

Primo piano:

• **Riforma dei porti e nomine Presidenti**

(Il Giornale, Il Mattino, Gazzetta del Sud, Civonline, L'Informatore Navale, Il Nautilus, Il Piccolo, The MEdi Telegraph, Ansa, La Gazzetta del Mezzogiorno, L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, La Nazione)

Dai porti

Venezia:

"...Porto 2000 e il rebus dei veneziani..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porto Marghera? Vale 6,4 miliardi..." (Il Gazzettino Veneziaemestre)

Genova:

"...Pettorino: su concessioni procedura regolare..."

(Il Nautilus, Il Secolo XIX)

"...Genova più competitiva di Marsiglia..." (L'Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Porte vinciane, minacce legali..." (La Nazione)

"...Polemica sul servizio idrico alle navi..." (La Nazione)

"...Porto 2000 stabilizzi i 50 lavoratori precari..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...Piombino, avanti (adagio) bene su GE Oil & Gas, meno sulla 398..."

(La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Una Zes a Napoli e Salerno è la svolta..." (Informazioni Marittime)

Taranto:

"...Taranto è entrato nel network Grimandi..." (La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

"...Il Comitato portuale da l'ok ai lavori per il bacino di carenaggio..."

(Gazzetta del Sud)

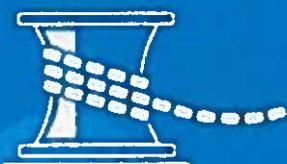
Messina:

"...Porto di Tremestieri, lunedì dovrebbe sbloccarsi l'iter..."

(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Ok dalla giunta al nuovo bacino di carenaggio..." (MF)



"...Mancata approvazione dei bilanci..." (Nuovo Sud)

"...Cannatella indagato per il molo Vittorio Veneto, la procura pronta a chiudere l'inchiesta..." (Larepubblica.it, Giornale di Sicilia)

"...Palermo adotta il nuovo piano regolatore. Dopo lo stupro..."
(SiciliaInformazioni)

Notizie da altri porti italiani

Focus:

- **AUDIT Corte dei Conti UE** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Il Nautilus)
- **Tenerife** (MF, La Repubblica, La Gazzetta Marittima, Il Nautilus, Corriere Imprese, Stretto Web, Giornale L'Ora)
- **Salone Nautico di Genova** (Il Nautilus, Il Sole 24 Ore, Giornale di Sicilia, La Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph, La Repubblica, Il Secolo XIX, L'Informatore Navale, Ferpress)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

BLOCCATI I RINNOVI AI TERMINALISTI FINCHÉ DELRIO NON SCEGLIE IL PRESIDENTE Ora il Porto di Genova è paralizzato dalla riforma

■ Perfetto, il ministro Graziano Delrio c'è riuscito. Il Porto di Genova è paralizzato. Mentre lui è partito in giro per il mondo senza prima aver mantenuto la promessa di nominare i nuovi presidenti delle Autorità di Sistema (odi aver dato una risposta sulla richiesta di proroga), arrivano al pettine i primi nodi legati a una situazione transitoria non più sostenibile. Il rinnovo delle concessioni a tre terminalisti di peso (Sech, Spinelli e San Giorgio) approvate dall'ultimo comitato portuale guidato dal commissario Giovanni Pettorino, è di fatto bloccato. I revisori dei conti hanno spedito una sorta di «esposto» ai ministeri, alla Corte dei Conti e all'Autorità garante An-

ticorruzione. La decisione del comitato, a loro parere, «non ha rimosso i motivi di criticità in termini di legittimità» e così Genova resterà l'unico porto italiano a non aver seguito gli altri scalfi nelle procedure di rinnovo (Luigi Merlo aveva chiesto chiarimenti al ministero anziché uniformarsi alla prassi consolidata ovunque e ovunque completata senza inchieste o contestazioni). Ma l'ammiraglio Pettorino, che da mesi avrebbe già dovuto passare la mano a un presidente nominato e nel pieno delle funzioni, adesso non ci sta: «Siamo convinti della regolarità della procedura e siamo tranquilli. Non abbiamo portato a compimento un atto, ma l'iter

istruttorio, avendo rimesso tutto nelle mani del ministero competente, aspettiamo». Chiaro che Pettorino non ci pensa minimamente ad assumersi altre responsabilità e ora i terminalisti sanno con chi lamentarsi e cosa davvero significhi la confusione creata dalla tanto applaudita riforma. Intanto anche il ministero ammette il pasticciaccio, visto che Assporti scrive alle Autorità Portuali che «la lettera circolare con la quale il Ministero vigilante dovrebbe dare prime indicazioni riguardo la transizione dalle Autorità Portuali alle Autorità di Sistema Portuali, si prevede sarà formalizzata a brevissimo termine». Intanto Genova aspetta.

DPist

Infrastrutture

Porti, la Regione insiste: a Napoli si riparte da zero

Nella lettera a Delrio le ragioni della moratoria richiesta per Salerno

Antonino Pano

Il disastro Napoli, il miracolo Salerno. Due porti, due risultati opposti. Per ora bisogna evitare contaminazioni: la troppa attenzione che è necessaria per il porto di Napoli potrebbe appesantire il grande sforzo in atto per completare il piano delle infrastrutture del porto di Salerno.

Il governatore Vincenzo De Luca vuole il massimo dell'autonomia per il porto di Salerno: sono necessari tutti i 38 mesi previsti dalla moratoria prima di inglobare lo scalo nell'Autorità di sistema portuale del medio Tirreno. Una relazione di dieci cartelle inoltrata al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, in cui si analizza la crescita esponenziale del porto salernitano e la conseguente necessità di completare in tempi rapidissimi i progetti infrastrutturali avviati a cominciare da quelli previsti nel Grande Progetto porto di Salerno finanziato dalla Ue per 73 milioni di euro.

Il porto di Salerno, a differenza di quello di Napoli, le opere le ha avviate ed alcune anche completate. Il perfetto contrario di quanto accaduto a Napoli dove, invece, per il Grande Progetto porto di Napoli è rimasto praticamente fermo al palo. E De Luca nella sua relazione fa trasparire la necessità di non contaminare in questa fase i due enti: Salerno ha necessi-

tà di completare

le opere, Napoli ha assoluto bisogno di dedizione totale dopo i fallimenti dei continui commissariamenti. In pratica Salerno deve arrivare al traguardo, Napoli deve praticamente ripartire da zero.

«La condizione fattuale subita in questi anni dal porto di Napoli - scrive il governatore De Luca - ed i necessari continui commissariamenti che lo hanno visto protagonista, richiedono necessariamente una nuova start up che non veda appesantita la gestione corrente con problematiche ed attività di grossa rilevanza ed onerose dal punto di vista gestionale amministrativo, come quelle in atto nel porto di Salerno. Appare pertanto opportuno che la governance dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale affronti in decisione, e con attenzione dedicata, le tematiche specifiche del porto di Napoli, così da garantire una ripartenza ed un riallineamento rispetto agli standard europei, necessari ad affrontare la nuova sfida che deriverà dal mutato assetto della legge di riforma portuale».

Insomma, spiega De Luca, c'è il rischio che l'appesantimento amministrativo ed il carico di gestione dei progetti in atto connessi all'opera di infrastrutturazione del porto di Salerno ed alla indispensabile ripartenza delle opere del porto di Napoli («oltre alla normalizzazione di una azione amministrativa ormai appesantita da una gestione commissariale da troppi anni in atto»), potrebbe determinare l'effetto esattamente opposto alle

finalità di semplificazione, snellimento e rapidità nelle decisioni previste dalla riforma. Il documento della Regione, su cui ha lavorato molto anche il vice presidente Fulvio Bonavita, che è già stato presidente

di Salerno, mette in evidenza, dunque, la necessità di lasciare separati i due porti per consentire a quello di Napoli di recuperare il tempo perso e a quello di Salerno di completare il piano di ammodernamento.

«In considerazione delle motivazioni esposte - conclude De Luca - che tengono conto delle attività in corso e dei conseguenti adempimenti ancora pendenti, risulta fondamentale assicurare il mantenimento dell'autonomia finanziaria ed amministrativa e delle prerogative dell'attuale

di Salerno per

un periodo di trentasei mesi, dovendosi assicurare il completamento di interventi infrastrutturali per i quali è imprescindibile l'azione nonché il controllo e coordinamento in loco da parte dell'autorità medesima, con gli attuali poteri e prerogative, che consentono la piena realizzazione delle strategie di sviluppo del Porto di Salerno garantendo il rispetto degli obiettivi prefissati nell'aggiornamento del Piano Operativo Triennale dell'Ente».



Il vertice Attesa in settimana la nomina

Ancora attesa per
la nomina del
nuovo presidente

che potrebbe arrivare
in settimana dal
ministro delle
Infrastrutture. La
scelta tocca al
ministro Graziano
Delrio, dopo avere
sentito
l'orientamento
della Regione. Per
ora in campo due
nomi: a quello di
Andrea
Annunziata,
attuale vertice
dello scalo
salernitano, è
stato accostato
anche quello di
Francesco
Messineo, 48 anni,
salernitano,
attuale presidente
di Massa
Carrara.



Il rinvio

In tre anni
sarà
possibile
all'autorità
salernitana
il via libera
alle opere



L'obiettivo

Gestioni
separate
perché
lo scalo
partenopeo
recuperi
il gap

Le Zone economiche speciali

Riforma dei porti Obiettivo "Zes"

La proposta lanciata dall' ex assessore provinciale Bisignano

«In attesa della risposta del ministro Del Rio alla richiesta di proroga per i tre porti siciliani, che, presumibilmente, verrà accolta in maniera parziale e per un periodo breve, dato che è stata presentata nella maniera più improponibile possibile, ritengo che, comunque, l' avvio della riforma del sistema portuale logistico nazionale non possa più essere rinviato, a partire dai sistemi plurimodali individuati». A sostenerlo è l' ex assessore provinciale Michele Bisignano: «Sistemi che presentano criticità e vantaggi; e a proposito di quest' ultimi, credo che ancora non sia stato preso in considerazione un aspetto particolare che potrebbe costituire un autentico moltiplicatore in termini di sviluppo economico per quel sistema definito del Mar Tirreno meridionale e dello Stretto.

Sistema che vede la compresenza di due importanti sistemi portuali: quale quello di Gioia Tauro individuato dall' Unione europea come porto core e quello di Messina, individuato dalla stessa Ue come porto comprensivo, che potrebbero vedere realizzato nelle aree portuali o retroportuali di loro competenza un meccanismo di sviluppo territoriale sperimentato con successo in altri paesi e non solo europei, quale la Zona economica speciale o Zes.

La Zes è una zona in cui vengono applicate specifiche leggi finanziarie ed economiche con l' obiettivo di attrarre investitori stranieri grazie ai vantaggi che possono ricevere, e cioè incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali, agevolazioni doganali, esenzioni di scali, deroghe ai contratti di lavoro, disponibilità di terreni a canoni di locazione ridotti ed utenze a tariffe agevolate.

Nella Zes sono ammesse imprese che svolgono attività logistico distributiva o di natura industriale o imprese di servizi che svolgono le attività di importazione, deposito, conferimento, trasformazione, assemblaggio e riesportazione di merci; con l' assoluto divieto della produzione e stoccaggio di materiali radioattivi e la produzione di sostanze chimiche che possono avere un impatto negativo sull' ambiente. E le Zes, a scanso di equivoci, non sono gestite dai vari organismi di gestione dei sistemi portuali, ma da un soggetto giuridico pubblico e privato con, quindi, il coinvolgimento pieno e partecipe degli operatori privati, promosso dalla regione interessata. Come sempre avviene in Italia - insiste Bisignano -, solo adesso ci si sta accorgendo di tale nuova occasione di sviluppo, e proliferano le

- segue

richieste di istituzione delle Zes, che necessitano dell' appoggio pieno delle varie realtà istituzionale e territoriali. Dalla richiesta che riguarda l' intera regione della Sardegna a quelle di Livorno e Civitavecchia, a quella proposta dal sindaco di Milano Sala per la locazione di una Zes nelle aree dell' ex Expo, così come ci si sta muovendo in Puglia per quanto riguarda le aree retroportuali di Brindisi. Per cui sarebbe interessante valutare appieno la possibile correlazione che può venire dalla richiesta di istituzione di zone economiche speciali distinte, sia per il porto di Gioia Tauro che per le aree di pertinenza dell' Autorità portuale di Messina». Ma - avverte Bisignano - bisogna far presto o sarà l' ennesimo treno perso.3(l.d.

