



Primo piano:

Riforma dei porti (Ansa, The Medi Telegraph, Il Mattino)

Dai Porti:

Venezia:

"...Ucina, niente Salone di Venezia..." (Ansa,
L'Informatore Navale)

Trieste:

"...Molo VI restauro al via..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Dall'Europa il premio Circle..." (The Medi Telegraph)

"...Torre piloti..." (Il Secolo XIX, La Repubblica)

"...Il Blueprint di Piano per salvare la fiera..."
(La Repubblica)

**"...Conferenza cittadina: Il porto di Genova motore di
sviluppo della città..."** (L'Informatore Navale,
L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX)

"...Nuovo scontro sul fronte del porto..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Darsena Toscana, parte il dragaggio..." (La Nazione)

Messina:

"...Ampliamento del molo foraneo..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti nazionali ed internazionali

Focus

- **Seatrade Fort Lauderdale** (Ferpress, Ansa, Cionline,
L'Informatore Navale)
- **Container** (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 17/3/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Altre notizie di Shipping e Logistica

C.I.S.Co.

Il Messaggero Marittimo

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Informare

Lloyd's List

Porti: Rixi, autorità sistema portuale diventi Spa pubblica

Proposte in conferenza Stato-Regioni di domani

16 marzo, 19:26



(ANSA) - GENOVA, 16 MAR - "Il modello che proponiamo è la trasformazione delle Autorità di sistema portuale in Spa pubbliche, come già esistono e funzionano nel Nord Europa, introducendo strumenti di controllo di gestione, valutazione delle performance dei traffici, sistemi premianti sui risultati ottenuti e norme nuove in materia di bonifica ambientale e riempimenti". Lo ha annunciato Edoardo Rixi, assessore regionale allo Sviluppo Economico, Porti e Logistica, nell'ambito del workshop "Portualità e sistema dogane" organizzato oggi da Regione Liguria alla Stazione Marittima di Genova, nell'ambito delle iniziative propedeutiche agli Stati generali della Logistica del Nord Ovest in programma per l'8 e il 9 aprile a Novara nell'ambito dell'attuazione del protocollo per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e della logistica, sottoscritto lo scorso 11 dicembre dai presidenti delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte, in vista della conferenza Stato-Regioni che si terrà domani a Roma. "Stiamo lavorando a un percorso di riforma nell'ottica di una vera razionalizzazione coerente con le diverse realtà esistenti - spiega l'assessore Rixi - per innovare la governance occorre puntare, in modo selettivo, sulle autorità portuali in base al volume dei traffici attuali e potenziali. La portualità ligure è riferimento della macroregione del Nord Ovest e ha tutte le caratteristiche per potersi proporre come interlocutore principale della Svizzera e di intercettare nuovi traffici derivanti dalla realizzazione di grandi opere infrastrutturali anche fuori dai confini nazionali, come il raddoppio del canale di Suez. Riteniamo strategica anche l'istituzione di Autorità di sistema logistico con accordi di programma come quello sottoscritto con Piemonte e Lombardia di cui siamo partner naturali di mercato e con cui è indispensabile una regia comune sulla logistica".



Salerno torna alla carica: «Mai con Napoli»

Salerno - Tutta la Salerno produttiva da Assotutela ad Assoagenti, dalla Camera di Commercio alla Confartigianato da Confindustria ad Unimpresa, da Confagricoltura all'Ance per finire con il Fai e le Confcooperative scende in campo per dire no all'accorpamento dei porti di Napoli e Salerno

Salerno - Tutta la Salerno produttiva da Assotutela ad Assoagenti, dalla Camera di Commercio alla Confartigianato da Confindustria ad Unimpresa, da Confagricoltura all'Ance per finire con il Fai e le Confcooperative scende in campo per dire no all'accorpamento dei porti di Napoli e Salerno. Così dopo varie iniziative già adottate, si rivolgono ora con una lettera al presidente del consiglio, al Ministro delle Infrastrutture e trasporti, e al Presidente della Regione.

Ribadiscono che «l'azione messa in campo per la tutela e la salvaguardia del futuro del porto di Salerno non è rivolta "contro" altri operatori della filiera dell'economia marittima nè "contro" lo scalo di Napoli, per il quale auspichiamo ogni successo, riconoscendone il ruolo di maggiore porto del Tirreno» ed affermano con forza che «non si può svillire il ragionamento considerandolo come "manifestazioni di difesa del campanile o come esplicazioni di provincialismo».

- segue

La lettera continua evidenziando come «la netta contrarietà

all'accorpamento dell'Autorità Portuale di Salerno con quella di Napoli nasca innanzitutto dalla certezza che tale provvedimento non ha nulla a che vedere con la soluzione dei problemi veri della portualità italiana. Né ha alcuna fondatezza la tesi secondo cui l'accorpamento di alcune Autorità possa determinare la crescita dei traffici portuali in Italia, né tanto meno che possa consentire economie di scala, premessa di una maggiore capacità competitiva. I singoli porti resteranno - è ovvio - fisicamente separati e la competitività andrà ricercata in ciascuno di essi, in modo direttamente proporzionale al livello di efficienza che ogni singolo scalo è in grado di mettere in campo».

Siamo contrari - conclude la comunità produttiva salernitana nel suo appello a Renzi - ad un accorpamento inutile e dannoso. Mantenere, invece, due Autorità renderebbe più forte la nostra Regione proprio sul fronte della portualità. Non si comprende per quale reale motivo - mentre la Liguria, la Puglia, la Sicilia ne mantengono due autonome - la Campania debba essere depotenziata, con la cancellazione dell'Authority del Porto di Salerno: si badi bene non un porto "minore", ma il sesto porto d'Italia per merci varie movimentate (con 13 milioni di tonnellate), di ruolo nazionale ed internazionale ben maggiore di tanti altri porti "salvati". Salerno dunque non demorde e Agostino Gallozzi presidente di Assotutela intende arrivare fino in fondo a questa crociata.

Fin qui quanto arriva da Salerno, sul fronte napoletano invece, la situazione è preoccupante: il 15 marzo sono scaduti tre anni di commissariamento dello scalo partenopeo, il porto è in uno stallo pauroso, i lavori non partono, i traffici, eccettuate le crociere, diminuiscono mentre si fa sempre più seria la situazione occupazionale con l'avvicinarsi della scadenza degli ammortizzatori sociali per alcune aziende. Tant'è che il sindaco di Napoli De Magistris ha chiesto una riunione urgente al Prefetto per discutere della crisi profonda in cui versa lo scalo partenopeo e cercare di individuare delle soluzioni possibili. «Questa incertezza - scrive il sindaco al Prefetto Gerarda Pantalone - alimenta un inesorabile declino che avrà, inevitabilmente, delle conseguenze drammatiche per il livello occupazionale, aggravando una situazione, sul versante posti di lavoro, già messa a dura prova con il ricorso allo strumento degli ammortizzatori sociali, giunti ormai, per alcune aziende, alla scadenza. Sono preoccupato - conclude De Magistris - per le gravi implicazioni, anche di ordine pubblico, derivanti dalla permanenza dello stato di crisi del Porto di Napoli, che rappresenta una delle principali economie della nostra città».

Porti, Salerno insiste: in Campania niente accorpamenti

La questione

Dalla Camera di Commercio la lettera al premier: così i nodi degli scali non vengono risolti

Antonino Pane

Così vicini, così divisi. I porti di Napoli e Salerno - che secondo la riforma messa a punto dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio dovrebbero diventare un unico Sistema portuale - marciavano in direzione opposta e si fa sempre più vistoso il divario produttivo tra i due scali. Così mentre Salerno vola e ribadisce il suo fermo no all'accorpamento, a Napoli il sindaco Luigi de Magistris scrive al prefetto per aprire urgentemente un tavolo dove discutere della profonda crisi che attanaglia lo scalo. Insomma il divario si fa sempre più vistoso e, ora, a dire no all'accorpamento non solo i concessionari di Salerno ma l'intero cluster marittimo e imprenditoriale. Una presa di posizione netta, assunta alla Camera di Commercio di Salerno. Il no all'accorpamento è stato formalizzato in una lettera inviata al presidente del Consiglio Renzi, al ministro Delrio e al governatore De Luca.

La lettera, proposta da Assonacca, è stata condivisa dal presidente della Camera di Commercio e dai presidenti provinciali di Aies/Ance, Assogenti, Assospedo, Casartigiani, Cia, Cidoc, Cna, Coldiretti, Compagnia delle Opere, Confartigianato, Confcommercio, Confcooperative, Confesercenti, Confindustria, Fni, Unimpresa, Cnaai, Confagricoltura.

«La netta contrarietà all'accorpamento - si legge nel documento - nasce dalla certezza che tale provvedimento non ha nulla a che vedere con la soluzione dei problemi veri della portualità italiana. Salerno sta combattendo una battaglia per il libero mercato, la libera concorrenza, la libertà d'impresa, per il merito imprenditoriale, contro una visione che questa prospettiva vorrebbe soffocare». Difesa campanilistica. No dicono da Salerno. «Appare opportuno precisare in via preliminare - è scritto nel documento - che l'azione messa in campo per la tutela e la salvaguardia del futuro del porto di Salerno non è rivolta "contro" altri operatori della filiera dell'economia marittima e men che meno "contro" lo scalo di Napoli, per il quale auspichiamo ogni successo, riconoscendone il ruolo di maggiore porto del Tirreno. Allo stesso modo, però - non potendosi confutare nel merito l'obiettivo inutilità dell'accor-

pamento dei due porti - non si può svincolare il ragionamento configurando le tesi di chi esprime il proprio dissenso come manifestazioni di difesa del campanile o come espressioni di provincialismo». Ancora: «È una contrarietà - si sottolinea - che noi, in quanto campani, condividiamo, perché mantenere due Autorità è ciò che renderebbe più forte la nostra Regione proprio sul fronte della portualità». Salerno non molla dunque. «Questa - spiega Agostino Gallozzi, presidente Assortela - è una partita che dobbiamo giocare fino alla fine. Non si comprende per quale reale motivo, mentre in Liguria, la Puglia, la Sicilia ne mantengono due autonome, la Campania debba essere depotenziata». E Napoli? La crisi, soprattutto «per le criticità strutturali che ha assunto la vicenda del Porto di Napoli», preoccupa il sindaco de Magistris. In una nota inviata al prefetto Gerardo Pantalone, il sindaco chiede un incontro per affrontare con tutte le parti interessate e per valutare quali azioni risolutive sono da adottare. Il prossimo 15 marzo ricorrerà il poco invidiabile anniversario del terzo anno consecutivo del commissariamento del Porto. «Questa incertezza - sottolinea - alimenta un inesorabile declino che avrà, inevitabilmente, delle conseguenze drammatiche per il livello occupazionale».

