a motore, «l'8% del campione prevede una stabilità (25%) o crescita (58%) della propria clientela».

R.d.F.

RISPOSTE TURISMO: presentata l'edizione 2016 dell'Adriatic Sea Tourism Report. Fine anno prevista nei porti adriatici oltre 4,9 milioni di crocieristi (+3,6% sul 2015) e circa 17,9 milioni di pax ferry (+1,9% sul 2015)

327 le marine turistiche individuate nell'area per un totale di oltre 76 mila ormeggi.

Genova, 12 maggio 2016 - Oltre 4,9 milioni di crocieristi movimentati attesi a fine anno (+3,6% sul 2015) e 3.460 toccate nave (+8,3%), con Venezia al primo posto con 1,55 milioni di passeggeri (-2,1%) e 529 toccate nave (+1,5%), seguito da Dubrovnik con 880 mila passeggeri (+8,3%) e 629 toccate nave (+4,3%).

Inoltre, per il 2016, attesi circa 17,9 milioni di passeggeri ferry movimentati (+1,9% sul 2015), con Spalato a guidare la classifica dei porti grazie a 4,48 milioni di movimentazioni (+2,3%), seguito da Zara (2,23 milioni, +2,1%).

Infine, 327 marine turistiche - per il 63% dei casi localizzate nel nord Adriatico - per un totale di oltre 76 mila ormeggi.

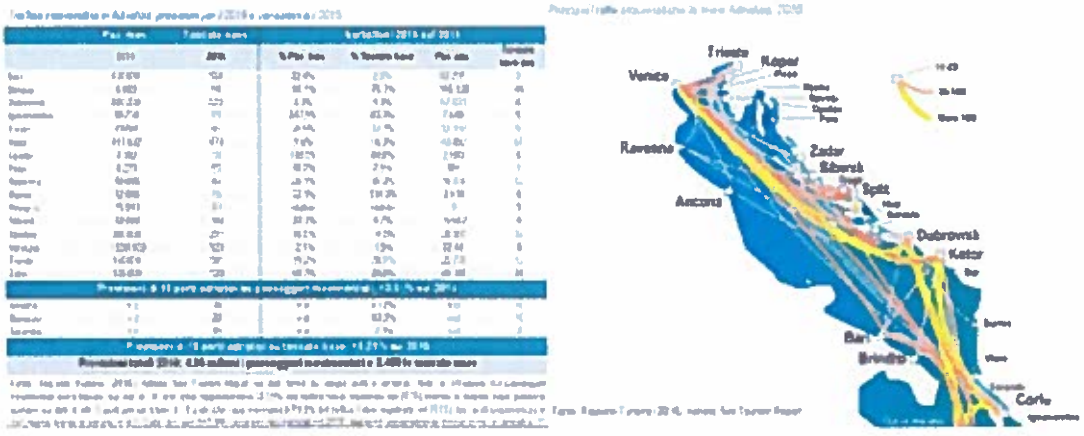
Questi alcuni dei numeri principali della nuova edizione dell'Adriatic Sea Tourism Report, il rapporto di ricerca realizzato da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica- che analizza i flussi, le dimensioni, le direzioni e i comportamenti dei movimenti turistici via mare nell'area adriatica (crociere, traghetti e nautica) che interessano i sette Paesi che su di essa si affacciano (Albania, Bosnia Erzegovina, Croazia, Grecia, Italia, Montenegro e Slovenia).

"I numeri che presentiamo nella nuova edizione di Adriatic Sea Tourism Report - ha commentato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo - confermano la rilevanza del *maritime tourism* in Adriatico e l'opportunità per le regioni che si affacciano su quest'area di capitalizzare al meglio la fortunata localizzazione geografica di cui godono, investendo risorse materiali e immateriali per potenziare ed adeguare la propria offerta ai desiderata di una domanda potenziale sempre più globale come provenienza e matura nelle proprie scelte."