La Cpc lancia l'officina di confronto sulla riforma

PORTI E LOGISTICA. La Compagnia ha organizzato una tavola rotonda dal tema "Italia, banchina d'Europa?" in programma martedì pomeriggio. Il presidente Enrico Luciani: "Dobbiamo essere competitivi. Bisogna ripartire dall'economia del mare per rilanciare il Paese"



CIVITAVECCHIA - «Di 100 navi che passano il canale di Suez, solo il 30% viene attratto dalle banchine italiane. Una cosa illogica». Parte da qui il presidente della Compagnia Portuale Enrico Luciani per lanciare "Italia banchina d'Europa?", la tavola rotonda in programma martedì pomeriggio, a partire dalle 16, nella sede della Cpc. Una domanda, ma anche una premessa da cui partire per rilanciare il settore della portualità e della logistica italiana. Un obiettivo da raggiungere, perché l'Italia può e deve essere lo snodo ed il punto di riferimento per il settore, considerata la sua conformazione geografica, le potenzialità e le attività svolte nei diversi scali, anche e soprattutto alla luce della riforma dei porti e della logistica. Da qui l'idea della Cpc di aprire l'officina di confronto sulla riforma della legge 84/94.

«Perché il nostro Paese deve essere competitivo - ha sottolineato Luciani - immaginando finalmente la nostra penisola come una grandissima banchina proiettata nel Mediterraneo: la banchina dell'Europa. Su questo vano finalizzati gli obiettivi delle nuove leggi della portualità e delle attività delle diverse authority, con una grande cabina di regia nazionale». All'incontro di martedì parteciperanno il commissario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, l'ammiraglio Ilarione Dell'Anna, il dirigente del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ivano Russo, il presidente di Assoportori Pasqualino Monti, l'armatore Guido Grimaldi, i segretari nazionali di Filt Cgil e Uiltrasporti e tanti addetti ai lavori e rappresentanti di imprese e realtà portuali.

«Oggi - ha aggiunto Luciani - è indispensabile e fondamentale vedere la politica portuale come uno degli asset strategici per rilanciare il nostro Paese: da Civitavecchia vogliamo quindi far partire un importante ragionamento». Quesiti, domande e proposte potranno essere portate all'attenzione dell'officina. Con i giovani portuali protagonisti: parola del vicepresidente Patrizio Scilipoti. «Siamo interessati questa iniziativa - ha sottolineato - convinti che dal mare si possa rilanciare il nostro paese».

L'Informatore Navale

Nomine nelle Authority a rate? Ok ai nomi da Delrio in Giappone

La comunicazione attesa in queste ore dopo gli accordi con i presidenti delle Regioni – I passaggi di consegna e i tempi dei relativi "rodaggi"

ROMA – Il traguardo era stato indicato per l'apertura del G-7 dei ministri del trasporti a Karuizawa Giappone – ieri – ma più probabilmente potrebbe essere per il rientro, ovvero giovedì prossimo. Due date che secondo gli ambienti ministeriali faranno sollevare dal ministro Delrio – che sta discutendo a Karuizawa su "sviluppo di nuove infrastrutture di trasporto e rinnovo delle esistenti" – i veli su almeno una parte delle nuove nomine per la "governance" delle Autorità di sistema portuale. Hanno tutti fretta ormai, perché da mesi le Autorità portuali, in attesa della riforma, marciano a ritmo di ordinaria amministrazione. Con chi si sente in procinto del varo abbastanza restio a impegnarsi sui grandi temi (che ci sono, ed urgono); e chi spera nella nomina sta zitto, buono e defilato per non rischiare qualche passo falso. A quello che si sussurra negli ambienti ministeriali, Graziano Delrio ha con se in tasca in Giappone l'elenco di almeno una mezza dozzina di presidenti già scelti, sui quali è stato anche raggiunto l'accordo con i presidenti delle Regioni interessate. Per gli altri, il brodo s'allunga perché ci sono le richieste delle Regioni che hanno optato per il rinvio degli accorpamenti dei loro porti fino a 36 mesi. Non è detto che il ministro accetterà tutte le richieste: ma scaduti la settimana scorsa i termini concessi alle Regioni per chiedere i rinvii, sembra che ci siano ancora trattative (di partito e di lobby) in corso. Morale: le nomine per la "governance" arrivano in (almeno) due rate: una in queste ore, l'altra quando saranno ufficializzati gli accordi (o le rotture) con le Regioni che vogliono andare per le lunghe. Poi si dovranno concordare i tempi dei passaggi delle consegne, che difficilmente però saranno immediati, malgrado la legge di riforma, con i decreti Madia e Delrio, sia di fatto già in vigore. Ci sarà dunque un periodo di "rodaggio" delle nuove strutture, ancora da definire (forse anche caso per caso). I critici dicono che come sempre le promesse di tempi rapidi per le nomine non sono state mantenute, in particolare per la bagarre dei vari potentati partitici. Chi difende Delrio ribatte che con il parlamento che ha riaperto solo due settimane fa, le Regioni anch'esse a ritmo estivo, le commissioni parlamentari da rintracciare eccetera, tutto sommato sarebbe stato difficile fare meglio. Ai posteri – come diceva quel tale – l'ardua sentenza.

A.F.

Porti, Delrio propone i primi 3 nomi per i presidente delle Autorità di Sistema

Richiesta l'intesa alle Regioni per Zeno D'Agostino (Trieste), Rodolfo Giampieri (Ancona) e Sergio Prete (Taranto)



ROMA - Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha proposto per le presidenze di tre Autorità di Sistema portuale gli attuali vertici delle Autorità portuali di Trieste, Ancona e Taranto "per l'eccellente lavoro svolto" e "per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma entrata in vigore il 15 settembre". Si tratta - si legge in una nota - di Zeno D'Agostino, Rodolfo Giampieri e Sergio Prete per le Autorità di Sistema portuale rispettivamente del Mare Adriatico Orientale, del Mare Adriatico Centrale e del Mar Ionio.

Le tre lettere, per l'intesa con le Regioni, sono state firmate dal Ministro prima della sua partenza per il G7 in Giappone e sono state inviate ai Presidenti delle Regioni interessate.

Il Nautilus

La proposta di Delrio per le Autorità di sistema di Trieste, Ancona e Taranto



ROMA – Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha proposto per le presidenze di tre Autorità di Sistema portuale gli attuali vertici delle Autorità portuali di Trieste, Ancona e Taranto “per l’eccellente lavoro svolto” e “per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma entrata in vigore il 15 settembre”.

Si tratta di Zeno D’Agostino, Rodolfo Giampieri e Sergio Prete per le Autorità di Sistema portuale rispettivamente del Mare Adriatico Orientale, del Mare Adriatico Centrale e del Mar Ionio.

Le tre lettere, per l’intesa con le Regioni, sono state firmate dal Ministro prima della sua partenza per il G7 in Giappone e sono state inviate ai Presidenti delle Regioni interessate.

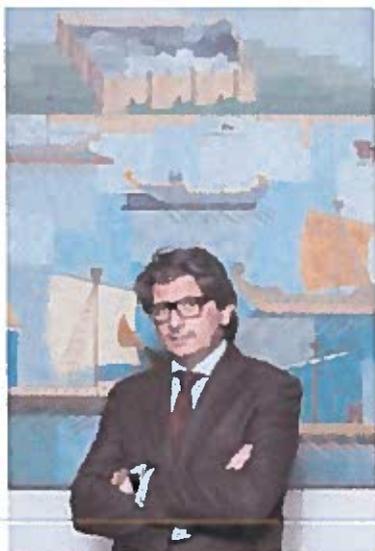
Roma: I primi tre Presidenti di Autorità di Sistema portuale

Roma, 23 settembre 2016 - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha proposto per le presidenze di tre Autorità di Sistema portuale gli attuali vertici delle Autorità portuali di Trieste, Ancona e Taranto "per l'eccellente lavoro svolto" e "per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma entrata in vigore il 15 settembre".

Si tratta di Zeno D'Agostino, Rodolfo Giampieri e Sergio Prete per le Autorità di Sistema portuale rispettivamente del Mare Adriatico Orientale, del Mare Adriatico Centrale e del Mar Ionio.

Le tre lettere, per l'intesa con le Regioni, sono state firmate dal Ministro prima della sua partenza per il G7 in Giappone e sono state inviate ai Presidenti delle Regioni interessate.

ZENO D'AGOSTINO



Curriculum D'agostino

RODOLFO GIAMPIERI



C.V. Rodolfo Giampieri

- segue



Nato a Taranto il 6 settembre 1967.

Spostato con due figli.

Laureato in giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Bari nel 1992.

Iscritto all'Albo degli Avvocati della Provincia di Taranto dal 1995. Coordinatore per l'aggiornamento professionale in diritto della navigazione della Fondazione Scuola Forense dell'Ordine degli Avvocati di Taranto.

Professore a contratto di Diritto della Navigazione presso la I[^] e la II[^] Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro" dall'a.a. 2004-2005 all'a.a. 2013-2014.

Professore a contratto di "Management della Portualità" dall'anno a.a. 2014/2015 presso il Dipartimento Ionico in Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: Società, Ambiente, culture dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro".

Ha partecipato come relatore a numerosi convegni e seminari a livello internazionale, in materia di diritto portuale e marittimo, dei trasporti e della logistica.

Autore di due monografie "Il raccomandatario marittimo nella evoluzione giurisprudenziale" (Giuffrè Editore, 2009) e "L'impresa turistico-balneare. La gestione del demanio marittimo tra principi comunitari e federalismo" (Progedit, 2011) e numerosi articoli di dottrina e note a sentenze pubblicate sulle più importanti riviste italiane ed estere del settore marittimo e dei trasporti, delle voci "demanio" e demanio marittimo" dei Codici tecnici della UTET.

Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, nominato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti n. 233 in data 7 giugno 2011, ha ricevuto l'incarico di Commissario Straordinario del Porto di Taranto con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 febbraio 2012. Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Taranto dal 13.07.2015.

Il 21 dicembre 2012 è stato nominato Componente dell' "Expert Committee" dello Shanghai International Shipping Institute, presso cui ha svolto anche attività di ricerca.

Porti, svolta per Trieste e Monfalcone

Arriva l'indicazione ministeriale: D'Agostino presidente fino al 2020

» I VERTICI

D'Agostino conquista la presidenza del Porto

Il ministro Delrio indica ufficialmente il commissario alla guida dello scalo

A breve la firma finale della Regione. Serracchiani: «Ottima soluzione»

di Silvio Maranzana

Zeno D'Agostino sarà per i prossimi quattro anni almero (nel 2020 in realtà potrebbe essere riconfermato anche se per una volta soltanto) il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale. Il ministro di Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio lo ha infatti formalmente proposto al vertice della nuova

triesina prima della sua partenza per il G7 in Giappone. La lettera per l'intesa con le Regioni interessate (in questo caso soltanto il Friuli Venezia Giulia) è già stata firmata dallo stesso Delrio e inviata alla presidente Debora Serracchiani che ieri ha subito dell'itolo quella per D'Agostino «un'ottima proposta» annunciando anche che «la risposta formale sarà inviata nei tempi più rapidi». Per l'insediamento ci vorranno comunque ancora alcuni giorni dato che vanno sentite per un parere consultivo anche le Commissioni Trasporti di Camera e Senato.

Dopo l'approvazione della legge di riforma dei porti che riduce le precedenti 24 Autorità portuali a 15 Autorità di sistema portuale (con alcune deroghe) quella di D'Agostino fa parte del primo tris di proposte alla presidenza fatte da Delrio. Le altre riguardano Rodolfo Giampieri per quanto concerne l'Adsp del mare Adriatico centrale che ha sede ad Ancona e Sergio Prete per l'Adsp del Ionio insediata a Taranto. Il ministro ha specificato di aver fatto le proposte «per l'eccezionale lavoro svolto» e «per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma entrata in vigore il 15 settembre». Nella nuova legge con è noto per la nomina del presidente è sparito il farraginoso

metodo dell'indicazione delle terme da parte di Comuni, Provincia e Camera di commercio che in passato aveva dato vita a Trieste a schermaglie politiche a tratti furiose. «Il presidente - si legge nel testo - è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il presidente o i presidenti delle Regioni interessate». Per D'Agostino è anche la fine di una lunga fase d'incertezza dal momento che la prima nomina come commissario straordinario risale ancora al 17 febbraio 2015 allorché subentrò all'ex presidente Marina Monassi e da allora sono stati addirittura quattro i decreti di nomina commissariale da lui collezionati, l'ultimo dei quali porta la data, molto recente, del 29 agosto.

La Regione frattanto ha già inviato richiesta al governo di inserimento nell'Adsp di Trieste anche del porto di Monfalcone, tanto che la stessa Serracchiani ieri ha potuto dichiarare che «dalle sinergie generate dall'ingresso del porto di Monfalcone e poi di Porto Nogaro, la Regione si potrà proporre con il suo sistema unico portuale e logistico in modo finalmente credibile come piattaforma a servizio di un vasto hinterland europeo e nell'interesse del territorio e del Paese». Un'operazione che secondo D'Agostino, che già oggi è anche consigliere di amministrazione dell'Azienda porto di Monfalcone, potrà compiersi entro l'anno. La sede rimane la Torre del Lloyd di via von

Bruck e Mario Sommariva non si tocca nel ruolo di segretario generale, ma lo scalo diventa grande (un po' com'era prospettato nel famoso progetto di Uniredit e Maersk, subito abortito): aumentano le ban-

chine, i piazzali, le competenze. Tutto indispensabile per competere in prospettiva con gli scali del Nord Europa, ma oggi soprattutto con Capodistria e Venezia.