Le tensioni

Preoccupazioni anche a Napoli
Il sindaco al prefetto:
subito un tavolo
l'incertezza favorisce il declino



Il dibattito. Uno scorcio del porto commerciale di Salerno



Ucina confera: «Niente Salone di Venezia»

Genova - Come anticipato dal **Secolo XIX-the MediTelegraph**, Ucina non organizzerà il salone nautico di Venezia. Demaria: «La criticità di ExpoVenice ha reso impossibile gestire tempistiche e standard». Dell' «ambizioso calendario 2016» di Ucina rimane in piedi solo un evento dei tre programmati

*Genova - Come anticipato dal **Secolo XIX-the MediTelegraph**, Ucina non organizzerà il salone nautico di Venezia: «Avevamo raccolto con profondo entusiasmo la sfida di organizzare un grandissimo evento dedicato alla nautica nella città più affascinante del mondo - dice la presidente dell'associazione aderente a Confindustria, Carla Demaria - condividendo l'obiettivo della Città di Venezia di coniugare l'eccellenza della nostra industria ad una location straordinaria. La situazione di criticità della società ExpoVenice ha reso di fatto impossibile gestire le tempistiche e gli standard che questa manifestazione deve garantire; ancor più laddove le recenti passate organizzazioni del Salone di Venezia hanno lasciato uno strascico negativo negli operatori del settore». **Il Salone veneziano doveva tenersi tra circa un mese, dal 21 al 25 aprile 2016.** La kermesse era già stata annunciata a ottobre 2015 in Liguria, per volontà della realtà organizzatrice, la società I Saloni Nautici, partecipata al 100% da Ucina, durante un incontro al quale aveva preso parte, tra gli altri, anche Giuseppe Mattiazzo, numero uno di Expo Venice.*

All'evento in Laguna non avrebbero partecipato inoltre alcuni dei maggiori marchi italiani: Azimut/Benetti, tutti i marchi del gruppo Ferretti, Baglietto e Perini Navi, per citarne alcuni. Qualche settimana fa,

- segue

Ucina ha dovuto alzare bandiera bianca annullando un altro dei tre eventi programmati dalla sua società I Saloni Nautici per il 2016. All'inizio di aprile infatti, avrebbe dovuto svolgersi il nuovo Salone dell'usato di Genova, sempre targato Ucina. Una manifestazione che i vertici dell'associazione avevano presentato come un'occasione per dare spazio al mercato della nautica di seconda mano. «Il nostro è un calendario ambizioso - aveva detto Anton Francesco Albertoni, già presidente di Ucina - ma sono convinto che questi due nuovi appuntamenti (Genova e Venezia, ndr) completino l'offerta della nostra società, nata con l'obiettivo di proporre servizi di qualità alle aziende del settore della nautica internazionale». Un calendario che dunque da oggi è ufficialmente di un singolo evento per l'intero 2016.

UCINA Confindustria Nautica: sono mancate le condizioni per garantire un grande evento quale il progetto Yachting in Venice.

Confermato l'interesse per la realizzazione di un evento di alto profilo nel 2017 a Venezia.

Roma, 16 marzo 2016 - "Avevamo raccolto con profondo entusiasmo la sfida di organizzare un grandissimo evento dedicato alla nautica nella città più affascinante del mondo - interviene la Presidente di UCINA Confindustria Nautica Carla Demaria - condividendo l'obiettivo della Città di Venezia di coniugare l'eccellenza della nostra industria ad una location straordinaria.

La situazione di criticità della società ExpoVenice ha reso, di fatto, impossibile gestire le tempistiche e gli standard che questa manifestazione deve garantire; ancor più laddove le recenti passate organizzazioni del Salone di Venezia hanno lasciato uno strascico negativo negli operatori del settore.

UCINA Confindustria Nautica ha il dovere di tutelare gli investimenti dei propri associati e per questa ragione - conclude la Presidente Carla Demaria - si è resa necessaria la decisione di spostare l'edizione 2016 lavorando con orizzonti temporali più lunghi e maggiori certezze operative.

Voglio rinnovare i ringraziamenti alla Città di Venezia e al Sindaco Luigi Brugnaro per la grande disponibilità e capacità di mettere a sistema le risorse del territorio a favore dell'Associazione e dei suoi Associati e voglio confermare la disponibilità, a condizione che la risoluzione positiva delle criticità di ExpoVenice si ripristini in tempi brevi, a portare le nostre competenze e know how per l'organizzazione di un evento di alto profilo quale quello che ci eravamo prefissati. Abbiamo sentito forte questo sostegno e per questa ragione stiamo lavorando per fare a Venezia un appuntamento associativo già nei prossimi mesi del 2016".

Confermato l'interesse per la realizzazione di un evento di alto profilo nel 2017 a Venezia.

"Avevamo raccolto con profondo entusiasmo la sfida di organizzare un grandissimo evento dedicato alla nautica nella città più affascinante del mondo - interviene la Presidente di UCINA Confindustria Nautica Carla Demaria - condividendo l'obiettivo della Città di Venezia di coniugare l'eccellenza della nostra industria ad una location

- segue

straordinaria.

La situazione di criticità della società ExpoVenice ha reso, di fatto, impossibile gestire le tempistiche e gli standard che questa manifestazione deve garantire; ancor più laddove le recenti passate organizzazioni del Salone di Venezia hanno lasciato uno strascico negativo negli operatori del settore.

UCINA Confindustria Nautica ha il dovere di tutelare gli investimenti dei propri associati e per questa ragione - conclude la Presidente Carla Demaria - si è resa necessaria la decisione di spostare l'edizione 2016 lavorando con orizzonti temporali più lunghi e maggiori certezze operative.

Voglio rinnovare i ringraziamenti alla Città di Venezia e al Sindaco Luigi Brugnaro per la grande disponibilità e capacità di mettere a sistema le risorse del territorio a favore dell'Associazione e dei suoi Associati e voglio confermare la disponibilità, a condizione che la risoluzione positiva delle criticità di ExpoVenice si ripristini in tempi brevi, a portare le nostre competenze e know how per l'organizzazione di un evento di alto profilo quale quello che ci eravamo prefissati. Abbiamo sentito forte questo sostegno e per questa ragione stiamo lavorando per fare a Venezia un appuntamento associativo già nei prossimi mesi del 2016".



Trieste, Molo IV restaurato al via

Trieste - La Trieste Terminal Passeggeri, attualmente presente al Seatrade 2016 di Fort Lauderdale, aggiungerà agli scali già annunciati per la stagione 2016, che inizierà il 26 marzo con l'arrivo a Trieste della "Costa Mediterranea", quattro nuove toccate

Trieste - La Trieste Terminal Passeggeri, attualmente presente al Seatrade 2016 di Fort Lauderdale, aggiungerà agli scali già annunciati per la stagione 2016, che inizierà il 26 marzo con l'arrivo a Trieste della "Costa Mediterranea", quattro nuove toccate, due dalla Silversea con la "Silver Spirit", una della Grand Circle Cruise Line con la "Arethusa" e una della "Gemini". **L'arrivo dell' "Arethusa" consentirà di utilizzare per la prima volta a fini crocieristici** la ristrutturata Stazione marittima del Molo IV che rappresenta un'eccellenza per l'approdo di navi media dimensione.

L'anno in corso vedrà infatti in scalo presso le banchine della Trieste Terminal Passeggeri 14 diverse compagnie di navigazione per un totale di 59 toccate. Il numero di scali verrà ulteriormente incrementato nel 2017 quando complessivamente si registreranno presso il terminal giuliano 64 toccate. In particolare Trieste nel 2017 fungerà nuovamente da home port durante tutta la stagione crocieristica per la "Costa neoClassica" di Costa Crociere.



Dall'Europa un premio per Circle

Bruxelles - Eccellenze liguri in primo piano martedì a Bruxelles in occasione del primo *forum* organizzato dalla Commissione europea Dg Trasporti e mirato sulle Autostrade del mare. **È il caso della società Circle**, che si è aggiudicata il bando per i servizi di comunicazione a supporto della realizzazione dei corridoi Ten-T

Bruxelles - Eccellenze liguri in primo piano martedì a Bruxelles in occasione del primo forum organizzato dalla Commissione europea Dg Trasporti e mirato sulle Autostrade del mare. È il caso della società Circle, che si è aggiudicata il bando europeo per la fornitura di tutti i servizi di comunicazione a supporto della realizzazione dei corridoi multimodali e delle priorità orizzontali della rete europea Ten-T, con le Autostrade del mare, la dimensione marittima della rete trans-europea dei trasporti, fra le priorità: «C'è bisogno che si parli di più e meglio di 'autostrade del mare' e del loro potenziale ambientale, occupazionale e di stimolo all'innovazione e alla crescita blu - ha detto Brian Simpson, coordinatore europeo per il progetto Autostrade del Mare - e a parlarne non devono essere solo gli addetti ai lavori. La voce deve girare abbracciando un pubblico sempre più ampio, perché anche le nostre politiche più importanti passano per la costruzione del consenso» ha aggiunto Simpson, secondo cui «la strada è quella giusta, così come il team che la percorrerà».

Simpson ha quindi rivolto i complimenti all'ufficio di Bruxelles della Regione Liguria e alla sua responsabile Simona Costa «per l'importante lavoro che svolge da diversi anni nel settore marittimo una Regione toccata da due dei nove corridoi multimodali europei e che conta tre porti, di cui due inseriti nella rete centrale Ten-T, concentrati in poco più di 300 chilometri».

NUOVA BOCCIATURA NEL BILANCIO

APPROVATO DALL'EX PRESIDENTE

Torre piloti, l'ultimo "pasticcio" di Merlo

Il Collegio dei revisori blocca anche lo stanziamento di 3,6 milioni per la costruzione dell'opera

EMANUELE ROSSI

LA NUOVA TORRE piloti del porto di Genova perde le sue "fondamenta" finanziarie. Ed ora anche l'edificio che doveva segnare l'avvio del Blueprint di Renzo Piano rischia di rimanere un bel sogno con la firma prestigiosa dell'architetto, oppure di partire in grosso ritardo rispetto alla scadenza che era stata fissata per l'inizio dei lavori, la fine di quest'anno.