Oltre alle previsioni per l'anno in corso, Adriatic Sea Tourism Report contiene anche i dati definitivi del traffico crocieristico e dei passeggeri ferry movimentati registrati nel 2015.

Con riferimento al primo ambito di studio, i primi 3 porti in classifica hanno movimentato lo scorso anno il 63,6% del totale passeggeri, percentuale che sale all'80,7% allargando l'orizzonte ai primi cinque scali e al 95,1% prendendo in considerazione la top ten dei porti.

[redacted]



Inoltre, tra i Paesi che si affacciano sull'area adriatica nel 2015 l'Italia si è posizionata al primo posto con oltre 2,3 milioni di crocieristi movimentati (il 48,4% del totale), seguita dalla Croazia (1,28 milioni, pari al 26,8% del totale) e dalla Grecia (poco più 650 mila passeggeri movimentati, pari al 13,6% del totale).

Per quanto riguarda invece il settore dei traghetti, i primi 3 porti in classifica hanno movimentato nel 2015 il 50,9% del totale passeggeri, percentuale che sale all'65,8% se si considerano i primi cinque scali e all' 81,9% considerando i primi dieci.

Rimanendo nel segmento dei traghetti, a livello di singole nazioni che si affacciano sull'Adriatico il report realizzato da Risposte Turismo ha confermato anche nel 2015 la leadership della Croazia ottenuta grazie a circa 9,3 milioni di passeggeri movimentati (il 53,1% del traffico complessivo) e oltre 43 mila toccate nave (il 54,8% del totale toccate nave registrato).

Alle sue spalle si posizionano la Grecia, con circa 4,4 milioni di passeggeri movimentati (il 25,1% del totale) e oltre 25 mila toccate nave (il 31,8% del totale), e l'Italia, al terzo posto in virtù di circa 2,8 milioni di passeggeri movimentati (il 15,9% del totale) e oltre 8.400 toccate nave (il 10,7% del totale).

Oltre ai ferry e alle crociere, Adriatic Sea Tourism Report, come da tradizione, analizza anche il comparto nautico. In quest'ambito l'edizione 2016 del report ha proseguito il lavoro di indagine iniziato nel 2013 sulle infrastrutture portuali esistenti e sugli operatori attivi sul territorio, arrivando a mappare nell'area 327 marine e oltre 76 mila posti barca, con una media di 234 posti barca per infrastruttura.

CLICCARE PER INGRANDIRE

Tra i Paesi che si affacciano sull'Adriatico l'Italia si conferma essere la nazione con il numero maggiore di marine (180, pari al 55% del totale) e posti barca (oltre 47 mila, pari al 62% del totale).

Nel settore nautico, il report contiene inoltre le previsioni per il 2016 relative all'andamento del giro d'affari di un campione di marine e società di charter dell'Adriatico [3]. Entrambi i campioni hanno evidenziato importanti segnali di ottimismo, ipotizzando un andamento prevalentemente stabile o positivo per l'anno in corso. Più in particolare, per quanto riguarda le marine, il 96% degli intervistati prevede una stabilità (55%) o crescita (41%) nella variazione della clientela.

Con riferimento invece alle società di charter oggetto dell'indagine, l'87% del campione prevede una stabilità (33%) o crescita (54%) della clientela di imbarcazioni a vela. Per quanto riguarda le imbarcazioni a motore, l'83% delle società di charter intervistate prevede una stabilità (25%) o crescita (58%) della propria clientela.

"In una visione da noi sostenuta che vuole abbracciare tre comparti troppo spesso osservati e gestiti come entità autonome e scollegate - ha proseguito di Cesare - si segnalano alcune sorprese, conferme e tendenze relative ad aspetti specifici. Tra esse, ad esempio, la rilevanza della movimentazione di navi traghetto nell'area, che si traduce in una media di 221 toccate al giorno nei porti adriatici e, sul fronte nautica, l'aumento dell'incidenza sul totale della clientela domestica per le marine. Un dato quest'ultimo che deve essere uno stimolo per l'attivazione di politiche promozionali all'esterno dell'area unitamente a provvedimenti volti a favorire la fruizione del mare Adriatico da parte della clientela internazionale".