Con l'entrata in carica, a brevissimo, del presidente, decade anche il Comitato portuale e viene costituito il Comitato di gestione che deve essere composto dallo stesso presidente di Adsp, da un componente designato dalla Regione, da un componente designato dal sindaco (nel caso del Friuli Venezia Giulia non è chiaro se oltre a Trieste anche Monfalcone ne abbia diritto), da un componente dell'Autorità marittima. Alla Torre del Lloyd dunque potrebbero aver diritto decisaionale soltanto Zeno D'Agostino (il cui voto prevale nel caso di un numero pari di componenti). Debora Serracchiani, Roberto Dipiazza e Luca Sancilio, il segretario generale dell'Adsp svolgerà invece le funzioni di segretario anche del Comitato di gestione. Presso ciascuna Adsp viene istituito anche un Tavolo di partenariato della Risorsa mare a cui partecipano tutte le associazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti in porto.

GIORGIO ZAPPALÀ



LA CONFERMA DEL SEGRETARIO

Mario Sommariva è stato definito inamovibile

L'INDICAZIONE DEL MINISTRO

Graziano Delrio punta su D'Agostino presidente



L'ASSENSO DI DEBORA

La governatrice sta per inviare il suo "sì"



LE REAZIONI

**Il Pd festeggia la decisione del governo
«Premiato il gran lavoro svolto finora»**

«La proposta di Zeno D'Agostino per la presidenza dell'Adriatico orientale da parte del ministro Delrio è una buona notizia, che certifica l'ottimo lavoro svolto dal commissario a Trieste. Grazie al lavoro di D'Agostino - osserva Grim - il Porto di Trieste ha riacquisito uno sguardo necessario verso l'entroterra e verso l'Est, e ha riconquistato una posizione forte all'interno del sistema di infrastrutture e connettività nazionale ed europeo. È tornato a essere il porto internazionale d'Italia. Auspichiamo - ha concluso - che D'Agostino possa portare avanti questo prezioso lavoro nella nuova veste di presidente.»

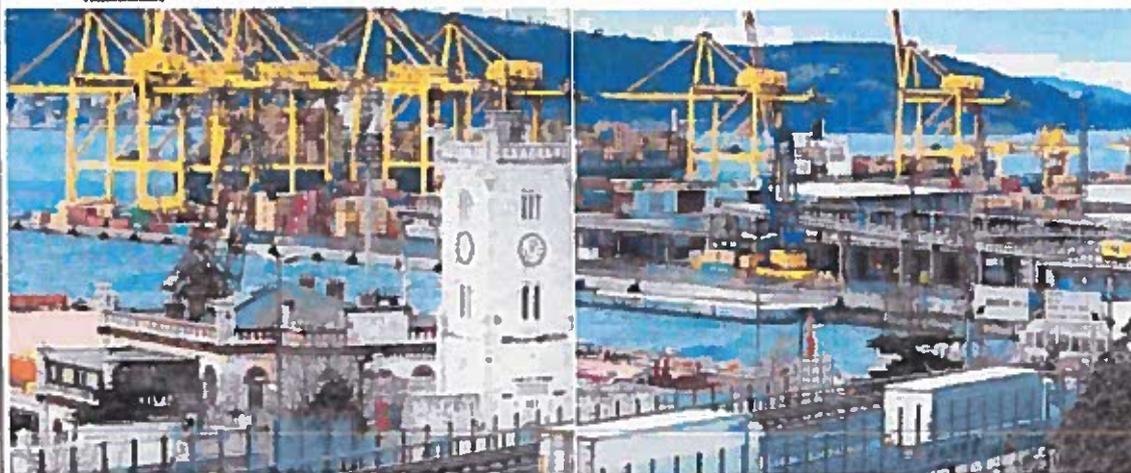


Antonella Grim

«Il Porto di Trieste è tornato centrale nella portualità italiana e internazionale investendo soprattutto su infrastrutture e collegamenti con l'entroterra. Il commissario D'Agostino ha saputo delineare sin dall'inizio le priorità per lo sviluppo dello scalo e mi auguro che possa proseguire su tale linea anche nella veste di presidente dell'Adriatico orientale.»

Così si è invece espressa l'euro parlamentare del Pd Isabella De Monte, componente della commissione Trasporti e turismo. Secondo De Monte «le comprovate qualità tecniche di D'Agostino, unite a una capacità di dialogo costruttivo e proficuo con gli operatori e gli enti territoriali, stanno dando risultati importanti in una fase cruciale di svolta per la portualità italiana.»

LE TAPPE DELLA "CARRIERA" DI ZENO D'AGOSTINO A TRIESTE



L'INTERVISTA

«Gratificato e felice Ora ho più certezze»

Il numero uno della Torre del Lloyd indica priorità e sfide
«Entro l'anno il via libera all'integrazione con Monfalcone»

«Ero un lavoratore precario. Ora, oltre che gratificato dalle parole del ministro, mi sento particolarmente soddisfatto anche perché posso continuare con più certezze il lavoro che avevo impostato con scadenze perlopiù a medio termine». Così Zeno D'Agostino, ieri eccezionalmente in città in mezzo alle sue infaticabili trasferte per operazioni di marketing, ha commentato la sua pressoché certa nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico nord-orientale. «Spero che entro l'anno - commenta - sia completato anche il processo di inserimento di Monfalcone. Mario Sommariva rimarrà segretario generale, è un pilastro e non si tocca; non verranno nominati altri dirigenti, ma entro pochi mesi assumeremo dodici persone da selezionare tra le oltre quattro-mila domande che ci sono arrivate».

D'Agostino è al vertice della Torre del Lloyd già da febbraio 2015, per cui non si scoprono ora i suoi obiettivi. «Gli altri cantano soprattutto sugli interventi pubblici, noi ci affidiamo e crediamo negli investimenti privati e i fatti lo stanno dimostrando. Ne cito soltanto tre: il prolungamento del Molo Settima, la realizzazione della Piastriforma logistica, il terminal traghetti della Teseco all'ex Aquila. Anche per quest'ultima opera siamo trattando in silenzio con l'obiettivo di sbloccarla». Ma c'è anche un esempio molto più recente: appena nei giorni scorsi il Comitato portuale ha approvato un investimento da 12 milioni di euro al terminal Samer (dove la maggioranza è in mano ai turchi, ndr.) per il rafforzamento della piastra ferroviaria sul Molo Quirino. «In questo modo - spiega D'Agostino - anche la Samer



Zeno D'Agostino, indicato dal ministro come presidente



IL PUNTO FRANCO

A giorni attiveremo la prima delle nuove aree a Ferneti

si mette in linea con quella che è ormai una tendenza generale del nostro scalo: la forte percentuale di intermodalità ferroviaria». Non è un mistero che Trieste per il 2016 abbia messo nel mirino il record italiano di treni operati nel corso di un anno che appartiene alla Spezia, a quota settemila, con l'obiettivo di effettuare il sorpasso.

«E poi c'è la peculiarità di Trieste - aggiunge il presidente - in pectore - il regime di Punto franco. Probabilmente la settimana prossima attiveremo la prima delle nuove aree, quella all'interporto di Ferneti. Con il Punto franco contiamo di sviluppare anche la logistica e la

stessa industria, ma le altre quattro aree (stazione di Prosecco, ex Aquila, Canale navigabile e Noghiera, ndr.) non saranno attivate finché non ci saranno gli imprenditori interessati».

La presidente della Regione Debora Serracchiani ha aggiunto anche che quella di D'Agostino era «un'indicazione attesa dal territorio e dagli operatori che potranno proseguire insieme il processo di crescita avviato negli ultimi due anni». La governatrice ha inoltre osservato che «il coordinamento finora posto in atto tra la Regione e

ha dato risultati molto concreti soprattutto sul fronte delle relazioni internazionali e dell'efficiamento tecnologico in ambito ferroviario. In tutte queste operazioni - ha concluso - l'interlocuzione con D'Agostino è stata sempre fluida e costruttiva».

(S.M.)

Porti, i primi presidenti a Taranto, Ancona e Trieste

Roma - Le lettere d'intesa già inviate ai governatori: Giampieri ad Ancona, D'Agostino a Trieste e Prete a Taranto.



Roma - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha proposto per le presidenze di tre Autorità di Sistema portuale gli attuali vertici delle **Autorità portuali di Trieste, Ancona e Taranto** «per l'eccellente lavoro svolto» e «per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma entrata in vigore il 15 settembre». Si tratta di Zeno D'Agostino, Rodolfo Giampieri e Sergio Prete per le Autorità di Sistema portuale rispettivamente del Mare Adriatico Orientale, del Mare Adriatico Centrale e del Mar Ionio. Le tre lettere, per l'intesa con le Regioni, sono state firmate dal Ministro prima della sua partenza per il G7 in Giappone e sono state inviate ai Presidenti delle Regioni interessate.

Porti: Delrio propone primi tre presidenti Autorità

Attuali vertici Trieste, Ancona e Taranto. Lettere a Regioni

23 settembre, 16:24



(ANSA) - ROMA, 23 SET - Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha proposto per le presidenze di tre Autorità di Sistema portuale gli attuali vertici delle Autorità portuali di Trieste, Ancona e Taranto "per l'eccellente lavoro svolto" e "per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma entrata in vigore il 15 settembre".

Si tratta - si legge in una nota - di Zeno D'Agostino, Rodolfo Giampieri e Sergio Prete per le Autorità di Sistema portuale rispettivamente del Mare Adriatico Orientale, del Mare Adriatico Centrale e del Mar Ionio.

Le tre lettere, per l'intesa con le Regioni, sono state firmate dal Ministro prima della sua partenza per il G7 in Giappone e sono state inviate ai Presidenti delle Regioni interessate. (ANSA).

Porto di Taranto, Prete verrà confermato Delrio ha chiesto il via libera a Emiliano

● **BARL** Via libera alla riconferma di Sergio Prete alla guida dell'Autorità di sistema portuale di Taranto. Lo ha deciso il ministro Graziano Delrio, che ieri ha chiesto al presidente della Regione, Michele Emiliano, di esprimere l'intesa sul nome dell'avvocato tarantino. Nulla da fare, invece, per la nuova Autorità del Levante che accorperà Bari e Brindisi: il ministero ha infatti finora individuato soltanto 3 dei 15 presidenti, ed anche negli altri due casi (Trieste e Ancona) si tratta di riconferme.

La partita per Bari è dunque ancora aperta. L'accordo sul nome di Mario Mega, attuale direttore generale, sembrerebbe infatti saltato sulla base di valutazioni di tipo tecnico (Mega potrebbe andare a Venezia). Per Bari il livello di attenzione è massimo, con parecchi nomi in ballo: fonti regionali spiegano che il presidente Emiliano attende dal ministero una rosa di nomi su cui effettuare la valutazione.

Porti, nomine a Trieste, Ancona e Taranto

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha proposto per le presidenze di tre Autorità di Sistema portuale gli attuali vertici delle Autorità portuali di Trieste, Ancona e Taranto «per l'eccellente lavoro svolto» e «per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma entrata in vigore il 15 settembre». Si tratta di Zeno D'Agostino, Rodolfo Giampieri e Sergio Prete per le Autorità di Sistema portuale rispettivamente del Mare Adriatico Orientale, del Mare Adriatico Centrale e del Mar Ionio. Le tre lettere, per l'innesa con le Regioni, sono state firmate dal Ministro prima della sua partenza per il G7 in Giappone e sono state inviate ai Presidenti delle Regioni interessate.

Il Secolo XIX

La riforma

Nomine, Delrio conferma i primi tre presidenti

ROMA. Delrio ha dato avvio alle danze. Il ministro ha confermato alla presidenze di tre Autorità di Sistema portuale gli attuali vertici delle Authority di Trieste, Ancona e Taranto «per l' eccellente lavoro svolto» e «per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma». Si tratta, rispettivamente, di Zeno D' Agostino, Rodolfo Giampieri e Sergio Prete. Ora toccherà ai governatori fornire l' intesa. Serracchiani ha già risposto affermativamente.

presidente pronto C'è l'accordo: bocche cucite

A giorni la formalizzazione dell'incarico

- LIVORNO -

LA DIGA del silenzio ufficiale ha ceduto e stanno cominciando ad uscire i nomi dei primi presidenti di sistema portuale di prossima nomina ministeriale. Graziano Delrio, attualmente in Giappone per il G7 del comparto trasporti, ha comunicato alla presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia Debora Serracchiani che nominerà Zeno D'Agostino presidente dell'Autorità di Trieste, Rodolfo Giampieri per Ancona e Sergio Prete per Taranto. La formalizzazione avverrà solo al rientro in Italia del ministro, anche perché c'è l'ultimo atto formale in corso, il parere delle commissioni parlamentari. Ma se Delrio ha fatto i nomi, vuol dire che su questi almeno il parere è scontato.