Lo stop dei revisori

Si tratta dell'ultimo episodio dello scontro tra i revisori dei conti e [redacted] un'eredità dell'epoca di Luigi Merlo che il suo successore, il Commissario Giovanni Pettorino, non può gestire in altro modo che con rinvii, sino a quando non arriverà il nuovo presidente. Il "macigno" sulla strada della nuova Torre - che deve sostituire quella andata distrutta dalla Jolly nero il 7 maggio 2013 - sta scritto negli ultimi verbali dei revisori dei conti. Palazzo San Giorgio ha pubblicato i documenti sul suo sito, (unica [redacted] d'Italia a farlo). Ebbene, nel secondo di questi verbali si legge che tra le varie contestazioni mosse dai revisori alla gestione contabile c'è anche il via libera all'utilizzo di 3,6

milioni di euro per la realizzazione della nuova Torre Piloti nella Darsena della Fiera. L'intero importo stanziato (nel piano triennale) per la realizzazione dell'edificio è di 16 milioni, ma il rilievo dei revisori su quei 3,6 milioni di fatto blocca tutto.

Le strade sono due: o la richiesta di un'autorizzazione al Ministero per utilizzare quei soldi oppure una revisione completa dell'intero capitolo del finanziamento della Torre, con la necessità di ripartire da capo con il lungo iter di approvazione in comitato portuale. In entrambi i casi, mesi di attesa e stallo. Mentre nel frattempo il Renzo Piano Building Workshop

entro pochi mesi dovrebbe arrivare alla progettazione definitiva della Torre, che si collocherà a ridosso della paratia di scogli che dà sulla foce del Bisagno.

Interessi da Cornigliano

Da cosa deriva la contestazione? Secondo quanto trapela da Palazzo San Giorgio, i 3,6 milioni contestati sono frutto di interessi maturati negli anni dai 70 milioni di euro assegnati dal governo all'[redacted] per l'accordo di programma di Cornigliano. Soldi che Merlo era riuscito a sbloccare facendo addirittura causa al

ministero e che poi aveva messo in un fondo fruttifero, in attesa di poterli utilizzare. Gli interessi maturati sono, per l'appunto, 3,6 milioni di euro e Merlo riteneva di poterli utilizzare da subito, in quanto "guadagnati" dall'[redacted] senza bisogno di nuove autorizzazioni. Secondo i revisori dei conti, invece, farebbero parte dei soldi "vincolati" alle opere di ampliamento logistico-portuale su Cornigliano. Vale la pena di ricordare, però, che tali opere non saranno possibili sino alla conclusione di opere di bonifica ambientale e infrastrutturazione che dureranno ancora anni. Per questo, l'ex presidente del porto aveva già chiesto al ministro Delrio e al ministro Padoa di poter utilizzare i 73 milioni dell'accordo di programma come "acconto" del Blueprint, in modo da farlo partire.

Lo stato dei fatti, però, è questo: mentre la Fiera va in liquidazione, il palazzo dell'ex Nira non viene venduto dal Comune al porto per demolirlo (non è stata accantonata alcuna somma in proposito), le concessioni del porticciolo Duca degli Abruzzi sono state prorogate di un anno e ora anche la Torre Piloti rischia di vedere la prima pietra chissà quando.

emanuele.rossi@ilsecoloxix.it
© BY NC ND ALCUN D R T T R SERVAT



IL CASO [REDACTED] VERBALI E VERBALE CENSURE ALLE LINGUE DI UNA PARTE DEI VOLONTARI PASIANI DALL'ACCORDO DI PROGRAMMA

Porto, finanziamento della Torre Piloti: il no dei revisori

TUTTI i rilievi dei revisori, nessuno escluso, da oggi potranno essere consultabili sul sito [REDACTED] Palazzo

San Giorgio sono infatti disponibili alla consultazione on line i verbali dei revisori a partire dal 2016. E già i primi due mostrano come a più riprese, secondo i revisori, la condotta dell'ente non sia stata inappuntabile. In primo piano, ovviamente, la questione dei contributi alla Culm, che i revisori hanno contestato, chiedendone la revoca, e che invece il comitato ha confermato, respingendo la richiesta del collegio. Ma c'è un'altra partita altrettanto delicata e dalle implicazioni complesse a meritare attenzione. Si tratta della costruzione della nuova torre piloti, prevista nell'area della Fiera. "Nuova" perché sostitutiva di quella abbattuta nel maggio di tre anni fa dalla Jolly Nero e costata la vita a nove persone. Da lì il porto aveva deciso di ripartire, da una torre scelta come simbolo e memoria di quella tragedia. E a firmare il progetto, donandolo poi agli enti, era stato l'architetto Renzo Piano, come primo atto del suo blueprint, il nuovo disegno del waterfront di levante dal Porto Antico alla Fiera. Ora i revisori non entrano nel merito del progetto né della collocazione, all'ingresso del porto, nell'a-

rea della Fiera che dà sulla foce del Bisagno, protetta dalla massicciata. Il problema è legato ai finanziamenti. [REDACTED] quando an-

cora era presidente Luigi Merlo, aveva già stanziato e messo a bilancio per la Torre 16 milioni. 3,6 milioni arrivavano dall'attività finanziaria [REDACTED]. Nessuna operazione speculativa, ma il frutto degli interessi maturati nel corso degli anni sui 70 milioni dati dal governo [REDACTED] per la bonifica di Cornigliano. La storia è antica e risale infatti al tempo in cui c'era ancora la lira. [REDACTED]

[REDACTED] era stata indennizzata per aver perso la titolarità delle aree di Cornigliano con 140 miliardi di lire, alla fine degli anni Novanta (il famoso "emendamento Cornigliano", con il nome sbagliato). Quella cifra si trasformò da lira in euro (appunto 70 milioni), mentre si riconfermò l'utilizzo per Cornigliano. A un certo punto il governo tentò di rientrare in possesso dei 70 milioni, ma di fronte a una lunga battaglia amministrativa, con due gradi di giudizio (Tar e Consiglio di Stato) venne riconfermata la titolarità del porto a utilizzare la cifra. Unico vincolo, l'utilizzo per Cornigliano o per fini portuali. L'allora presidente Luigi Merlo, non avendone la disponibilità perché la bonifica era (ed è) ancora in atto, non

poté far altro che metterli in banca in un conto fruttifero che oggi ha consentito al porto di incassare interessi per 3,6 milioni di euro. Soltanto che Merlo ha girato sul primo finanziamento per la Torre Piloti. Tutto bene? No, perché i revisori hanno contestato lo spostamento di quella cifra per la Torre, senza passare da

un'autorizzazione dei firmatari dell'accordo di programma o almeno dei ministeri (a cominciare dal Mef). Se si fosse alla posta della prima pietra, l'opera si bloccherebbe. Ancor non siamo a questo punto, ma di fatto bisogna capire come intervenire sui 3,6 potenzial-

mente "mancanti", con una variante al bilancio o attendendo il pronunciamento dei ministeri. Ma i revisori invitano anche a non concedere superminimi ai dipendenti e premi ai dirigenti (peraltro fermi da due anni), contestano il fatto che l'autoparto dell'aeroporto sia stato pagato troppo (588 mila euro) e chiedono che cosa abbia fatto [REDACTED] dopo la sentenza della Corte dei Conti che in primo grado ha condannato due dipendenti dell'ente (il dirigente Andrea Pieracci e il dipendente Bruno Boetto), peraltro assolti penalmente con formula piena, al pagamento complessivo di 270 mila euro.

(massimo minella)

16/03/2016 10:00:00

Chiesto anche come l'ente si sia comportato dopo la sentenza della Corte dei Conti nei confronti di due dipendenti

- segue

ti, se l'ambito dell'intervento è quello del waterfront di levante che rientra nel Blue print, la Porto Antico potrebbe il candidato naturale, soprattutto dopo aver inglobato

l'asset fieristico.

«Ora occorre una valutazione del Porto Antico — aggiunge Toti — Anche i crediti della Fiera, cui appartengono i 5,7

milioni che devono arrivare dallo stato vanno compensati. Il Comune che ha debiti può alleggerirli cedendo a noi le quote societarie, nel riassetto». In sostanza, uno scambio fra debiti e crediti che eviterebbe il ricorso alla liquidità, quanto mai difficile di questi tempi, soprattutto per la mano pubblica.

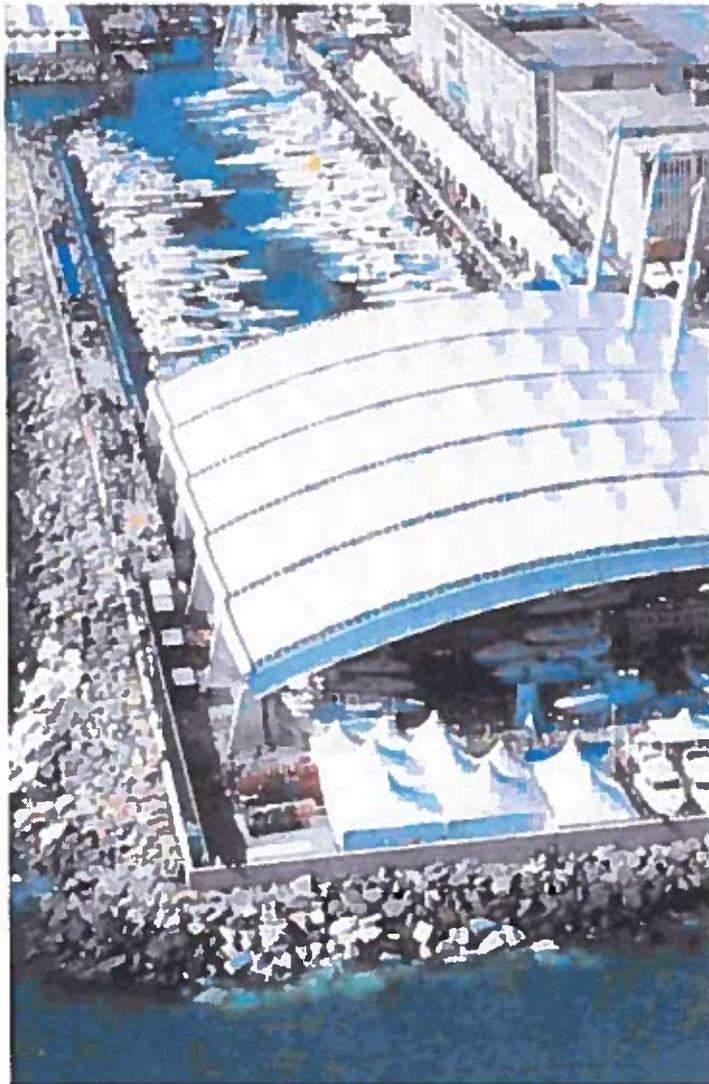
«La Regione si è impegnata a finanziare il Salone Nautico, Euroflora, ma anche il nuovo ramo d'azienda — aggiunge il governatore — Non abbiamo parlato ancora di percentuali, ma penso a un terzo per ogni socio, comunque ci deve essere prima di ogni percentuale

una governance condivisa con Regione, Camera di commercio e Comune». Sul tempi, infine, Toti chiede di accelerare al massimo, dandosi già una prima scadenza. «L'operazione deve essere completata a grandi linee entro l'anno — chiude — ma la road map degli interventi deve essere fatta entro aprile, per essere efficace».