Adriatic Sea Tourism Report 2016, disponibile in download gratuito sul sito www.adriaticseaforum.com, sarà oggetto dell'intervento di Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - nell'ambito del 1st Forum of the EU Strategy for the Adriatic and Ionion Region organizzato dall'Unione Europea in programma oggi e domani a Dubrovnik.

Adriatic Sea Tourism Report è stato lanciato nel 2013 a Trieste in occasione della prima edizione di Adriatic Sea Forum - cruise, ferry, sail & yacht, evento internazionale itinerante dedicato al turismo via mare nell'Adriatico, la cui seconda edizione si è tenuta a Dubrovnik nel 2015.

1 Le previsioni del traffico crocieristico sono frutto delle informazioni ottenute, per i passeggeri movimentati, da 16 scali, rappresentativi del 83,5% del traffico crocieristico 2015 e, per le toccate nave, da 19 porti, rappresentativi del 79,3% del numero complessivo di toccate nave registrate nel 2015.

2 Le previsioni relative alla movimentazione dei passeggeri ferry sono frutto delle informazioni ottenute da 15 porti rappresentativi del 57,3% del traffico passeggeri movimentati nel 2015.

Uiltrasporti: forte preoccupazione su posti di lavoro dopo approvazione riforma marineria

(FERPRESS) - Roma, 12 MAG - "Il disegno di legge n. 2228 approvato in Senato per la riforma del complesso quadro normativo della marineria italiana con la rivisitazione del Registro Internazionale pone degli interrogativi fortemente preoccupanti sul futuro dei circa 1500 marittimi italiani che navigano attualmente su navi traghetto ro-ro e ro-pax adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e/o insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato". Lo rende noto, in un comunicato, la segreteria nazionale della Uiltrasporti.

"E' opportuno ricordare a tutti che il sistema del trasporto marittimo è non solo globalizzato ma anche pienamente liberalizzato, senza regole precise e clausole sociali per evitare dumping salariali e contrattuali.

Ciò significa che non esistono vincoli o restrizioni per ogni singolo armatore che impongano allo stesso di scegliere una specifica bandiera e ciò vale in parte anche per il cabotaggio nazionale. Il "diritto di stabilimento" permette a ciascun armatore - spiega la segreteria nazionale UILT - la libertà di cambiare bandiera e quindi di creare le premesse per imbarcare tutti extracomunitari, escludendo di fatto i marittimi italiani già occupati.

Come Uiltrasporti chiediamo garanzie per questi lavoratori, non vorremmo che per creare nuova occupazione di marittimi italiani si facesse perdere il lavoro ai 1500 italiani che già operano su navi iscritte in Registro Internazionale. Chi oggi sbandiera come una grande vittoria l'approvazione degli emendamenti per modificare la legge 30/98 ci dica come intende salvaguardare questi 1500 marittimi che potrebbero perdere il proprio posto di lavoro.

Chi al contrario pensa che cambiando la normativa degli incentivi fiscali, vedrà in tutti i futuri traffici ro-ro e ro-pax un aumento di equipaggi italiani e comunitari, non conosce forse ancora bene il significato della parola liberalizzazione e degli effetti contrari che si potrebbero avere in termini occupazionali. Per questo - conclude la segreteria nazionale Uiltrasporti - ribadiamo nuovamente che non conviene derogare alla politica la gestione delle regole di un importante settore, come quello marittimo, ma che serve al contrario aprire immediatamente un tavolo di confronto con tutti gli attori del cluster marittimo per individuare gli strumenti che possano generare un reale aumento dell'occupazione marittima italiana".