È PER L'AUTORITÀ di sistema Livorno-Piombino? Le indiscrezioni raccontano di un accordo di massima tra Delrio e il governatore Rossi, ma non ancora formalizzato, anche perché un incontro tra i due programmato a Roma è fallito per l'anticipata partenza per il Giappone di Delrio. Nel toto-presidente dell'ultima ora veniva indicato in pole-position Luciano Guerrieri, ottimo presidente ed altrettanto ottimo commissario di Piombino, che lo stesso Enrico Rossi ha più volte apprezzato. Ma ad oggi non c'è alcuna indicazione concreta e a Firenze sono abbottonati esattamente come a Roma. Com'è noto, le candidature - comprese le auto/candidature - per il sistema Livorno-Piombino non sono certo mancate, anche perché Delrio ha



LA NOMINA Il ministro Graziano Delrio darà i nomi dei futuri presidenti delle Autorità di Sistema compreso quella Livorno-Piombino

sempre battuto sul leit-motiv della discontinuità, salvo eccezioni. Guardacaso, gli unici tre nomi adesso "promossi" in Adriatico sono invece all'insegna della piena continuità: sia D'Agostino, sia Giampieri, sia Prete, appartengono all'elenco degli uscenti. Se vale come principio, significa che il

IL RUOLO

**Il compito spetta al ministro
Graziano Delrio**

ministro può anche apprezzare quanto è stato fatto in concreto e non solo cercare di innovare a tutti i costi. Una considerazione che apre tante possibilità, a partire appunto dalla conferma di chi ha fatto bene o addirittura benissimo.

Per il sistema Livorno-Piombino che si arrivi velocemente alla designazione del presidente sta diventando una priorità sentita anche e specialmente dalla Regione.

LE ULTIME polemiche che hanno accompagnato la gara per la privatizzazione della Porto 2000, il recente durissimo attacco delle tre centrali sindacali, l'ormai lunga attesa per definire ruolo e "governance" dell'interporto Vespucci, l'altra grande gara (la "madre di tutte le gare") relativa alla Darsena Europa, sono temi che richiedono di chiudere al più presto il regime commissariale. Delrio ha promesso che farà il nome anche per Livorno-Piombino al rientro dal Giappone, giovedì prossimo. Ma qualcuno da Firenze giura che l'annuncio ormai potrebbe anche essere questione di ore.

A.F.

La Gazzetta Marittima

Porto 2000 e il rebus dei veneziani

VENEZIA – Faccio una doverosa premessa, altrimenti i miei quattro lettori non capirebbero mai perché qui sopra c'è scritto Venezia, in relazione alla gara per privatizzare la Porto 2000 di Livorno. La premessa è che una delle cordate che già dall'anno scorso si davano per scontate per l'attesa (e più volte rinviata) gara aveva come capofila il VTP, ovvero il Venezia Terminal Passeggeri; in associazione temporanea con la Cilp dei portuali (ma anche dei gruppi Negri e Neri) e con l'imprenditore genovese Schenone (le altre cordate farebbero capo alla Royal Caribbean/Aloschi/GIH turca, alla Moby Lines/Onorato con LTM e alla Costa Crociere). In una minuziosa ricostruzione fatta un anno fa sul quotidiano Il Tirreno delle varie associazioni temporanee (Ati) interessate alla Porto 2000, si ipotizzava che la gara sarebbe stata assegnata entro la primavera del 2016. Della serie: campa cavallo... Poi sarebbe entrata nell'agone anche la potente Msc del gruppo Aponte – socia di minoranza, come noto, del terminal Lorenzini di Livorno – che con uno dei suoi avvocati genovesi più attenti avrebbe anche fatto un calcolo preciso di quanto verrebbe a costare l'ottenere a tutte le richieste secondo il bando di gara dell'Authority di Livorno. Con una ipotesi da far tremare le vene ai polsi: circa 80 milioni di euro, se sono attendibili le indiscrezioni proprio da Genova. Ci sembra un'enormità.

* * *

La vera notizia della settimana scorsa però sarebbe – e qui si torna a Venezia – che il VTP, ovvero la capocordata dell'Ati con i livornesi Cilp, Neri e Negri, avrebbe deliberato di tirarsi fuori dalla gara per la Porto 2000 con tanto di decisione del suo consiglio di amministrazione. Il che creerebbe forse qualche problema per i rimanenti soci dell'Ati, sulla base dei requisiti stabiliti dal bando. Ma perché, se è vero, i veneziani farebbero marcia indietro? Perché nei mesi scorsi, dopo tutta una serie di trattative che hanno riempito le cronache dei giornali locali, è radicalmente cambiata la struttura societaria di VTP. Mi rendo conto che siamo su un terreno delicato, in cui è complicato anche ricostruire le carature della società. Ma nella sostanza, la maggioranza in VTP (53%) oggi appartenerrebbe a APVS, acronimo di Autorità portuale di Venezia e della finanziaria veneta che ha partecipazioni di compagnie delle crociere di gran peso come Carnival, Costa e Msc. Però, visto che nel gioco sarebbe entrata anche – acquistata dalla società di investimenti delle suddette compagnie delle crociere – la Finpax che faceva parte già per conto suo del VTP, la maggioranza reale sarebbe di questo gruppo anche se la "governance" resterebbe al VTP. Avete capito tutto? Io sto cercando di farlo, con difficoltà visto che sono un analfabeta sul diritto (e pure sul rovescio) societario. Ma quale che sia la reale portata della complessa architettura societaria veneziana di cui tanto si parla e si sussurra, il fatto è che VTP si sarebbe sentito impegnato in altri progetti prioritari che richiedono anch'essi notevole sforzo economico, e avrebbe tirato i remi in barca sulla Porto 2000. Lasciando ovviamente liberi i soci dell'Ati – cioè Cilp eccetera – di partecipare per conto loro. Ma sarebbe tutta un'altra faccenda, se davvero il colosso veneziano si defilasse.

* * *

Come sempre dove ci sono gare importanti, ci sono importanti interessi in gioco. E quando il gioco si fa duro, sono i duri a giocare. Nei giorni scorsi su Il Tirreno è apparsa la notizia – la cui attendibilità è stata subito smentita dall'Authority livornese – di un ricorso all'Anac (Anticorruzione, addirittura) in merito a situazioni di presunto privilegio tariffario concesse tempo fa a una compagnia di crociere oggi anch'essa interessata alla gara. C'è chi ha messo in relazione la cosa all'ultimo rinvio dei termini della gara fino all'11 ottobre prossimo, in modo da consentire ulteriori chiarimenti sulla legittimità degli atti. Ma anche chi, con un pizzico di malignità, l'ha messa in relazione con la imminente nuova "governance" dell'Authority di sistema per la Riforma, e quindi con un eventuale passaggio ad altre mani della patata bollente. Tutto da verificare, ma ormai ci siamo ai tempi stretti, anzi strettissimi. Aspettiamo con fede.

Antonio Fulvi

con

fede.

LO STUDIO Brugnaro: «Un patrimonio, ho la coda di investitori cinesi». Presto incontro col sindaco di Trieste

Porto Marghera? Vale 6,4 miliardi

E' la stima che emerge da una indagine per [redacted] di Ezio Micelli, docente Iuav ed ex assessore

SVILUPPO

Numerosi imprenditori sono pronti a investire a Porto Marghera



● IL "TESORO"

L'area di Porto Marghera vale almeno 6,4 miliardi di euro. A stimarne il valore è uno studio commissionato [redacted] a Ezio Micelli, docente di Estimo allo Iuav ed ex assessore all'Urbanistica nella Giunta Orsoni. La ricerca, prima in materia, è stata presentata ieri a Venezia nell'ambito della Biennale Architettura.

● GLI AFFARI

Alla presentazione era presente il sindaco Luigi Brugnaro, che ha spiegato come ci siano «diversi imprenditori cinesi pronti a investire sull'area». Tre, per Brugnaro, le funzioni da sviluppare nel polo industriale: lo sviluppo della portualità (di cui si parlerà in un incontro con il sindaco di Trieste), il settore industriale e quello ricettivo, direzionale e residenziale.

Corsetti a pagina 19

Il "tesoro" di Porto Marghera

Studio quantifica in 6,4 miliardi il patrimonio. Brugnaro: «Diversi cinesi pronti a investire»

Vettor Maria Corsetti

MESTRE

Porto Marghera? Tra aree portuali e industriali servite da infrastrutture per la mobilità ferro e gomma, aree edificabili libere o con attività e impianti non attivi e aree occupate da fabbricati, vale 6,4 miliardi di euro per il suo patrimonio di edifici e spazi prevalentemente alienabili, 2,35 miliardi per le sue infrastrutture e 2,6 miliardi per i suoi spazi dotati di manufatti e impianti. La stima è di Ezio Micelli, professore Iuav di Estimo e valutazione economica del progetto (ed ex assessore all'Urbanistica). Che questa indagine commissionata [redacted]

[redacted] ha esteso al valore di viabilità (506 milioni), binari e ferrovia (315 milioni), banchine (667 milioni), escavi (178 milioni), conca del Mose (700 milioni), investimenti pubblici (10 milioni) e superficie fondiaria (5,5 miliardi, di cui 588 milioni per le aree edificabili, 2 miliardi per gli immobili e 1,4 miliardi per

impianti e macchinari). Inoltre, il docente precisa che «l'apporto degli investimenti privati sulle aree e sugli impianti di proprietà o i macchinari è di 1,4 miliardi di euro; mentre quelli relativi al terziario e terziario avanzato sono pari a 4 miliardi».

La ricerca, a carattere sperimentale, è in assoluto la prima in materia. E ieri a Ca'

Giustinian è stata alla base di un confronto sul futuro di Porto Marghera durante il convegno della Biennale Architettura "Renovating and restructuring large industrial areas and waterfronts".

A seguire i lavori, anche il sindaco Luigi Brugnaro. Che a commento della sessione, ha ribadito come sulla rivalutazione di Porto Marghera il Comune abbia «le idee chiare», e ci siano «diversi cinesi pronti a investire sull'area». Per la quale ha ipotizzato tre funzioni: «la prima portuale, strettamente legata al progetto di porto offshore dove c'è un preciso impegno del Governo; la seconda industriale-ma-

nifatturiera, per la quale vorrei prorogare il comitato per il centenario di due o tre anni, affinché possa sviluppare anche progetti veri e propri; la terza prevede la riconsegna

alla città della porzione prossima a via Fratelli Bandiera, per uffici, residenza e strutture ricettive». Infine, Brugnaro è tornato al porto offshore, precisando che a breve avrà un incontro con il sindaco di Trieste, «per il comune sostegno a un progetto fondamentale per i porti dell'Alto Adriatico».

Tra i relatori, invece, a tenere banco è stato il presidente [redacted] Paolo Costa. Secondo il quale «la riconversione in corso non punta all'abbandono delle destinazioni portuali e industriali, ma al loro potenziamento in chiave strategica. Pertanto, il rilancio di Porto Marghera passa dal porto e dalla sua logistica, e dalla rilocalizzazione delle imprese manifatturiere e logistiche vicino al mare».

© riproduzione riservata

I PROGETTI DI RECUPERO

«Porto, industria e residenza le tre funzioni da sviluppare»



STUDIO Il valore stimato dell'area industriale supera i 6 miliardi di euro

Il Nautilus

Pettorino: “Su concessioni procedura regolare”



GENOVA – Così l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale di Genova, ha risposto ai giornalisti sul caso delle concessioni: “Noi riteniamo che la procedura seguita, oltre un anno di lavoro da parte della struttura tecnica dell'Autorità portuale dopo una lunga fase di evidenza pubblica, sia stata regolare”.

La domanda scaturiva dopo il verbale del Collegio dei Revisori dei conti che dava atto della trasmissione del dossier-concessioni, da parte dello stesso Collegio, ai ministeri vigilanti, alla presidenza del Consiglio, alla Corte dei Conti e all'Anac.

“Ora, però – ha aggiunto Pettorino –, tutto si ferma in attesa di risposte da parte degli enti interessati dal Collegio dei Revisori. Tali enti sono quelli che in un ipotetico futuro potrebbero contestare l'eventuale rilascio delle concessioni e ora dovranno pronunciarsi e valutare, in assenza di un Regolamento nazionale, in risposta alla segnalazione del Collegio. L'Autorità Portuale aspetta serenamente, convinta di aver sempre rispettato la legge”.

Genova, la battaglia delle concessioni

Tre delibere nel mirino. Pettorino: «Situazione complessa senza un regolamento»

GENOVA. I revisori dei conti della quasi ex **Autorità portuale** di Genova (Vincenzo Altamura, Albertina Vettrano e Romilda Barzon) non sposteranno denuncia per abuso d' ufficio in procura nei confronti del commissario straordinario del porto, Giovanni Pettorino e dell' intero **Comitato portuale**, ma invieranno comunque all' Anticorruzione il corposo verbale partorito mercoledì sera in cui articolano la contrarietà al rinnovo delle concessioni dei terminal Sech, San Giorgio, Spinelli.

Non solo, il documento andrà anche all' attenzione del ministero dei Trasporti, a quello delle Finanze, alla Corte dei Conti e al dipartimento delle Politiche europee del Consiglio dei ministri «per i riflessi Ue».