La verità è che la Fiera è stata gestita male, ha un buco di bilancio e non ha piano industriale. Ma ha asset di valore come il Salone Nautico, Euroflora. Da qui bisogna ripartire».

www.elenorapoli.it

“Penso a una divisione in parti uguali fra noi, il Comune e la Camera di Commercio”



Il Blueprint di Piano per salvare la Fiera

MICHEL BOMPANI
MASSIMO MINELLA

SALVARE la Fiera si può, paradossalmente mettendola in liquidazione, ma poi conferendone l'asset più prezioso, quello appunto fieristico, a una società in cui Comune e Regione siano soci. Potrebbe essere la Porto Antico, con un riassetto del capitale, o un nuovo soggetto, non è questo il punto. Ciò che conta, invece, è individuare una sola realtà che si possa far carico del riasset-

to di tutto il waterfront del levante, che va dal Porto Antico alla Fiera, e che è già stato tracciato dalla matita dell'architetto Renzo Piano nel Blueprint. In questo scenario si possono così dare anche quelle risposte ai dipendenti della Fiera che dall'8 aprile saranno licenziati, in assenza di proposte alternative. Su questo fronte la trattativa sembra ben avviata, al punto che il presidente di Porto Antico e Fiera, Ariel Dello Strologo, azzarda un "Sono ottimista" a fine serata.

SEGUE A PAGINA VI

Fiera, la Regione chiede spazio a Tursi Toti: "Ecco il piano"

Corsa contro il tempo per trovare una soluzione ai 39 dipendenti, nuovo incontro fra 10 giorni

«DALLA PRIMA DI CRONACA

MICHEL BOMPANI
MASSIMO MINELLA

La trattativa per dare una risposta a tutti e 39 i dipendenti della Fiera continua, ieri l'incontro fra i vertici e i sindacati non è stato ancora risolutivo, ma è andata meglio dell'ultima volta, quando era stata presentata una soluzione che, per 28 dipendenti su 39, prevedeva un contratto part time di 18 ore alla settimana all'Amiu (compenso fra i 5 e i 600 euro al mese). Ieri anche la Re-

gione ha fatto il suo primo passo, mettendo sul piatto due posti in Liguria Digitale (ex Datsiel) che potrebbero anche diventare quattro. Insomma, si continua a trattare, anche se è difficile che altri soggetti, oltre a Comune e Regione, possano scendere in campo per dare risposte ai dipendenti. «Stiamo lavorando e continueremo a farlo — spiega il presidente Dello Strologo — Prima dell'assemblea del 31, che potrebbe decidere la messa in liquidazione della Fiera, avremo ancora un incontro con i

sindacati. Vorremmo aver trovato una soluzione per tutti, prima di quella data». I licenziamenti scatterebbero l'8 aprile, ma da fine mese il cda dovrebbe cedere il testimone al liquidatore, che potrebbe anche essere l'ad Nannini.

Molto, per non dire tutto, dipenderà comunque dal tavolo di confronto fra i soci e la Regione che in prospettiva dovrebbe essere coinvolta nel nuovo assetto societario. Il presidente Toti sta infatti lavorando a uno schema societario che dovrebbe portare alla

nascita di un nuovo soggetto.

«Cercheremo di sistemare al meglio i lavoratori — spiega il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti — Non si può caricare sul Porto Antico la forza lavoro intera di Fiera. Una parte sarà riassorbita, mentre a soddisfare le esigenze di un nuovo ramo d'azienda che potrebbe nascere, proprio nella società Porto Antico».

Resta da capire quale soggetto individuare per l'operazione. Concettualmente, infatti

- segue



L'AMMIRAGLIO
Giovanni
Pettanno,
commissario

A fianco
Un immagine
d'archivio di un
comitato
portuale, Palazzo
San Giorgio ha
messo on line
tutti i verbali del
collegio dei
revisori dal 2016

IL PORTO DI GENOVA MOTORE DI SVILUPPO DELLA CITTÀ

Conferenza cittadina: Giovedì 17 marzo 2016 ore 14.30 - 18.30 a Genova - Palazzo Tursi, Salone di Rappresentanza

Genova, 16 marzo 2016 - Domani, giovedì 17 marzo, alle 14.30, il Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi accoglierà la Conferenza Cittadina *Il Porto di Genova motore di sviluppo della Città*. L'evento, promosso dal Comune di Genova - Assessorato allo Sviluppo Economico, si articolerà in due tavole rotonde e coinvolgerà i rappresentanti del cluster logistico - marittimo e i principali operatori turistici del territorio. Un'occasione per presentare il quadro attuale e le prospettive di sviluppo dell'industria portuale genovese e dei flussi turistici, riflettendo su come il Comune, oggi chiamato a ricoprire un ruolo fondamentale nel board dell'Autorità Portuale, possa supportare al meglio la crescita del settore economico più importante di Genova.

Nel Nord Ovest oggi Genova è ancora l'anello debole - sottolinea **Emanuele Piazza, Assessore allo Sviluppo Economico**- ed è solo coinvolgendo a 360° l'industria portuale, sia commerciale, sia turistica, che possiamo valorizzare appieno la risorsa mare, asset fondamentale per Genova. Il Porto non è una servitù della nostra città ma può essere anche motore integrato di una trasformazione urbanistica di qualità. Nel contesto della riforma, il ruolo delle città nella Governance delle Autorità di sistema è fondamentale ed è indispensabile per il Comune rinforzare da subito un dialogo diretto con le forze economiche coinvolte.

Dopo i saluti istituzionali, **Umberto Masucci**, Presidente The International Propeller Clubs, illustrerà la nuova riforma portuale e il ruolo assunto dai Comuni nella governance dei porti mentre **Enrico Musso**, Direttore C.I.E.L.I. - Università di Genova, presenterà i principali settori del distretto marittimo portuale di Genova. Seguirà la **prima tavola rotonda** introdotta dall'**Assessore Piazza**, in cui i principali attori del sistema portuale genovese spiegheranno come **favorire e supportare lo sviluppo del settore marittimo**. Nella **seconda tavola rotonda**, introdotta da **Carla Sibilla**, Assessore al Turismo Comune di Genova, l'attenzione si sposterà su come **incrementare e valorizzare l'attrattività della città e i flussi turistici correlati alla "risorsa mare"**.

PROGRAMMA

14.30 - 15.00

- segue

Massimo Giacchetta - Presidente CNA Genova

Ignazio Messina - Vice Presidente Gruppo Messina

16.30 - 18.00

Seconda sessione

Genova accoglie la ricchezza che viene dal mare: come incrementare e valorizzare l'attrattività della città e i flussi turistici.

Intervento introduttivo

Carla Sibilla - Assessore al Turismo Comune di Genova

Tavola rotonda

Massimo Brancaloni - Senior Vice President World Wide Sales Costa Crociere

Giuseppe Costa - Presidente e AD Costa Edutainment

Patrizia De Luise - Presidente Confesercenti

Ariel Dello Strologo - Presidente Porto Antico e Fiera di Genova

Alessandro Ferrari - HR Manager Grandi Navi Veloci

Gianluigi Granero - Presidente Legacoop Liguria

Paolo Odone - Presidente Camera di Commercio di Genova

Andrea Razeto - Vicepresidente Ucina Confindustria Nautica

Franco Zuccarino - Presidente MSC Crociere

Conclusione dei lavori

Emanuele Piazza - Assessore allo Sviluppo Economico Comune di Genova

- segue

Saluti istituzionali

Marco Doria - Sindaco di Genova

Edoardo Rixi - Assessore allo Sviluppo economico e Imprenditoria

Giovanni Pettorino - Commissario dell'Autorità Portuale di Genova

Avvio dei lavori

Il processo di riforma del settore logistico e portuale nazionale con particolare riferimento al nuovo ruolo che viene assegnato ai Comuni nell'ambito del modello di governance dei porti.

Umberto Masucci - Presidente Nazionale Propeller Clubs

Focus sui principali settori del cluster marittimo portuale genovese

Enrico Musso - Università degli Studi di Genova, Direttore C.I.E.L.I.

15.00 - 16.30

Prima Sessione

Come favorire e supportare lo sviluppo delle funzioni logistiche, industriali e del terziario marittimo.