Il Collegio ha insomma evitato le maniere forti ottenendo comunque l' effetto di bloccare il rinnovo delle tre concessioni, sulle quali da quasi due anni si discute a Palazzo San Giorgio, mentre negli altri porti italiani i rinnovi sono stati dati quasi automaticamente.

Il blocco è oggettivamente derivato dal fatto che qualunque decisione potrà essere presa solo dopo il pronunciamento di tutti e cinque

gli enti a cui i revisori hanno sottoposto le loro osservazioni: «Penso però che per il volume degli investimenti presentati dai tre terminalisti a fronte del rinnovo, cioè 340 milioni di euro commenta l' ammiraglio Pettorino - questo tema potrà essere discusso all' interno del nuovo tavolo nazionale di coordinamento tra **Autorità di sistema**, previsto dalla riforma della governance **portuale**».

Nell' ultimo verbale, i revisori ribadiscono i loro dubbi sulla legittimità, il merito e l' opportunità dei rinnovi, anche «quale discarico di eventuali responsabilità di danno erariale attribuibili al Collegio per condivisione delle scelte dell' amministratore», motivando il «discarico» con una sentenza della Cassazione del 2013, che in sostanza dichiara responsabili i revisori per omesso controllo del fallimento nel 1992 di un' azienda napoletana.

«Un ricorso di questo genere forse si sarebbe dovuto fare al termine del procedimento amministrativo - commenta l' ammiraglio Pettorino - che si conclude con la consegna delle licenze al terminalista. L' Authority ha solo presentato un' istruttoria al ministero, che si esprimeva positivamente sui rinnovi, ma che proprio al ministero chiedeva l' ultimo benestare. Credo - aggiunge Pettorino - sia necessario un regolamento che chiarisca il rilascio e il rinnovo delle concessioni nei porti, prevedendo in quest' ultimo caso un risarcimento per chi ha già fatto investimenti e perde la concessione».

«Nei porti del Nord Europa taglia corto Luigi Negri, numero uno del Sech - non ho mai sentito parlare di

gare se non per nuovi terminal. I grandi operatori lavorano andando avanti a rinnovi in tutta tranquillità. Anche nel resto d' Italia hanno prorogato serenamente le concessioni: solo qui è un problema».

LA SCELTA DI CNAN PER SERVIRE L'ALGERIA DAL NORD EUROPA

«Genova più competitiva di Marsiglia»

Fra un mese partirà un nuovo servizio fra la Lanterna e Algeri

«Il porto di Genova? Migliore di quello di Marsiglia. I prezzi sono inferiori, i Fob (free on board, ndr) meno cari e c'è più flessibilità»: a parlare è l'ingente marittimo e armatore Eligio Fontana, socio di minoranza della compagnia statale algerina Cnan Med. Spezzano, Fontana non lesina complimenti per lo scalo della Lanterna. In contrapposizione con quello che normalmente si sente dire dello scalo genovese, tradizionalmente accusato dagli operatori, soprattutto quelli della Pianura Padana, di sfruttare la propria favorevole posizione geografica per alzare i prezzi e abbassare la qualità del servizio. Evidentemente la crisi fa cadere alcune certezze anche a Genova, dove gli operatori per attirare traffico non possono più contare soltanto sul privilegio geografico, almeno fino all'eventuale inaugurazione del terzo valico ferroviario appenninico.

Il traffico genovese per quanto riguarda Cnan è destinato a aumentare, grazie a nuove iniziative. Fra un mese verrà inaugurato un servizio quindicinale fra Genova e Algeri. Inoltre è in programma un rafforzamento della linea verso l'Algeria occidentale che Cnan opera da questa estate in joint con Linea Messina. Il terminal Messina è anche la banchina per i servizi di Cnan a Genova.

Per quanto riguarda la nuova Genova-Algeri, sulla rotta verrà utilizzata la nave portacontainer "Gouraya", della capacità di 500

teu, con partenze due volte al mese. Ma sta andando bene anche la rotta fra Genova, Orano e Mostaganem, nel Ponente algerino, operata con la nave "Chadi", e anch'essa quindicinale, ma «le», annuncia Fontana, «diventerà settimanale». Si tratta di due sfide importanti, per Cnan e per Genova, in un momento in cui l'economia algerina sta vivendo qualche difficoltà. Il paese del Maghreb basa i propri consumi sulla principale industria nazionale, quella petrolifera, che oggi è duramente colpita dal basso prezzo del greggio. Meno introiti finanziari dagli idrocarburi significa meno importazioni dai paesi europei, compresa l'Italia. I progetti di Cnan non sono legati a un improvviso e auspicato cambiamento nelle condizioni economiche dell'Algeria,

che potrebbero generare più traffico dall'Italia, quanto a una maggiore appetibilità dello scalo genovese.

«Genova», spiega Fontana, «è un porto molto interessante. Riusciamo a intercettare traffico che prima non prendevamo, ad esempio dalla Francia settentrionale. Lo scalo è più competitivo rispetto a Marsiglia (dove Cnan tocca il terminal Socar, ndr) e confidiamo di far arrivare a Genova merce dal Nord della Francia e dall'Europa settentrionale».

La compagnia algerina sta portando avanti un ambizioso programma di rinnovamento della flotta. Nel 2015 ha concluso una prima ondata di ordini e nel 2016 ne ha cominciata una seconda. Una

nave da 1.700 teu verrà consegnata a febbraio. Opererà sulla rotta da Costanza, sul Mar Nero, a Orano.

Il programma di rinnovamento della flotta riguarda sia Cnan Med (la compagnia di cui è socio Fontana) sia Cnan Nord. Complessivamente è stato acquisito 25 teu, di cui 18 per Cnan Nord e 7 per Cnan Med. Le due società entrano nel quadro della privatizzazione parziale della casa madre Cnan e avrebbero dovuto servire i mercati dall'Algeria rispettivamente verso il Mediterraneo e verso il Nord Europa. Ma di fatto oggi si stanno muovendo in sinergia e non è escluso che in futuro vengano fuse insieme in un'unica compagnia.

Ad agosto è stata consegnata l'ultima nave, la "Tinziere", acquisita per 25 milioni di dollari. Ha una capacità di carico di 12 mila tonnellate. «Il settore», ha detto il ministro algerino dei Trasporti, Boudjemaa Talal, in occasione della presentazione della nave, «cerca di assicurare il trasporto delle merci algerine con la flotta nazionale». L'obiettivo è portare al 30 per cento entro il 2020 la quota di import-export nazionale trasportato su navi algerine. Per questo si vuole favorire la nascita di nuove compagnie con partnership pubblico-private. Finora però l'Algeria ha accettato di cedere soltanto una minoranza delle partecipazioni nelle società pubbliche. La logistica pesa per il 30 per cento sul costo delle merci in Algeria. Il governo vuole farlo scendere al 10.

Alberto Ghisla

I NODI DELL'ECONOMIA

DRAGAGGIO INUTILE

I PISANI TENGONO LE PORTE APERTE PER FACILITARE IL DIFLUSSO IN MARE E QUESTO CREA GRANDI PROBLEMI IN DARSENA TOSCANA, DRAGAGGI INUTILI

Porte vinciane, minacce legali tra Comune di Pisa e [REDACTED]

In difficoltà la Regione nel mettere la parola fine a questa querelle

- LIVORNO -
LE "porte vinciane" del Calambrone stanno diventando una bagna che rischia di finire in un incontro in tribunale tra il Comune di Pisa (azionista al 100% della società del canale dei navicelli) e dall'altra parte la Regione e l'Autorità portuale livornese. Alla resistenza di Pisa a consegnare alla Regione la gestione delle "porte", come è stato deciso per legge dal consiglio regionale all'inizio dell'anno - da Firenze è partito qualche tempo fa l'ennesimo sollecito: con la postilla di una diffida formale per la quale è stata incaricata l'avvocatura della Regione. In parallelo anche l'Autorità portuale labronica ha inviato al Comune di Pisa una nota ufficiale-

di cui potrebbe essere data pubblica comunicazione nei prossimi giorni - con la quale preannuncia a richiesta di danni erariali attraverso una causa giudiziaria. DA PALAZZO Rosciano arriva anche la conferma che le "porte" sono di fatto spalancate, ufficialmente perché sono di nuovo guaste nel meccanismo di chiusura. Alle sollecitazioni per una veloce riparazione, i pisani avrebbero risposto che non dispongono dei fondi necessari in quanto la legge regionale ha tolto loro la gestione. Insomma, un ginepraio di competenze che ha come risultato pratico la mancata consegna delle "porte" alla Regione, il mancato passaggio dalla stessa Regione [REDACTED] per la gestione (e da palazzo Rosciano si è sottolineato che la riparazione potrebbe

essere rapidamente fatta a spese [REDACTED] se avvenisse la consegna come da legge) e uno stallone disastroso per la Darsena Toscana, in quanto stanno tornando a depositarvisi i fanghi dello Scolmatore dell'Arno. La minaccia di chiedere i danni fatta [REDACTED] ha fondamento proprio nell'afflusso di fanghi che con l'autunno e le previste piogge torneranno a condizionare i fondali della Darsena Toscana. COME NOTO, [REDACTED] ha dragato la Darsena in due importanti interventi l'anno scorso, con una spesa che ha sfiorato i 15 milioni di euro nel complesso e con il ripristino dei fondali a 13 metri. Ma l'apertura quasi continuata delle "porte vinciane" rischia di compromettere i dragaggi, con un pesante danno per i traffici portuali.

Antonio Fulvi

L'AFFONDO

Palazzo Rosciano potrebbe chiedere il risarcimento danni

- segue



Focus

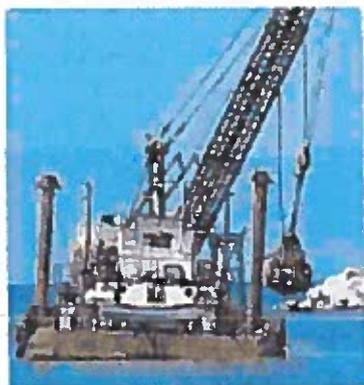
La gestione

RESISTENZA di Pisa a consegnare alla Regione la gestione delle "porte vinciane" come è stato deciso per legge dal consiglio regionale all'inizio dell'anno

La chiusura

DA PALAZZO Rosciano arriva anche la conferma che le "porte vinciane" sono di fatto spalancate, ufficialmente perchè sono di nuovo guaste nel meccanismo di chiusura

Il costo



ha dragato la Darsena in due importanti interventi l'anno scorso, con una spesa che ha sfiorato i 15 milioni di euro nel complesso e con il ripristino dei fondali a 13 metri



IL RUOLO

commissario

Pisa-Livorno Guerra per gestire i «Navicelli»

Diffida della Regione ai cantieri

«GRANDI e clamorose» azioni dimostrative. A dichiararsi pronte alla mobilitazione sono le aziende della Nautica Pisana insediate sul canale dei Navicelli, realtà che complessivamente impiegano oltre mille operai, impiegati e dirigenti con un volume di affari prodotto che supera i 200 milioni di euro all'anno. La 'dichiarazione di guerra' è contenuta in una lettera (la seconda) inviata al governatore Rossi, 'casus belli' è ancora la gestione delle porte vinciane che la Regione intende affidare al Porto di Livorno. Richiesta scaturita in una vera e propria diffida - trasmessa la scorsa settimana sia al Comune di Pisa che alla Navicelli - a consegnare alla Regione entro 15 giorni «i beni, la documentazione e i contratti» relativi alle opere di disconnessione nel tratto del canale compreso tra lo Scolma-

tore e Darsena Toscana. Non solo: in un'altra comunicazione - questa volta

■ - arrivata due giorni fa a Comune e Navicelli è spuntata anche l'ipotesi di un «danno erariale» in caso di ulteriori ritardi o rifiuti. 'Accusa' rispetto alla quale gli imprenditori (che si sono riuniti nei giorni scorsi) stanno preparando - come conferma l'ingegner Giandomenico Caridi, presidente di Navicelli spa - una risposta punto su punto.

«LA richiesta della Regione - si legge nella lettera firmata dalle 17 aziende - tradisce completamente della legge del 1982 che attribuisce la gestione al Comune di Pisa. Inoltre di una infrastruttura unica viene fatto uno spezzatino, ci chiediamo perchè. Come chiaramente spresso nello spirito della legge, tutto questo non si può verificare fino alla realizzazione della

foce armata. Le porte vinciane e il controllo delle infrastrutture che regolano la fruizione del canale è di 'fondamentale importanza' per la vita stessa di tutti gli imprenditori del settore nautico insediati nell'area dei Navicelli almeno fino a quando il canale non potrà contare su un proprio autonomo accesso al mare dato proprio dalla foce armata». «La gestione e quindi il controllo/supervisione delle porte vinciane da parte del Comune di Pisa e per questi del gestore Navicelli spa - queste le parole degli imprenditori - evita infatti strumentali impedimenti alla continua navigabilità del Canale che penalizzerebbero pesantemente la capacità produttiva degli insediamenti dell'area dei Navicelli, a tutto vantaggio dei soliti noti che insistono al di là dei ponti e porte».

Francesca Bianchi

- segue



**Dateci subito
tutte le carte**

**Il governatore Rossi fa la
voce grossa per affidare
le porte vinciane a
Livorno. I cantieri: «Mai»**



LO SBOCCO IN ARNO Una delle porte vinciane posizionate lungo il Canale dei Navicelli: il presidente della Regione le vuole affidare a Livorno

Polemica sul servizio idrico alle navi Ora l'Asa «minaccia» [redacted]

La gestione di «Acquedotto Portuale» ha accumulato debiti

- LIVORNO -

CONTINUA a far discutere la querelle sulla distribuzione di acqua in porto. Attività che è gestita dalla società Acquedotto Portuale mentre Asa rivendica l'affidamento diretto del servizio. Di recente, infatti, dal quartier generale di Asa è partita una lettera indirizzata al segretario generale [redacted]

[redacted] Massimo Provinciali, al prefetto, alla Capitaneria di porto, al sindaco e all'Autorità Idrica; lettera nella quale l'Azienda servizi ambientali di Livorno denuncia alcuni comportamenti. «I rapporti con Acquedotto Portuale si sono sempre rilevati com-

plessi - si legge nella lettera a firma di Ennio Trebino - con la maturazione di importanti sofferenze finanziarie della società nei nostri confronti. Sofferenze che rischiano di pregiudicare nuovi investimenti necessari per gli utenti portuali. Asa non può sopportare un rischio commerciale di questa portata perché deve adeguarsi ad una situazione imposta dalla vostra decisione». E si congeda: «Qualora [redacted] pratiche percorsi che non tutelino i diritti di Asa, notificheremo direttamente [redacted] le fatture per i consumi sostenuti da Acquedotto Portuale».

UNA BELLA gatta da pelare per [redacted] che potrebbe dover fa-

re i conti anche con le tre relazioni dell'ufficio tecnico dell'ente dove si raccomanda l'interruzione immediata della concessione a Acquedotto Portuale vista la carenza - dice qualcuno - del servizio svolto. C'è polemica dunque sul fatto che la gestione di questo servizio - piuttosto redditivo - sia affidata, a suon di deroghe, ad un singolo privato. Ad oggi, Acquedotto Portuale ha ottenuto la proroga della concessione per la fornitura di acqua in porto ed alle navi fino al 31 dicembre 2016. Dopo ne vedremo delle belle con Asa che passerà alle vie di fatto presentando all'Authority il conto dei debiti accumulati negli anni dal privato.

michela berti



IL RUOLO
Massimo Provinciali
segretario generale
[redacted]
destinatario
della lettera

LA RICHIESTA DI FILCAMS, FISASCAT E UILTUCS

«Porto 2000 stabilizzi i 50 lavoratori precari»



Una love boat e un traghetti: i due core business di Porto 2000 (foto d'archivio)

■ LIVORNO

La Porto 2000 è l'azienda trainante nel settore turistico a Livorno - quantomeno perché gestisce l'arrivo e la partenza dei traghetti e delle crociere - e i sindacati tornano a chiedere certezze per i lavoratori «nel teatrino dell'assurdo venutosi a creare intorno al bando di gara per la cessione delle quote di maggioranza», come dicono Filcams, Fisascat e Uiltucs.

«Dopo una flessione dei passeggeri registrata nel 2013/14, l'azienda ha iniziato a recuperare traffico, registrando nel 2016 una stagione sfavillante, con un aumento del 20% nei traghetti e del 15% nelle crociere - sottolineano le tre sigle confederali -. Dal 2015, inoltre, il piano della sicurezza ha previ-

sto nuove postazioni, cioè nuovi posti di lavoro per cui però sono state impiegate ditte esterne».

Oggi il personale a tempo indeterminato di Porto 2000 conta oltre 60 persone, dal 2008, però, sono circa 50 gli stagionali impiegati per 7 mesi per i quali da tempo il sindacato chiede una forma di stabilizzazione.

«Questi 50 rientrano tra tutti quei lavoratori stagionali per cui l'intervento della Naspi non garantisce più una copertura finanziaria per l'intero anno solare - sottolineano le tre sigle -, a maggior ragione si è reso più urgente un intervento in termini occupazionali, in un contesto aziendale dove il lavoro non manca e anzi si ricorre a ditte esterne per nuove figure professionali necessarie 365

giorni l'anno».

Le relazioni sindacali in azienda tuttavia non sono buone a detta delle tre sigle: «Il cda da mesi nega alle rappresentanze dei lavoratori un confronto sulle questioni occupazionali usando come scudo il bando di gara ancora in essere - è l'accusa -. All'azienda ricordiamo che quei lavoratori, per la cui stabilizzazione ci viene negato il confronto, hanno contribuito fattivamente agli straordinari risultati che l'azienda sta ottenendo e proprio in virtù di questo dovrebbe rendergliene merito. Invece, purtroppo, assistiamo da spettatori preoccupati alla diatriba tra armatori intorno al bando, per cui un concorrente si è anche rivolto all'Anac, una situazione prevedibile».

La Gazzetta Marittima

Piombino, avanti (adagio) bene su GE Oil & Gas, meno sulla 398



ROMA – Sembra davvero ripartita la “neverending story” della bretella superstradale 398 tra il porto di Piombino e l’Aurelia. Al ministero delle Infrastrutture, l’incontro tecnico che si è tenuto mercoledì ha confermato – presente il sindaco di Piombino Massimo Giuliani – il primo stanziamento di 50 milioni da parte del governo, con il 50% disponibili e il resto per il 2018. La buona notizia è che finalmente ci si muove sul concreto. La cattiva è che, visti anche i tempi dello stanziamento di Roma, ci vorranno almeno 3 o 4 anni per veder completata la sospirata bretella. Da chiedersi se non si potrebbe fare meglio e più in fretta.

* * *

Intanto si è conclusa la prima tappa verso la concessione di un’area del porto di Piombino a GE Oil & Gas. La società aveva da tempo manifestato il proprio interesse a investire con un cantiere di assemblaggio di moduli industriali per l’industria del petrolio e del gas. La presa d’atto della conclusione della procedura di evidenza pubblica è stata comunicata all’azienda che, nel luglio scorso, aveva fatto istanza all’Autorità Portuale di Piombino. GE Oil & Gas – dice una nota dell’Authority – risulta essere l’unica azienda ad aver presentato un progetto per quest’area. Una volta ufficializzata l’assegnazione, l’azienda auspica che entro la fine dell’anno possa concludersi l’iter di approvazione del piano per entrare, quindi, nella fase esecutiva. Regione ed azienda lavoreranno a fianco, con l’Autorità Portuale e le altre istituzioni competenti alla definizione degli aspetti operativi. Il mercato dei moduli industriali si conferma strategico sia per quanto riguarda soluzioni “plug & play”, ossia pronte all’uso, sia per quanto riguarda la domanda di macchinari capaci di estrarre e di produrre gas riducendo al minimo l’impatto ambientale e minimizzando le attività di assemblaggio necessarie per l’avvio delle macchine in loco. In questo contesto, Piombino rappresenta per GE un’area ad alto potenziale per sviluppare nuove tecnologie innovative, oltre che un’ottima opportunità per supportare, se necessario, il cantiere di Avenza.

Informazioni Marittime

"Una Zes a Napoli e Salerno è la svolta"



Una zona economica speciale (Zes) a Napoli e Salerno rappresenterebbe la svolta economica per la Campania, un rilancio che partirebbe dai porti e finirebbe nell'entroterra, dove una catena di imprese private avrebbero finalmente la possibilità di attrarre investimenti e occupazione. Così il direttore del magazine *Salerno Economy*, Ernesto Pappalardo, in un editoriale indica nella fiscalità di vantaggio lo strumento per rilanciare il sistema logistico e portuale della regione. La Zes per Napoli e Salerno è un'idea da sempre accarezzata dagli imprenditori locali. **A dicembre dell'anno scorso** la Regione ne caldeggiava la realizzazione e il "Patto per la Campania" (accordo Regione-governo da 10 miliardi firmato ad aprile) **ne prevede la realizzazione** con 200 milioni. Solo con una Zes, secondo Pappalardo, si renderebbe più consistente «agli occhi delle imprese le conseguenze di una politica industriale non improvvisata, capace di "usare" bene anche la fiscalità di vantaggio, e non solo compensativa».

«L'evoluzione delle dinamiche del ciclo economico impone di prendere maggiore consapevolezza dell'urgenza di mettere in campo misure importanti capaci di attivare un salto di scala prima di tutto dal punto di vista dell'incentivazione di nuovi investimenti privati. In altre parole, non si può più rimandare l'accelerazione del processo di ripartenza del sistema produttivo agendo su più leve, ma rendendo più consistente agli occhi delle imprese le conseguenze di una politica industriale - non improvvisata - capace di "usare" bene anche la fiscalità di vantaggio (e non solo compensativa). E' in questo contesto che inevitabilmente può acquistare particolare rilevanza l'esperimento di una Zona Economica Speciale già, peraltro, definita nel "Patto per la Campania" firmato lo scorso aprile tra Governo e Regione. La Zes - così come immaginata e finanziata ad agosto dal Cipe con 200 milioni di euro - riguarda molto da vicino la provincia di Salerno in quanto include l'area del porto e l'area retro/portuale (tutta ancora da definire, per la verità), insieme con il porto di Napoli (e l'area retro/portuale partenopea) ed il sito di Bagnoli. Naturalmente - come hanno spiegato anche in questi ultimi giorni autorevoli studiosi delle problematiche del Mezzogiorno - occorrerà capire di quali "contenuti" propositivi saranno "riempite" queste Zone Speciali».

La Gazzetta Marittima

Taranto è entrato nel network Grimaldi

Il nuovo collegamento unisce anche la Sicilia, la Liguria e il Lazio – Un porto con ruoli strategici

NAPOLI – E' stata avviata da lunedì scorso la nuova Autostrada del Mare della Grimaldi Lines dedicata al trasporto di carico rotabile che collega direttamente il porto di Taranto con la Sicilia, il Lazio e la Liguria.

Il nuovo scalo di Taranto si inserisce nell'attuale servizio ro/ro operato, su base settimanale, dal gruppo partenopeo tra i porti di Genova, Civitavecchia e Catania, principalmente riservato al trasporto di mezzi pesanti (incluso mezzi refrigerati), oltre ad altra merce rotabile che viaggia tra la Sicilia ed il Nord/Centro Italia. La nave impiegata è la moderna nave Eurocargo Livorno, capace di trasportare 4.000 metri lineari di carico rotabile.

Al porto pugliese vengono garantiti due scali settimanali. Ogni lunedì la nave Eurocargo Livorno scala Taranto in arrivo da Catania mentre ogni mercoledì scala Taranto in direzione opposta con destinazione Catania, Civitavecchia e Genova.

"A nome del porto di Taranto, desidero ringraziare l'armatore Grimaldi per l'inclusione dello scalo ionico nella capillare ed importante rete delle Autostrade del Mare di cui lo stesso è leader. Ringrazio, altresì, gli operatori locali coinvolti nell'operazione e confido che tali nuovi traffici contribuiranno ad un'ulteriore diversificazione e sviluppo delle attività del porto di Taranto", ha dichiarato Sergio Prete, commissario straordinario del porto di Taranto. "L'armatore trova a Taranto una comunità portuale coesa e impegnata – con il supporto delle istituzioni nazionali, regionali e locali – ad acquisire e legittimare un ruolo centrale in ambito comunitario e mediterraneo", conclude Prete.

"Oggi il porto di Taranto entra per la prima volta nella rete di Autostrade del Mare del Gruppo Grimaldi il quale è il primo operatore ad offrire un collegamento diretto dalla Puglia alla Liguria e al Lazio, passando per la Sicilia", afferma Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director, Grimaldi Group. "Taranto è stata scelta per il ruolo commerciale strategico che gioca nei traffici in cabotaggio, permettendo di soddisfare le richieste della compagine industriale della zona. Desidero ringraziare il commissario straordinario Sergio Prete e il comandante della Capitaneria di Porto Claudio Durante per aver accolto e favorito la nostra presenza e tutti gli operatori locali per l'impegno profuso al successo di questa iniziativa", aggiunge Grimaldi.

La nuova autostrada del mare offerta dal Gruppo Grimaldi permetterà a Taranto di diventare la porta di ingresso e di uscita per il traffici commerciali tra la Puglia, la Sicilia, il Lazio, la Liguria, nonché il Piemonte e la Lombardia.

Inoltre, grazie al nuovo servizio ro/ro, il porto ionico è collegato, in trasbordo a Catania, Genova e Civitavecchia, agli oltre 120 porti serviti dal Gruppo Grimaldi nel Mediterraneo, il Nord Europa, l'Africa Occidentale, il Nord e Sud America.