Intervento introduttivo

Emanuele Piazza - Assessore allo Sviluppo Economico Comune di Genova

Tavola rotonda

Alberto Amico - Presidente Amico & Co. e Vico Presidente Nautica Italiana

Antonio Benvenuti - Console CULMV P. Batini

Marco Bisagno - Vice Presidente Confindustria Genova

Gilberto Danesi - Vice Presidente Assiterminal

Gian Enzo Ducl - Presidente Assagenti

Maurizio Fasce - Presidente Spediporto

Il porto e la crescita di Genova

Si terrà giovedì 17 marzo, dalle 14.30 alle 18.30 la conferenza cittadina Il porto di Genova motore di sviluppo della città, per discutere delle novità a livello legislativo in via di approvazione a Roma che riguardano lo sviluppo dei porti italiani e la ricaduta che queste avranno sulla città di Genova, che ha sempre più nelle banchine il suo punto di forza e la sua caratterizzazione sia a livello industriale, che turistico e culturale. L'incontro, che si terrà nel Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi, è promosso dal Comune di Genova e in particolare dall'assessorato allo Sviluppo economico guidato da Emanuele Piazza. Il supporto tecnico è di ClickutilityTeam, organizzatore della Genoa Shipping Week. Dopo i saluti istituzionali (Marco Doria, sindaco di Genova; Edoardo Rixi, assessore allo Sviluppo economico e Imprenditoria della Regione Liguria; Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale di Genova) Umberto Masucci, presidente nazionale dei Propeller Clubs illustrerà la riforma del settore logistico portuale e nazionale, con particolare attenzione al nuovo ruolo dei Comuni in questo contesto. Enrico Musso, direttore del Cieli (Università di Genova) farà un focus sui principali settori del

cluster marittimo portuale genovese, dopodiché seguiranno due tavole rotonde: nella prima, introdotta da Piazza, i principali attori del sistema portuale genovese spiegheranno come favorire e supportare lo sviluppo di funzioni logistiche, industriale e del terziario marittimo a Genova (parteciperanno Alberto Amico, presidente Amico & Co. e vice presidente Nautica Italiana; Antonio Benvenuti, Console Culmv P. Batini; Marco Bisagno, vice presidente Confindustria Genova; Gilberto Danesi, vice presidente Assiterminal; Gian Enzo Duci, presidente Assagenti; Maurizio Fasce, presidente Spediporto; Massimo Giacchetta, presidente Cna Genova; Ignazio Messina, vice presidente gruppo Messina). La seconda tavola rotonda, introdotta da Carla Sibilla, assessore al Turismo del Comune di Genova, i principali operatori del settore turistico spiegheranno come è possibile incrementare e valorizzare l'attrattività della città e dei flussi turistici (parteciperanno Massimo Brancaleoni, Senior Vice President World Wide Sales Costa Crociere; Giuseppe Costa, presidente e amministratore delegato Costa Edutainment; Patrizia De Luise, presidente Confesercenti; Ariel Dello Strologo, presidente Porto Antico e Fiera di Genova; Alessandro Ferrari, Hr Manager Grandi Navi Veloci; Gianluigi Granero, presidente Legacoop Liguria; Paolo Odone, presidente Camera di Commercio di Genova; Andrea Razeto, vicepresidente Ucina Confindustria Nautica; Franco Zuccarino, presidente Msc Crociere). L'incontro sarà moderato dai giornalisti del Secolo XIX-the MediTelegraph

L'APPUNTAMENTO

Il porto e il ruolo del Comune: confronto tra big domani a Genova

GENOVA. L'assessorato allo Sviluppo economico del Comune di Genova organizza per domani, giovedì 17 marzo, la conferenza cittadina "Il porto di Genova motore di sviluppo della città", dalle 14.30 alle 18.30 presso il Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi, sede del Comune.

In un contesto in cui il porto sta diventando sempre più il baricentro della crescita della città, e il Comune è chiamato a ricoprire un ruolo decisionale importante nel board delle nuove Autorità portuali di sistema previste dal governo, l'obiettivo dell'assessore Emanuele Piazza è quello di mettere intorno a un tavolo i principali operatori del settore in città, per discutere delle potenzialità dell'industria portuale sotto il profilo dell'industria e del turismo, unendoli intorno a una proposta forte: ottenere il finanziamento pubblico del Blue Print trattenendo una piccola parte delle ingenti entrate fiscali generate ogni anno dalle attività in banchina.

Il supporto tecnico è di ClickutilityTeam, organizzatore della Genoa Shipping Week. Dopo i saluti istituzionali (Marco Doria, sindaco di Genova; Edoardo Rixi, assessore Sviluppo economico della Regione Liguria; Giovanni Pettorino, commissario di Genova) Umberto Masucci (Propeller Club) illustrerà la riforma dei porti e il nuovo ruolo dei Comuni. Enrico Musso, direttore del Cieli (Università di Genova) farà un focus sui

principali settori del cluster marittimo, dopodiché seguiranno due tavole rotonde: nella prima, introdotta da Piazza, i principali attori del sistema portuale genovese spiegheranno come favorire e supportare lo sviluppo del settore marittimo. La seconda tavola rotonda, introdotta da Carla Sibilla, assessore al Turismo del Comune, i principali operatori del settore turistico spiegheranno come è possibile incrementare e valorizzare l'attrattività della città e dei flussi turistici. Programma completo su www.themeditelgraph.com.

A. QUA.

DAI CAMALLI AGLI STIPENDI, TUTTE LE CONTESTAZIONI

Nuovo scontro sul fronte del porto

Rapporto teso: per i soldi alla Culmv si è arrivati all'esposto alla Corte dei Conti

DAI SOLDI alla Culmv ai premi ai dirigenti, dall'autoparco nelle aree aeroportuali alle case in porto con affitti ultra-scontati. Il Collegio dei revisori dei conti (presidente Vincenzo Altamura) da mesi aveva ingaggiato un braccio di ferro con

con l'intero Comitato portuale, culminato anche con la richiesta di rendere pubblici i verbali emessi dallo stesso Collegio a partire dall'anno in corso.

La partita più complessa riguarda i soldi destinati alla Culmv: a più riprese i revisori hanno contestato lo stanziamento di 3,5 milioni di

euro alla Compagnia unica, ai sensi del decreto "salva compagnie". Sino ad arrivare a un esposto alla Corte dei Conti e alla procura.

Secondo il porto, invece, le carte della Compagnia Unica relative ai fondi sono corrette, perché il Collegio, a differenza di quello che prevede l'emendamento "salva compagnie", nel calcolo del personale ha incluso, in base al totale dei lavoratori, anche le unità che non sono operative in banchina, come quelle amministrative. Contestando la mancata riduzione del 5% del personale che invece è stata fatta dai



Luigi Merlo

camalli.

Altro fronte di scontro è l'autoparco: l' ha speso 580 mila euro per l'area in zona Aeroporto e la realizzazione di 150 stalli a disposizione dei camionisti. Secondo i revisori sono troppi.

Ancora, tra le contestazioni del Collegio dei revisori si trovano le concessioni dei superminimi nelle contrattazioni di secondo livello e i premi ai dirigenti, sui quali invece l' ritiene di avere tutte le carte in regola e anzi di aver ridotto le prebende.

E. ROS.

FRONTE DEL PORTO

12.500 METRI CUBI DA BONIFICARE

UNA PARTE DEL 700 MILA METRI CUBI DI FANGHI DOVRÀ ESSERE SOTTOPOSTA A UN TRATTAMENTO DI BONIFICA, MA È PREVISTO CHE CI SI DEBBA LIMITARE A SOLI 12.500 METRI CUBI, AI RAGGI X DI LABROMARE

Darsena Toscana, parte il dragaggio Scaverà 700mila metri cubi di fanghi

Lavori da completare entro 63 giorni per avere fondali da 13 metri

IVORNO **COMINCIA** oggi la più importante operazione di dragaggio della Darsena Toscana degli ultimi anni. Da ieri è in corso la bonifica dagli eventuali residui bellici, effettuata con due imbarcazioni dotate di metal detector della ditta Zannini di Portovenere. Secondo l'ordinanza della Capitaneria la bonifica può richiedere fino a 20 giorni da ieri, ma l'Autorità portuale è convinta che i tempi saranno molto più rapidi. Oltre alla Darsena Toscana la bonifica riguarderà anche l'intero bacino di evoluzione. È quindi probabile che la draga, già arrivata a Livorno, possa cominciare a lavorare sulle zone che via via saranno bonificate. La draga è la "Marieke", bandiera del Lussemburgo, giunta dall'Olanda e al momento attraccata al molo Italia. È una vera e propria nave specializzata, lunga 100 metri e dotata di potenti sorbone che aspirano tonnellate di fango ogni ora. Opera per conto dell'associazione temporanea d'impresa che ha vinto la gara, costituita da Sidra e Labromare. La potente draga, autopropulsa, può imbarcare e nell'apposita stiva fino



ESCAVI Parte del materiale già dragato al Molo Italia: gli interventi andranno avanti per i prossimi 63 giorni

a 5 mila metri cubi di fanghi alla volta, riversandoli poi nella seconda vasca di colmata.

COMPLESSIVAMENTE dovranno essere dragati 700 mila metri cubi di fondali per ripristinare la Darsena Toscana e il bacino di evoluzione a 13 metri di profondità, tempo concesso dalla gara, 63 giorni dalla consegna dei lavori: in sostanza alla fine di mag-

gio il dragaggio dovrebbe essere completato. Una parte del 700 mila metri cubi di fanghi dovrà essere sottoposta a un trattamento di bonifica, ma è previsto che ci si debba limitare a soli 12.500 metri cubi, che saranno oggetto delle specifiche attenzioni della specialista Labromare. Il dragaggio della Darsena Toscana non sarà l'unica operazione del genere di quest'anno in porto. Dopo l'estate è infatti previsto un analogo inter-

vento alla bocca sud dell'avampor- to, per togliere altri 300 mila metri cubi di fango ed allargare il canale di evoluzione, per facilitare la virata in entrata (ma specialmente in uscita) delle più grandi porta-contenitori destinate ai terminali specializzati in Darsena Toscana. Dopo la stretta della torre le Muraccio, l'ingresso sud dell'avampor- to unico operativo, in quanto l'ingresso nord e da decenni insabbiato rappresenta il maggior limite per le dimensioni delle navi con maggiore pescaggio. Da tempo se ne discute, e c'erano state anche proposte a suo tempo supportate da dibattiti tecnici sull'opportunità di accorciare la diga curvilinea in modo da consentire un più largo raggio di evoluzione alle navi. Gli interventi sulla diga sono stati però giudicati al momento troppo impegnativi e costosi e si è preferito procedere per gradi, con il nuovo dragaggio della bocca sud. Che è il secondo nel giro di pochi anni e comunque dovrebbe consentire alle navi fino a 6/8 mila ton di manovrare in sicurezza anche in condizioni meteo difficili, riducendo i rischi di incaglio.

A.F.

Infrastrutture portuali

Ampliamento del molo foraneo L' Authority definisce il progetto

Sarà così possibile accogliere navi da crociera lunghe 250 metri

Giovanni Petrunaro MILAZZO Allargare il molo foraneo per consentire l' attracco di navi di lunghezza superiore ai 250 metri e al tempo stesso agevolare le operazioni a terra.

L' Autorità portuale ha definito il progetto - spesa circa 450 mila euro - per dar corso agli interventi finalizzati all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto Terzo Lotto.

Si andrà a modificare l' attuale conformazione che è oggi è costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. In atto la banchina è utilizzata come attracco di ricovero per i rimorchiatori del porto e accoglie sia le navi ro-ro ma anche le (poche) navi da crociera che attraccano di tanto in tanto nella città del Capo.

La banchina del molo foraneo ha una larghezza di 12 metri; nel tratto in testata, in corrispondenza del dente, raggiunge i 28 metri, con una profondità di 10 metri. In atto la limitata larghezza del molo foraneo impedisce, di fatto, un comodo utilizzo della banchina e ciò in particolare ne limita l' uso sia per le operazioni commerciali (benché allo scopo sia destinata un' altra banchina del

porto) che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera, non essendo possibile collocare comodamente le strutture ricettive per i passeggeri o i pullman.

Il Piano regolatore del porto, in corso di approvazione, prevede infatti che il molo foraneo venga ampliato sia in larghezza che allungato in direzione est.

Per l' espletamento del servizio di progettazione preliminare, definitiva, esecutiva sono previsti complessivamente 380 giorni. In fase di affidamento anche lo studio di fattibilità dell' intervento «Porto di Milazzo -realizzazione di una infrastruttura portuale atta a garantire gli ormeggi di navi da crociera all' esterno del molo foraneo i cui lavori sono previsti nel Pol 2014-2016 per un importo presunto pari a un milione di euro. Lo scalo mamertino - evidenziano all' Authority - non dispone di banchine idonee ad ospitare comodamente navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri e poiché il mercato del crocierismo richiede navi di dimensione sempre maggiore e lo standard minimo per le principali

compagnie è pari a circa 250 metri, il porto di Milazzo è oggi meno "spendibile", sul mercato del crocierismo, per accogliere le navi da crociera di maggiore dimensione».3.

GIOVANNI PETRUNARO

PORTOFERRAIO

SARANNO RIPARATI ANCHE MARCIAPIEDI

CONTESTUALMENTE PARTIRANNO ANCHE INTERVENTI PER LA RIPARAZIONE DELLA PAVIMENTAZIONE DEI MARCIAPIEDI. I MARCIAPIEDI INTERESSATI SI TROVANO IN VIALE ELBA, VIA CARDUCCI E VIA MANGANO

Rotatoria per il traffico del porto e un piano per riparare le buche

L'assessore Bertucci presente le iniziative per la viabilità

PORTOFERRAIO - «LA VIABILITÀ di uscita dal porto sarà più agevole grazie alla realizzazione, prima dell'inizio della stagione turistica, della rotatoria «definitiva» all'incrocio tra viale Zambelli e viale Elba. A confermare che l'opera sarà pronta prima dell'inizio della stagione turistica è l'assessore comunale alla viabilità Adalberto Bertucci [REDACTED] che ha l'incarico di realizzare l'opera - ci ha assicurato che i lavori avranno inizio nelle prime settimane di giugno.

INSIEME alla realizzazione della rotatoria ci sarà anche una prima riorganizzazione dei parcheggi nell'area portuale. A breve ci incontreremo di nuovo per affrontare l'argomento del traffico in entrata ed in uscita dal porto e trovare insieme accorgimenti e soluzioni per renderlo il più agevole possibile». In vista dell'arrivo della stagione turistica, nell'ottica di un migliora-



TEMPI RAPIDI
L'assessore Adalberto Bertucci promette interventi veloci

mento della sicurezza stradale, ma anche a livello di immagine, l'amministrazione comunale ha avviato in questi giorni un programma di rifacimento parziale dei manti stradali mirato in particolare a tappare le buche che si sono formate sull'asfalto. Contestualmente partiranno anche interventi per la riparazione della

di.

«**ENTRAMBI** gli incarichi - spiega l'assessore Bertucci - sono stati dati in dodicesimi perché non è stato ancora approvato il bilancio di previsione, cosa che ci auguriamo di fare quanto prima in modo da avere a disposizione le risorse per poter fare

ulteriori interventi sulle strade e sui marciapiedi. Per quanto concerne i manti stradali c'era la necessità di intervenire con urgenza su alcune situazioni che, in estensione a parte, rappresentavano un potenziale pericolo per gli automobilisti. Lo abbiamo fatto in tempi rapidi affidando l'incarico alla ditta Mon-

I TEMPI

ha assicurato: lavori a giugno

ni che sta già effettuando i primi interventi. Lo stesso discorso riguarda la pavimentazione di alcuni tratti di marciapiede che risultava particolarmente deteriorata costituendo un'ostacolo per i pedoni. I marciapiedi interessati si trovano in viale Elba, via Carducci e via Mangano, le principali strade di accesso alla città.

La Sicilia

SERVONO INTERVENTI STRUTTURALI. Bisogna puntare su porto turistico e commerciale

Il mare, ecco la scommessa da vincere

GELA. Una delle scommesse più importanti del territorio gelese riguarda la portualità e lo sfruttamento della risorsa del mare. Finora il territorio non ha saputo sfruttare la sua posizione nel Mediterraneo ed i vantaggi che avrebbe comportato potendo disporre di un porto commerciale e turistico.

Un focus sulla situazione portuale gelese ancor oggi porta ad una situazione tutta da costruire.

Il porto rifugio è insabbiato per un gioco di correnti che rende vana ogni operazione di dragaggio dei fondali.

Passa qualche tempo e si è punto e daccapo. La sinergia recente tra comitati di settore e politica dovrebbe portare a breve ad un'operazione al porto rifugio che non sarà più "tampona" ma duratura nel tempo grazie ad alcuni accorgimenti tecnici già definiti.

Questo dovrebbe portare ad un rilancio dell'attività della pesca che nel territorio contava una grande tradizione prima dell'avvento della raffineria. Così come esisteva una tradizione nella cantieristica navale. Attualmente molte attività legate alla pesca sono dirottate nei vicini porti di Licata e di Pozzallo.

Anche le attività da diporto sono off limits con le condizioni gravi di un porto insabbiato. E' da tempo in corso l'iter per realizzare laddove c'è il porto rifugio un grande porto commerciale. Un iter che non finisce mai mentre la città si interroga se sia questo ciò che veramente serve.

In realtà, anche in vista dell'adesione alla città metropolitana di Catania, da mesi si ragiona su un altro tipo di sfruttamento delle strutture portuali.

Si pensa ad un diverso uso del porto isola, proprietà della Regione ma da sempre usato dall'Eni. Nell'era del petrolchimico arrivavano un centinaio di navi al mese. Oggi questo traffico non c'è più e non ci sarà con la bio raffineria. Perciò si sta valutando altro.

Ad esempio di creare uno yard che andrebbe usato inizialmente per costruire in loco la nuova piattaforma Prezioso K, poi per le attività delle aziende metalmeccaniche. Si pensa dunque ad un hub logistico ed energetico sfruttando la posizione geografica di Gela nel Mediterraneo.

Ma è un progetto tutto da costruire considerando anche che altre realtà in Sicilia sono più avanti. Il cammino appare dunque assai lungo e passa anche attraverso l'accordo di programma che si dovrà siglare non lo Stato nell'ambito dell'area di crisi complessa di Gela.

Anche questo non è un iter semplice, i tempi, con tutta la buona volontà sono lunghi ed al momento

riguardo allo sfruttamento della risorsa del mare l'unica cosa che si realizzerà a breve sarà il dragaggio e relativa manutenzione del porto rifugio.

Trieste Terminal Passeggeri S.p.A. al Seatrade di Fort Lauderdale. Consolidata posizione sul mercato

Author : com

Date : 16 marzo 2016



(FERPRESS) - Fort Lauderdale, 16 MAR - La Trieste Terminal Passeggeri S.p.A., attualmente presente al Seatrade 2016 di Fort Lauderdale, consolida ulteriormente la propria posizione sul mercato crocieristico del Mediterraneo. Agli scali già annunciati per la stagione 2016, che inizierà il 26 marzo con l'arrivo a Trieste della Costa Mediterranea, si sono aggiunte infatti quattro nuove toccate, due dalla Silversea con la Silver Spirit, una della Grand Circle Cruise Line con la Arethusa ed una della Gemini. L'arrivo dell'Arethusa consentirà di utilizzare per la prima volta a fini crocieristici la modernissima e recentemente ristrutturata Stazione Marittima del Molo IV che rappresenta un'eccellenza per l'approdo di navi media dimensione.

"L'acquisizione di queste ulteriori toccate - afferma Franco Napp Amministratore Delegato della società - conferma che Trieste sta attraendo sempre di più l'interesse da parte degli armatori. L'anno in corso vedrà infatti in scalo presso le banchine della Trieste Terminal Passeggeri ben 14 diverse compagnie di navigazione per un totale di 59 toccate".

Il numero di scali verrà ulteriormente incrementato nel 2017 quando complessivamente si registreranno presso il terminal giuliano 64 toccate. In particolare Trieste nel 2017 fungerà nuovamente da home port durante tutta la stagione crocieristica per la Costa neoClassica di Costa Crociere, ospiterà la Majestic Princess di Princess Cruises per il suo viaggio inaugurale, la Queen Victoria di Cunard e la Oriana di P&O. Ritorneranno inoltre nuovamente a Trieste la Thomson con la Thomson Spirit, la Sea Cloud, la Grand Circle Cruise Line con l'Arethusa e la All Leisure con la Minerva. Debutterà invece per la prima volta a Trieste la Pullmantur con la Zenith che effettuerà operazioni di turn around. La Trieste Terminal Passeggeri - annuncia Napp - presenta inoltre un'importante novità, nel 2017 l'Arethusa scalerà per ben 17 volte, con crociere invernali, un secondo porto nella Venezia Giulia gestito sempre dalla società. Tali ulteriori scali saranno aggiuntivi rispetto a quelli già prenotati dal medesimo armatore a Trieste.