Gioia Tauro, approvata la variazione di bilancio da 15 milioni che consentirà di avviare l'opera che dovrà assorbire i lavoratori in esubero

Il comitato portuale dà l'ok ai lavori per il bacino di carenaggio

Al ministero costituite tre sottocommissioni per il nuovo "Apq"

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA Una procedura complessa e difficile per arrivare alla messa in esercizio dell' Agenzia del lavoro portuale, indicata come l' unica via per salvare i posti di lavoro in esubero al porto di Gioia Tauro.

L' Agenzia che nascerà solo dopo l' entrata in vigore della nuova legge di Stabilità e i successivi decreti attuativi dovrà assorbire gli oltre 400 esuberanti di Medcenter Container Terminal e c' è da capire se tutti i lavoratori delle ditte dell' indotto saranno assorbite o meno in questo nuovo organismo. In attesa dei successivi passaggi nei giorni scorsi al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla presenza della Regione, dell' Autorità Portuale e delle organizzazioni sindacali si è passati alla fase operativa per la stesura del nuovo accordo di programma quadro siglato a Roma il 27 Luglio scorso.

Ci saranno tre sottocommissioni che si occuperanno dei lavori previsti nell' area portuale (bacino di carenaggio, gateway e centro riparazioni reefer), della regolamentazione dell' Agenzia del lavoro, modalità attivazione e funzionamento e individuazione di azioni anche fiscali da attuare nelle aree industriali a supporto della

nascita di nuove realtà industriali. La prossima riunione al Ministero sarà il 19 ottobre, dove saranno presentati i lavori delle sottocommissioni. Entro giorno 20 ottobre dovranno essere consegnati i risultati dei lavori nazionali e territoriali, per poi procedere alla stesura finale dell' accordo di programma quadro di Gioia Tauro.

Mentre la situazione della vertenza del porto di Gioia Tauro continua a registrare sempre divergenze di vedute da parte delle organizzazioni sindacali nella giornata di giovedì è arrivato il definitivo via libera per avviare i lavori per il bacino di carenaggio. Il parlamentino portuale ha votato sì per la variazione di bilancio da 15 milioni necessaria per partire con gli approfondimenti nella banchina e poi realizzare l' opera considerata fondamentale nell' accordo di programma anche per assicurare il reimpiego degli esuberanti della società di gestione dello scalo.

- segue

I tempi dovrebbero essere brevi anche perché l' Agenzia per il lavoro portuale dovrebbe avere efficacia fino al 2019 e quindi dopo un periodo di formazione i lavoratori dovrebbero uscire definitivamente dal circuito di Medcenter e rientrare nel bacino.

Allo stesso modo di quanto succederà con il gateway fer roviario (si sta realizzando ma non si sa per chi visto che a Gioia Tauro di treni non ne arrivano). I dubbi sono molti rispetto a queste operazioni messe in atto d' urgenza per tamponare i problemi occupazionali del porto calabrese che erano da tempo conosciuti da molti. Solo quando Medcenter ha alzato la voce facendo presente la non possibilità di continuare ad avere in carico tutto quel personale si è corso ai ripari. Ecco che sono venute a galla tante questioni irrisolte. Anche gestionali interne alla stessa azienda terminalista che avviato un profondo percorso di risanamento tendente a verificare da qui a qualche anno se ci sono i presupposti per continuare l' avventura a Gioia Tauro.4.

ALFONSO NASO

Si riunirà la Commissione regionale lavori pubblici

Porto di Tremestieri, lunedì dovrebbe sbloccarsi l'iter

Comune e Authority pronti ad accelerare nel caso di esito positivo

Domenico Berté Una gestazione lunga dieci anni e che ora potrebbe essere arrivata al suo epilogo. Almeno per quanto riguarda la parte amministrativa. Lunedì la Commissione regionale dei lavori pubblici esaminerà il progetto definitivo del porto di Tremestieri. A distanza di tre anni dalla sua realizzazione, l'enorme mole di documenti che minuziosamente descrive cosa verrà realizzato a sud dell'attuale doppio approdo, potrebbe ricevere l'ultimo nulla osta prima del via ai lavori. Si tratta di un passaggio obbligato, anche se mal digerito, da molti a Messina. A cominciare dalla stazione appaltante, il Comune, che ha sempre spinto per la concessione dei poteri speciali che avrebbero saltato questo passaggio a Palermo e portato dritti al contratto con la Coedmar.

«Non eravamo e non siamo d'accordo ma ci adeguiamo - commenta l'ing. Francesco Di Sarcina che è il responsabile del procedimento e che lunedì sarà presente in commissione con il sindaco Accorinti e con l'assessore De Cola - non potevamo permetterci un lungo contenzioso che rischiava di portare il compimento dell'opera a chissà quando». Il parere espresso dal Consiglio lavori pubblici indicava la

completezza dell'iter d'approvazione già negli atti della conferenza dei servizi di qualche mese fa, ma la Regione, che cofinanzia l'opera, ha voluto mettere anche il suo timbro.

«Palermo ci ha promesso tempi strettissimi - dice Di Sarcina - e in poco più di due mesi dalla presentazione del progetto all'assessorato, abbiamo la seduta, speriamo, definitiva». «In caso di esito positivo - dichiara Di Sarcina - a gennaio o a febbraio 2017 potremmo partire con i lavori». Il programma prevede, a seguire, il subentro quale stazione appaltante dell'Autorità portuale al Comune di Messina, la definizione dell'ultimo finanziamento da 6,5 milioni con il Provveditorato opere pubbliche, la firma del contratto d'appalto da 72 milioni con la Coedmar e quindi la stesura del progetto esecutivo, per la quale il tempo massimo è 75 giorni.3.

Ok dalla giunta al nuovo bacino di carenaggio al porto di Palermo

Potrebbe essere la svolta attesa per lo stabilimento Fincantieri di Palermo. La giunta regionale guidata da Rosario Crocetta ha sbloccato l'avvio della realizzazione del nuovo bacino di carenaggio all'interno del porto di Palermo. Una infrastruttura ritenuta tra gli elementi decisivi per il rilancio del cantiere navale. L'esecutivo ha inoltre apprezzato il piano per la portualità, che prevede finanziamenti sia per i piccoli porti che per importanti strutture portuali regionali. Approvata la graduatoria definitiva dei progetti di riqualificazione urbana, da specificare all'interno del «Patto per la Sicilia», prevedendo diverse centinaia di cantieri per i comuni che a hanno partecipato al bando delle Infrastrutture. Via libera, infine, ai progetti per gli enti e sulla riqualificazione boschiva da realizzare in house mediante i lavoratori forestali. Il protocollo d'intesa per la ristrutturazione dei bacini di carenaggio del cantiere navale è stato siglato nel giugno 2010, più di sei anni fa. Da qui lo scetticismo del sindacato: «Siamo nel settembre 2016 e in sei anni non è stato realizzato nulla.

Si sono susseguiti soltanto incontri su incontri. Fino a quando non vedremo le lamiera in cantiere e i lavori al loro esordio resteremo

sempre scettici a ogni annuncio», dice Francesco Foti, Rsu Fiom cantiere navale e componente della segreteria Fiom Cgil Palermo, dopo il via libera della Regione al nuovo bacino di carenaggio nel porto di Palermo, per l'adeguamento del bacino da 52 mila tonnellate e la realizzazione di uno da 80 mila tonnellate. «Aspettiamo i fatti concreti: ovvero la visita dell'ad di Fincantieri Bono, che il sindaco di Palermo ci ha preannunciato nell'incontro fatto ad agosto con i sindacati a Villa Niscemi». «Visita alla quale», aggiunge Foti, «parteciperà anche la Regione, l'assessorato alle Attività produttive, l'autorità Portuale». «Ci aspettiamo all'incontro anche la presenza del ministro Del Rio per l'altro bacino da 150 mila tonnellate che dovrebbe essere finanziato dal ministero Infrastrutture», conclude il sindacato, «e anche in questo caso, un anno fa, Del Rio e il sottosegretario Faraone annunciarono che si sarebbe avviato l'iter per la realizzazione della struttura.

È passato un altro anno e non si è visto più niente». (riproduzione riservata)

Mancata approvazione dei bilanci, giunta sospende la decadenza dei sindaci

La giunta regionale ha sospeso - nelle more di acquisire il parere da parte del Cga - la circolare interpretativa dell' assessorato Enti Locali sulla decadenza dei sindaci, in caso di mancata approvazione dei bilanci da parte del consiglio comunale. Lo ha reso noto il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta. E' stato infatti sottolineato che, non si possa attribuire al sindaco che ha proposto ed approvato il bilancio in giunta, la responsabilità della mancata approvazione da parte del consiglio comunale. Il governo è convinto "che questa situazione potrebbe essere utilizzata al fine di creare instabilità politica, utilizzando lo strumento finanziario come mozione di sfiducia, che prevede una diversa e più qualificata maggioranza". E' stata inoltre approvata la graduatoria definitiva dei progetti di riqualificazione urbana, da specificare all' interno del 'patto per la Sicilia', prevedendo diverse centinaia di cantieri per i comuni che a hanno partecipato al bando delle Infrastrutture. Apprezzato il piano per la portualità, che prevede finanziamenti sia per i piccoli porti che per importanti strutture portuali regionali. Sbloccato l' avvio della realizzazione del nuovo bacino carenaggio all' interno del porto di Palermo e sono stati approvati i progetti per gli enti, sulla riqualificazione boschiva in Sicilia, da realizzare in house mediante i lavoratori forestali. (Nella foto l' assessora regionale agli Enti locali Luisa Lantieri)

Porto di Palermo: Cannatella indagato per il molo Vittorio Veneto, la procura pronta a chiudere l'inchiesta

Per il presidente dell' Autorità portuale e un tecnico dell' ente sarà il gip a decidere sul rinvio a giudizio. Due filoni d' indagine: costruzioni pericolanti e rifiuti speciali

Indagati per omissione di lavori in costruzioni pericolanti e per violazione della normativa riguardante il trattamento di rifiuti speciali. Il presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella (difeso dagli avvocati Caleca e Rizzuti) e il tecnico dell' ente Salvatore Acquisita (difeso da Giovanni Di Benedetto) nelle prossime settimane riceveranno l' avviso di conclusioni indagini dal sostituto procuratore Luca Battinieri che indaga sulle condizioni del molo Vittorio Veneto, sequestrato all' inizio di febbraio di quest' anno e a tutt' oggi sotto sequestro. Sarà poi il gip a decidere sull' eventuale rinvio a giudizio dei due indagati. "Il presidente Cannatella ha già chiesto alla procura di essere interrogato - sottolinea l' avvocato Nino Caleca - Per chiarire la sua posizione. Tutti i reati che gli sono contestati sono stati ereditati da Cannatella al momento della sua nomina e da quando è presidente ha fatto tutto il possibile per sanare la situazione, che ribadisco è frutto delle gestioni precedenti". Due i filoni dell' indagine: da un lato i rifiuti speciali trovati all' interno del cantiere per la realizzazione della nuova stazione marittima (fermo da più di un anno). Sul punto l' avvocato Caleca sottolinea: "Proprio ieri l' Autorità portuale ha rimosso i rifiuti speciali presenti sul molo Vittorio Veneto". Ma oltre alla questione ambientale per la procura ci sono le omissioni che riguardano la sicurezza del Vittorio Veneto. Ad inizio febbraio il gip Turturici definì critiche nell' ordinanza di sequestro le condizioni statiche delle due banchine dove ogni settimana attraccavano le enormi navi da crociera con migliaia di passeggeri. Nel provvedimento il giudice scriveva: "Sono presenti significativi ed allarmanti indici di criticità e degrado statico-strutturale" di cui "aveva conoscenza l' Autorità portuale di Palermo fin dal 2014". "Gli indagati pur a conoscenza, fin dall' anno 2014, della situazione di degrado strutturale del molo Vittorio Veneto lato nord, hanno omesso di realizzare, pur avendone l' obbligo, per le cariche ricoperte, gli interventi di risanamento reputati necessari nelle relazioni redatte, in tal modo determinando una situazione di pericolo per le persone".

Porto, indagini verso la chiusura

OOO Si va verso la chiusura delle indagini per **Vincenzo Cannatella**, presidente dell' autorità portuale, e Salvatore Acquista dell' ufficio tecnico.

Sono indagati per omissioni di lavori in costruzioni pericolanti e irregolarità nello smaltimento di rifiuti speciali. La vicenda ha portato anche al sequestro (l' 1 febbraio scorso) del molo Vittorio Veneto del porto, nell' area della stazione marittima. I sigilli sono scattati su ordine del Gip Walter Turturici per il distacco di calcestruzzo e la corrosione delle strutture in cemento armato. L' autorità portuale ieri ha diffuso un comunicato in cui afferma che assieme alla «capitaneria, affidandosi a una ditta, sono stati eliminati i rifiuti di amianto presenti alla stazione marittima, una delle cause del sequestro».