Ulteriori importanti trattative sono in questo momento portate avanti dalla società con più armatori.

L'auspicio della Trieste Terminal Passeggeri è di poter chiudere un ulteriore accordo di home port con un'importante marchio internazionale. Questa possibilità, tutt'altro che remota, farebbe lievitare ulteriormente il numero di toccate del 2017 che già ad oggi rappresentano il record storico del terminal giuliano.

Crociere: Savona terzo porto nel West Med per numero di crocieristi

Davanti solo Barcellona e Civitavecchia.

16 marzo, 22:31



(ANSA) - SAVONA, 16 MAR - Savona è il terzo porto nel West Med per numero di crocieristi davanti solo Barcellona e Civitavecchia. La Liguria rappresenta l'11% sul numero totale di crocieristi nel mondo. I dati sono emersi al al "Seatrade Cruise Global 2016" di Fort Lauderdale (Florida), la più importante fiera del turismo crocieristico al mondo che mette insieme compagnie, fornitori, agenti di viaggio e partner. La fiera, con 900 espositori e oltre 11mila addetti ai lavori, offre la possibilità di mostrare prodotti e servizi ai buyer e i decision maker dell'industria delle crociere. I dati previsionali sull'andamento del settore nel 2016 e quelli consuntivi del 2015, comunicati da Risposte & Turismo, da CLIA e da Med Cruise nei giorni del Sea Trade Cruise Global, hanno confermato la leadership per l'Italia con 11 milioni e 100mila crocieristi complessivi; la Liguria con i suoi nove porti crocieristici, Genova, Savona, Spezia, con Imperia, Sanremo, Rapallo, Portofino, Santa Margherita, Porto Venere, si è confermata prima regione italiana (con 2.570mila , 3% sul dato italiano) e con una previsione di lieve aumento per il 2016 con 2 milioni 640mila crocieristi. All'interno del panorama regionale , Savona svetta nel 2015 con 982mila crocieristi, seguita da Genova con 848mila e da Spezia con 687mila. I restanti approdi hanno segnato, tutti insieme, 73mila passeggeri mentre le toccate navi in Liguria sono state 832. Un patrimonio importante quello italiano con 11 milioni di crocieristi su un numero mondiale che ha superato i 23 milioni, dove l'Italia rappresenta il 48%, la Liguria l'11,17% e Savona il 4,2. Savona tra i porti del Mediterraneo occidentale risulta al 3° posto, dietro Barcellona e Civitavecchia; come home port di Costa Crociere è al 4° posto, mentre è salita al 7° , scalando una posizione rispetto al 2014, per movimentazione totale passeggeri . Con il 66% circa di imbarchi e sbarchi e il 34% di transiti il Porto savonese si colloca fra i primi porti nazionali per questi segmenti con alcuni aspetti suggestivi che riguardano imbarchi e sbarchi: nei mesi di gennaio e novembre il porto di Savona è il primo scalo italiano per il numero di crocieristi movimentati , segnando il 5,2% (2015) su gennaio e 13, 27% a novembre.



Porti: Authority Palermo entra nel Cruise line association

In corso il Seatrade cruise global 2016

16 marzo, 15:23

(ANSA) - PALERMO, 16 MAR - L'Autorità portuale di Palermo è presente al Seatrade Cruise Global 2016, principale fiera internazionale del crocierismo, in programma fino a domani, e per la prima volta, al Broward County Convention Center di Fort Lauderdale, che ha sostituito Miami, sede abituale della manifestazione, dove sono in corso lavori di restauro del Convention Center. L'Autorità condivide, come di consueto, lo stand con le autorità portuali di Messina e Catania, all'interno del padiglione italiano curato da Assoporti, promuovendo così il prodotto turistico-Sicilia, con il patrocinio dell'Assessorato regionale al Turismo.

Come già molti importanti porti italiani, anche l'Autorità portuale di Palermo è entrata a far parte di Clia, Cruise Lines International Association, l'associazione internazionale dei più importanti gruppi degli armatori delle crociere nel mondo, divenuta ormai la realtà più rappresentativa degli interessi dell'industria crocieristica nelle varie sedi istituzionali europee e globali. Un'opportunità per l'ente per rafforzare il proprio network nel complesso universo delle crociere. Già in Florida i rappresentanti dell'Autorità portuale hanno incontrato gli armatori crocieristici per stringere nuovi accordi commerciali e potenziare le relazioni con i più importanti gruppi, partecipando a una serie di azioni esclusive di comunicazione e di eventi di ampio respiro, organizzati da Clia per i suoi membri. Mentre il 2016 sembra confermare i numeri dello scorso anno, cioè mezzo milione di crocieristi pronti ad affollare Palermo, si lavora già sul 2017, per offrire un prodotto sicuro, rispettoso dell'ambiente e una piacevole esperienza di vacanza.

"Nuovi ed importanti traguardi da raggiungere"

Il commissario dell'Authority Pasqualino Monti in Florida al Seatrade. Tanti gli obiettivi per i porti di Civitavecchia e di Gaeta



CIVITAVECCHIA - È volato nei giorni scorsi in Florida il commissario straordinario dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti per partecipare al Seatrade, la più importante fiera del settore crocieristico mondiale. Questa edizione vede, per la prima volta, la partecipazione di tutte le Autorità portuali sotto l'egida di Assoporti, al fine, tra l'altro, di veicolare l'intesa degli accorpamenti previsti dalla nuova riforma, in virtù della quale si procederà al riassetto delle Autorità portuali italiane. L'obiettivo del network laziale, come spiegato dal commissario Monti, è quello di "condividere con gli stakeholders nuovi ed importanti traguardi da raggiungere. Innanzitutto incrementare la quota di turn around nel porto di Civitavecchia. E ancora - ha aggiunto - in attesa della conclusione dei lavori di ampliamento del porto di Gaeta, cercare di garantire per il futuro un numero considerevole di approdi proprio per questo scalo". La fiera delle crociere si concluderà nella giornata di oggi.

FERRETTI GROUP AL PALM BEACH INTERNATIONAL BOAT SHOW 2016 CON UNA FLOTTA DI 7 YACHTS

Dopo Fort Lauderdale e Miami Beach, il Gruppo partecipa al terzo salone americano con l'obiettivo di crescere ulteriormente nell'intero continente

Palm Beach (Florida), 16 marzo 2016 - Ferretti Group sbarca nuovamente sulle coste della Florida con 7 fra i più prestigiosi modelli della propria flotta, per prendere parte all'edizione 2016 del Palm Beach International Boat Show, dal 17 al 20 marzo 2016.

Il Gruppo, che torna per la terza volta in pochi mesi negli USA dopo i saloni di Fort Lauderdale e Miami Beach, esporrà:

- Ferretti Yachts 550 e Ferretti Yachts 800;
- Pershing 62 e Pershing 70;
- Iseo, Aquariva Super e il nuovo 88' Florida per l'iconico marchio Riva;

"Gli USA, e più in generale il mercato Nord Americano, giocano da sempre un ruolo chiave nella nostra strategia di crescita commerciale. Proprio per questo motivo abbiamo deciso di potenziare la nostra presenza alle principali manifestazioni di quest'area così importante" - ha dichiarato Stefano de Vivo, Chief Commercial Officer di Ferretti Group.

"Dopo Fort Lauderdale e Miami Beach, partecipiamo da protagonisti al terzo salone in Florida in meno di sei mesi. L'obiettivo è rafforzarci ulteriormente nel continente e seguire ancora più da vicino clienti, prospect e appassionati dei nostri brand."

Il salone di Palm Beach è anche l'occasione per presentare nuovamente agli appassionati americani tutte le ultime novità del Gruppo e i tanti progetti in cantiere (in particolare, dei marchi Ferretti Yachts, Pershing, Riva e Custom Line), pronti al debutto fra la seconda metà dell'anno e il 2017.

Nuovo record per il mercato crocieristico europeo: 6,6 milioni di europei sono andati in crociera nel 2015

Il mercato d'origine aumenta di 200.000 passeggeri. L'Italia si colloca al terzo posto in Europa con 810.000 crocieristi, meno 4% rispetto all'anno precedente. Una soluzione per Venezia è urgente.

FORT LAUDERDALE, 16 marzo 2016 - La Cruise Lines International Association (CLIA) ha annunciato oggi il dato record secondo il quale 6,6 milioni di europei sono andati in crociera nel 2015, 200.000 passeggeri in più rispetto all'anno precedente, rappresentando un aumento del 3%.

Dal 2008, il mercato crocieristico europeo è cresciuto di un impressionante 49%, dimostrando sia la resistenza dell'industria alla crisi economica che il valore stesso che fornisce una vacanza in crociera. Questo dato ammonta a una crescita media annua pari al 6% negli ultimi sette anni. Infatti, secondo le ricerche dell'industria, nei dieci anni dal 2004 al 2014, le vacanze in crociera a livello globale sono cresciute più velocemente in termini di popolarità rispetto alle vacanze a terra a livello globale di un **marginale del 20%.[1]**

Questa settimana al Seatrade Cruise Global in Fort Lauderdale (Florida, Stati Uniti), Kerry Anastassiadis, AD di Celestyal Cruises e associato dell'Executive Committee di CLIA Europe ha commentato sui risultati.

"I dati diffusi oggi confermano che l'industria crocieristica europea è in gran forma", afferma Anastassiadis. "La crociera è una scelta fantastica per le vacanze e ogni anno sono sempre di più le persone che si rendono conto del gran valore e delle esperienze fantastiche offerte dalla vacanza in crociera. Questo ci sta aiutando a emergere come la scelta di vacanza più attraente e, essendo un'industria giovane che rappresenta una piccola fetta dell'ampia scelta delle vacanze disponibili, la nostra opportunità di crescita in Europa e altrove nel mondo non ha limiti".

"Sebbene l'industria crocieristica sia pronta a continuare la sua espansione in Europa, stiamo affrontando una serie di sfide comuni che devono essere affrontate per assicurare che il settore continui a crescere", afferma Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di MSC Crociere e Chairman di CLIA Europe. "Per assicurare la nostra crescita futura lanciamo un appello ai decisori politici europei affinché continuino ad

- segue

impegnarsi per garantire un ambiente favorevole al business. In particolare, abbiamo bisogno del loro supporto per riformare l'attuale Visa Code in modo da poter incoraggiare più turisti stranieri a visitare l'Europa. Inoltre, l'industria crocieristica necessita di un'implementazione più uniforme della legislazione ambientale e della riforma portuale dell'UE in tutto il continente per impedire che emergano barriere operative in acque europee".

Nel 2015 il mercato crocieristico italiano si è collocato al terzo posto in Europa con 810.000 crocieristi, dopo la Germania (1.813.000) e il Regno Unito e Irlanda (1.789.000), detenendo il 12% della quota di mercato europea. Tuttavia, il 2015 ha registrato un calo nel numero di passeggeri italiani del 4% rispetto al 2014. Il mercato italiano come destinazione continua ad essere dominato dal Mediterraneo con il 75% dei passeggeri nel 2015.

Francesco Galietti, National Director di CLIA Italy, afferma: "Se da un lato il mercato crocieristico sta crescendo ad un passo straordinario a livello europeo e a livello globale, l'Italia sta soffrendo. Siamo il terzo mercato crocieristico d'origine più importante in Europa, però il calo dello scorso anno del 4% conferma quanto sia importante trovare una rotta alternativa per le navi da crociera a Venezia, che rappresenta il home-port crocieristico più importante del Mediterraneo. CLIA si è sempre espressa apertamente alle istituzioni italiane. Circa una settimana fa le istituzioni locali e i rappresentanti commerciali delle comunità Adriatiche hanno firmato una lettera aperta promossa da CLIA per lanciare un appello al Governo Italiano affinché trovi una soluzione per Venezia e per l'Adriatico: i dati diffusi oggi ribadiscono quanto dia ancora di più urgente la nostra richiesta".

[1] United Nations World Tourism Organization (UNWTO) - **Rapporto Annuale 2014**
2. United Nations World Tourism Organization (UNWTO) - **UNWTO Tourism Highlights**, Edizione 2015 **Cruise Lines International 2014 Studio sull'Impatto Economico** condotto da BREA

■ LA DIRETTIVA

«I container vanno pesati due volte»
Italia a rischio caos

L'IMO impone la doppia pesatura dei container, dello spedizioniere e in banchina: se i valori non coincidono la merce resta ferma. Fedespi: «Dal 1° luglio rischio caos».

DELL'ANTICO >> TI

NUOVA DIRETTIVA IMO. ALBERTI (FEDESPEDI): «CHIEDIAMO UN MINIMO DI TOLLERANZA»

Container pesati due volte: da luglio scali italiani a rischio paralisi

Merce ferma in banchina se i valori non coincidono

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Dal primo luglio 2016 i portinazionali potrebbero piombare nel caos. Con centinaia di contenitori, quelli destinati all'export, accatastati in banchina in attesa di essere caricati a bordo delle navi. L'allarme è lanciato da Roberto Alberti, numero uno di Fedespedi, l'associazione degli spedizionieri italiani. Il problema riguarda il nuovo obbligo relativo alla doppia pesatura certificata dei container. Una direttiva Imo (International Maritime Organization), che verrà introdotta a livello mondiale nei prossimi mesi, ma per la quale l'Italia non è ancora

corsa ai ripari.

Nello specifico, a differenza di quanto avviene oggi, dove basta un documento unico che certifichi il peso del box, il contenitore dovrà essere pesato una prima volta dalla casa di spedizione oppure dal caricatore. I documenti, secondo la nuova di-

sposizione, saranno poi consegnati alla compagnia di navigazione che trasporterà la merce, ancora prima che questa arrivi nel terminal, altrimenti sarà negato l'accesso. C'è di più, perché il contenitore, una volta giunto in banchina, potrà essere pesato una seconda volta. E se questa ulteriore pesatura non combaccerà perfettamente con la prima, la merce non potrà viaggiare, ma dovrà restare ferma in porto. «Qui si rischia la paralisi tota-

le del settore - spiega Alberti - perché, a differenza di quanto hanno indicato altri Paesi europei, l'Italia non prevede nessuna tolleranza tra la prima e la seconda pesatura. E questo significa che se i valori non saranno identici, il container resterà bloccato in porto». Secondo il numero uno di Fedespedi infatti, è necessario che anche l'Italia tolleri una minima percentuale di differenza tra la prima e la seconda pesatura del container, oppure ritardi l'applicazione della direttiva. «Questa tolleranza zero - prosegue lo spedizioniere livornese - non ha senso. Ci sono infatti vari fattori che possono determinare un peso diverso della stessa merce. Mi riferisco all'umidità, piuttosto che a un minimo errore nella taratura dei singoli impianti».

Nella maggior parte dei Pa-

- segue

esi europei, proprio perché dal primo luglio 2016 non si verifichi una paralisi dei porti, verrà tollerata, tra i la prima e seconda pesatura, una discrepanza tra i due valori indicati fino al 5%. Questo si verificherà nel Regno Unito, in Germania, Olanda e forse anche in Francia, mentre il Belgio ha fissato la quota al 2%, e solo Portogallo e Spagna, al momento, non hanno ancora dato informazioni a riguardo. «L'Italia - chiude Alberti - è stata al momento ri-

gidissima, perché il container dovrà avere esattamente lo stesso peso tra la prima e la seconda pesatura, altrimenti non potrà essere imbarcato a bordo della nave dalla compagnia di navigazione. Ovviamente, come operatori, chiediamo più elasticità, proprio come è stato deciso in altre realtà estere. A questo proposito, ci auguriamo che il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, possa prendere provvedimenti a riguardo».

Ma la nuova disposizione Imo porterà anche altre conseguenze, a partire da costi aggiuntivi che graveranno sia sulle aziende, che sulle case di spedizione e sui caricatori. Spese, determinate appunto, dall'obbligo di effettuare ulteriori accertamenti sui container esportati.

www.themediatelegraph.it

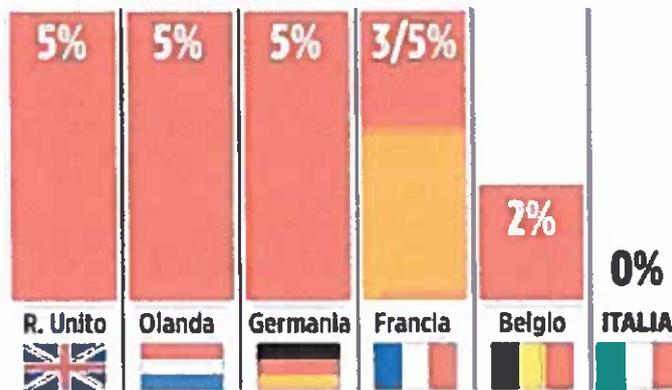
© BY NC ND AL CUMI DIRITTI RISERVATI



Roberto Alberti

Le percentuali in Europa

Indicazione di tolleranza tra prima e seconda pesatura



Spagna e Portogallo: non dichiarato

Le caratteristiche





Container pesati due volte: porti a rischio paralisi

Genova - Dal primo luglio 2016 i porti nazionali potrebbero piombare nel caos. Con centinaia di contenitori, quelli destinati all'export, accatastati in banchina in attesa di essere caricati a bordo delle navi. L'allarme è lanciato da Roberto Alberti, numero uno di Fedespediti, l'associazione degli spedizionieri italiani

Genova - Dal primo luglio 2016 i porti nazionali potrebbero piombare nel caos. Con centinaia di contenitori, quelli destinati all'export, accatastati in banchina in attesa di essere caricati a bordo delle navi. L'allarme è lanciato da Roberto Alberti, numero uno di Fedespediti, l'associazione degli spedizionieri italiani. Il problema riguarda il nuovo obbligo relativo alla doppia pesatura certificata dei container. Una direttiva Imo (International Maritime Organization), che verrà introdotta a livello mondiale nei prossimi mesi, ma per la quale l'Italia non è ancora corsa ai ripari.

Nello specifico, a differenza di quanto avviene oggi, dove basta un documento unico che certifichi il peso del box, il contenitore dovrà essere pesato una prima volta dalla casa di spedizione oppure dal caricatore. I documenti, secondo la nuova disposizione, saranno poi consegnati alla compagnia di navigazione che trasporterà la merce, ancora prima che questa arrivi nel terminal, altrimenti sarà negato l'accesso. C'è di più, perchè il contenitore, una volta giunto in banchina, potrà essere pesato una seconda volta. E se questa ulteriore pesatura non combaccerà perfettamente con la prima, la merce non potrà viaggiare, ma dovrà restare ferma in porto. «Qui si rischia la paralisi totale del settore - spiega Alberti - perchè, a differenza di quanto hanno indicato altri Paesi europei, l'Italia non prevede nessuna tolleranza tra la prima e la seconda pesatura.

- segue

E questo significa che se i valori non saranno identici, il container resterà bloccato in porto». Secondo il numero uno di Fedespediti infatti, è necessario che anche l'Italia tolleri una minima percentuale di differenza tra la prima e la seconda pesatura del container, oppure ritardi l'applicazione della direttiva. «Questa tolleranza zero - prosegue lo spedizioniere livornese - non ha senso. Ci sono infatti vari fattori che possono determinare un peso diverso della stessa merce. Mi riferisco all'umidità, piuttosto che a un minimo errore nella taratura dei singoli impianti».

Nella maggior parte dei Paesi europei, proprio perchè dal primo luglio 2016 non si verifichi una paralisi dei porti, verrà tollerata, tra i la prima e seconda pesatura, una discrepanza tra i due valori indicati fino al 5%. Questo si verificherà nel Regno Unito, in Germania, Olanda e forse anche in Francia, mentre il Belgio ha fissato la quota al 2%, e solo Portogallo e Spagna, al momento, non hanno ancora dato informazioni a riguardo. «L'Italia - chiude Alberti - è stata al momento rigidissima, perchè il container dovrà avere esattamente lo stesso peso tra la prima e la seconda pesatura, altrimenti non potrà essere imbarcato a bordo della nave dalla compagnia di navigazione. Ovviamente, come operatori, chiediamo più elasticità, proprio come è stato deciso in altre realtà estere. A questo proposito, ci auguriamo che il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, possa prendere provvedimenti a riguardo».

Ma la nuova disposizione Imo porterà anche altre conseguenze, a partire da costi aggiuntivi che graveranno sia sulle aziende, che sulle case di spedizione e sui caricatori. Spese, determinate appunto, dall'obbligo di effettuare ulteriori accertamenti sui container esportati.