Palermo adotta il nuovo piano regolatore. Dopo lo stupro

A giorni il Consiglio Comunale di Palermo voterà lo schema di massima del Piano Regolatore Generale che, unitamente alle Linee Guida approvate nel 2013, costituisce l'ossatura dello sviluppo della Città sino al 2025 e condurrà nei tempi e con le procedure previste alla definitiva adozione. Si eviterà così il compimento di un umiliante commissariamento da parte della Regione Siciliana su un atto di fondamentale importanza tra i pochi, importanti, rimasti nella competenza della massima assemblea cittadina. Il Piano Regolatore di Palermo è stato a lungo un' icona infamante poiché dal 1962 al 1997 è stato la proiezione dell' assetto voluto dall' Amministrazione Ciancimino, procedendo attraverso varianti parziali dell' assetto urbano spesso guidate da intenti speculativi e da interessi poco trasparenti. Per oltre trent' anni il "sacco di Palermo" ha dato spunto ad un' infinità di produzioni giornalistiche, letterarie e cinematografiche, ispirando da Francesco Rosi a Peppuccio Tornatore l' espressione "le mani sulla città". Storie non tanto romanzate di ville liberty spianate nel volgere di una notte, di assessori all' Urbanistica ciechi che decidevano tastando plastici appositamente realizzati per le proprie

esigenze, di uno sviluppo caotico di superfetazioni nel centro storico, di sterminate periferie prive di servizi, di collegamenti e soprattutto di ogni presenza dello Stato, presto vicariata da poteri illegali e criminali. "Non luoghi" in cui ancora oggi non solo le leggi ma anche i diritti più elementari e persino il linguaggio parlato sembrano distare centinaia di chilometri dal salotto della città, dalle scintillanti vetrine di via Libertà, dagli austeri palazzi del potere dove si proclamano spesso parole vuote e, ancora sino a ieri, la retorica dell' antimafia di facciata. Nel 1997 avvenne la svolta. Con la consulenza dell' architetto e urbanista bolognese Pierluigi Cervellati, l' Amministrazione guidata da Leoluca Orlando, in quattro anni di intensissimo ed appassionante lavoro, propose al Consiglio l' adozione del nuovo Piano Regolatore, ponendo fine ad una vergogna durata tre decenni. Nel maggio di quell' anno Palermo cancellava una delle pagine più tristi del proprio passato e investiva sul futuro progettando una città euro mediterranea, pronta a confrontarsi con il mondo, presagendo, in anni non sospetti, i drammatici sviluppi del fenomeno migratorio, divenuto oggi strutturale e chiave di volta dei nuovi assetti geo- politici. Si trattò di un' avventura straordinaria a che caratterizzo l' intera sindacatura (la prima della storia espressa mediante l' elezione diretta del Primo Cittadino). Fu un' irripetibile palestra per gli allora giovanissimi

- segue

tecnici del Comune che sotto una guida tecnica importante ed un' illuminata visione politica ebbero modo di crescere professionalmente ed umanamente. La fucina di tale piano di vera e propria rifondazione urbana di **Palermo** fu l' ormai dimenticato Pallone di Via del Fante, una tensostruttura in cui ebbe sede l' Ufficio del Piano, ospitando anche una vasta e trasparente partecipazione di cittadini, di associazioni professionali e di categoria e di ogni altra manifestazione di legittimi interessi circa lo sviluppo futuro della Città. Assi portanti del piano erano la tutela assoluta del Centro Storico, normato da uno specifico piano particolareggiato e vincolato al recupero filologico del netto storico antecedente al 1939, la scelta di riorientare verso la costa e il mare una città che sembrava aver dimenticato di essere da sempre "tutto porto", l' articolazione in otto municipalità immaginate come veri luoghi di decentramento dei servizi e di risposta al forte bisogno di diritti e di legalità espressi dalle periferie, l' irriducibile volontà di ridurre al minimo il consumo di suolo, puntando piuttosto sulla valorizzazione degli edifici esistenti e sulla loro eventuale riconversione a nuovi usi pubblici atti a snellire la concentrazione degli uffici comunali. Quale parziale risarcimento ambientale il Piano prevedeva l' abbattimento delle ville di Pizzo Sella, molte delle quali edificate su licenze edilizie opache, pur se formalmente regolari. Risorsero palazzi diruti, oggi sede di Uffici Comunali: Palazzo Palagonia, Palazzo Natale, Palazzo Magnisi, Palazzo Tarallo, Palazzo Galletti; si ricucì la cortina del rione San Pietro che per decenni aveva esposto ai **palermitani** ed ai turisti le macerie dei bombardamenti. Il Cassaro, ancorché non ancora pedonalizzato, tornò però ad essere un' arteria pulsante della Città: lo riscoprirono gli anziani, se ne innamorarono i giovani dando vita ad un' inedita movida, lasciò stupiti i turisti di tutto il mondo. Il riscatto sembrava avviato e il Nuovo Piano Regolatore fu inviato all' Assessorato Regionale Territorio e Ambiente per l' approvazione definitiva, come previsto dalla legge. E lì si insabbiò per vedere la luce nel 2002 profondamente stravolto e privato dallo spirito ideale che ne aveva animato la genesi. La storia della Sicilia era cambiata, il vento del '92 aveva smesso di soffiare, i lenzuoli riposti, la speranza svanita; prima, l' elezione diretta di Salvatore Cuffaro a Presidente della Regione e la conseguente sconfitta di Leoluca Orlando, poi nel 2001 il "61 a 0" cioè il plenone di deputati e senatori di Forza Italia in tutti i collegi della Sicilia alle elezioni politiche. Per la Regione Siciliana il PRG di **Palermo** era ormai orfano, anzi di più, era figlio di sconfitti ed i pochi che negli ambienti regionali tentarono di preservare l' impostazione subirono umiliazioni ed epurazioni. Durante il decennio di Diego Cammarata, si riprese l' antica abitudine delle varianti parziali, deliberate ad hoc dal Consiglio Comunale e, a poco a poco, come un mandala spazzato dal vento, la visione del Piano si disperse e vi si sovrapposero Piani Strategici ampiamente finanziati dall' Unione Europea, mai approdati in Consiglio Comunale, infiniti contenziosi tra Comune e Ente Porto (oggi **Autorità portuale**) e sporadiche azioni sulla costa est, di fatto rimasta nel degrado più assoluto insieme ai quartieri che la fronteggiano, tra cui Brancaccio. Per non parlare di interventi sulla mobilità rimasti in un limbo cui oggi va fatta risalire l' attuale caotica situazione del traffico privato. Nel 2012 con il ritorno - inaspettato - di Leoluca Orlando alla guida della Città, il Piano Regolatore è tornato in primo piano con il duplice scopo di riprendere i temi qualificanti del piano del '97, due strade maestre "la green way e la blue way" come li ha voluti definire il Sindaco nell' intervento di presentazione dello Schema di Massima al Consiglio nella giornata di martedì scorso e soprattutto di tener conto delle profonde trasformazioni che la città sta attraversando in merito alla composizione sociale, alle nuove esigenze di mobilità sostenibile, alla crescente pedonalizzazione del centro storico, al riconoscimento UNESCO del patrimonio arabo normanno, all' avvio delle prime linee di tram, forse snobbate da chi vive in centro ma che stanno cambiando la vita agli abitanti delle periferie, alla rinascita della costa sud ormai avviata alla balneabilità e presto leale concorrente di Mondello. Non solo quindi un semplice "dove eravamo rimasti", ma una rivisitazione delle intuizioni potenti del 1997 alla luce delle nuove sfide che **Palermo**, "destinata - come ha affermato Orlando - a diventare il centro storico dell' intera area metropolitana" dovrà affrontare. Diversamente da quello di cui si pone in continuità e sviluppo, il nuovo Piano Regolatore si sintetizza nel termine "Rigenerazione". Non è blasonato da null' altro che dalle professionalità interne che con sacrificio e dedizione hanno ricucito

- segue

ciò che era stato strappato, hanno ricordato ciò che era stato dimenticato, hanno messo in sicurezza ciò che, a motivo della scadenza dei vincoli, rischiava di riportare la città ad un passato che tutti vogliamo ricordare, ma solo per non ripeterne gli errori. Il nuovo Piano, che dopo l'adozione da parte del Consiglio si auspica conosca da parte della Regione Siciliana che verrà un diverso destino, non è dunque un immaginifico libro di sogni irrealizzabili, ma un solido argine costituito da visioni forti, da valori irrinunciabili e da risorse economiche certe dal quale lanciare il ponte che rappresenterà **Palermo**, non più solo euro-mediterranea ma aperta ai tutti coloro che vi nasceranno o vi giungeranno, come un porto ospitale ed accogliente, com'è nel suo nome, com'è nella sua essenza. Nel decennio (2015-2025) della propria vita il nuovo PRG, volutamente interlocutorio e di transizione, dovrà porre le premesse per aprire una nuova fase in cui la storia sappia dialogare con la modernità, in cui la tradizione non sia antagonista dell'innovazione e dove radici forti e profonde sapranno alimentare, come il ficus di Piazza Marina, fronde infinite sotto le quali tutti, ma proprio tutti, potranno trovare dignità, speranza, futuro. Il resto verrà da solo e sarà solo responsabilità dei cittadini di **Palermo** e della loro capacità di discernere tra il progetto e la protesta, tra la rabbia e la ragionevolezza, tra la paura e il coraggio di determinare consapevolmente il proprio destino. di LUIGI SANLORENZO Tagged with palermo piano regolatore.

LA TESTIMONIANZA

Livia Iaccarino "A Sant' Agata benefici per tutti"

LIVIA IACCARINO È FONDATRICE e anima di "Don Alfonso 1890", storico due stelle Michelin della costiera sorrentina.

«Il borgo di Sant' Agata è diventato meta di turismo internazionale e soprattutto stagionalizzato, un' opportunità di cui beneficiano un po' tutti, dai manutentori ai piccoli produttori coinvolti, fino alle famiglie che hanno trasformato le loro case in B&B. In più, visto che il Don Alfonso è nel cuore del paese, i nostri clienti sono felici di scoprire negozi e altri luoghi di ristoro, come il Quattro Venti, o l' Acqua&Sale al porto di Sorrento. Molti sono allievi di mio marito Alfonso. Il livello si è alzato ovunque: anche nella pizzeria più semplice qui si mette un fiore fresco sul tavolo e la scelta delle materie prime è più attenta. Peccato che gli amministratori non si accorgano quasi mai di questi miracoli di economia locale». (l. g.

)

Innotrans 2016: Interporto Quadrante Europa ha partecipato ai lavori inseriti nella manifestazione

(FERPRESS) – Verona, 23 SET – Una delegazione dell'Interporto Quadrante Europa, capitanata dai Presidenti di Consorzio Zai e Quadrante Servizi, Matteo Gasparato ed Elio Nicito, ha partecipato ai lavori inseriti nella manifestazione internazionale Innotrans.

Innotrans, che si svolge a Berlino, raccoglie i più importanti players del mondo delle costruzioni ferroviarie, dell'innovazione tecnologica a servizio dell'esercizio ferroviario e dei mezzi per trazione ferroviaria, comprese le locomotive necessarie allo svolgimento del cosiddetto ultimo miglio ferroviario.



“L' Interporto di Verona – sottolinea Gasparato – ha raggiunto l'eccellenza europea in tema di intermodalità ferro gomma e per garantire livelli di qualità raggiunti, non può prescindere dal rendere disponibili locomotive moderne ed efficienti, nonché sistemi tecnologici all'avanguardia per la gestione di un ottimo modello d'esercizio tutto ciò in previsione anche dell'apertura del tunnel di base del Brennero e degli adeguamenti infrastrutturali di RFI che renderanno in futuro necessarie le manovre di treni da 750 metri e 2000 tonnellate.

Strumenti questi, che hanno consentito, nel 2015, di lavorare oltre 15.000 treni merci nonché di poter puntare, per l'anno 2016, ad abbattere la soglia dei 16.000 treni”.

Un record storico non solo per Verona ma anche per altre realtà del sia del nostro paese che europee.

Senza dimenticare il ruolo che Quadrante Servizi ha acquisito nelle scorse settimane di Gestore Unico dell'ultimo miglio ferroviario dell'intero complesso dello scalo merci del Quadrante Europa.

Un evento che se rappresenta da un lato un importantissimo obiettivo raccolto in virtù dell'eccellenza e della qualità dei servizi che la stessa società mette in campo, identifica anche un nuovo ed ambizioso ruolo che per essere svolto al meglio necessita di innovazione tecnologia e strumenti operativi di qualità.

La Corte dei Conti Ue: «Soldi europei spesi in porti inutili»

Bruxelles - I giudici contabili - che per oggi annunciano più dettagli - hanno esaminato tra il 2000 e il 2013 le strategie della Commissione europea e dei Paesi membri in progetti legati ai trasporti con relativi investimenti, per un totale di 17 miliardi di euro.



Bruxelles - **Secondo la Corte dei conti europea, un terzo della spesa Ue su banche, magazzini e dighe marittime nel periodo 2000-2013 sarebbe non effettiva e non sostenibile.** In altri termini, un euro su tre spesi nei progetti esaminati dalla Corte (per un ammontare complessivo di 194 milioni) sarebbe finalizzato a semplici duplicazioni di infrastrutture già esistenti, e complessivamente 97 milioni sarebbero stati investiti in infrastrutture inutilizzate o pesantemente sotto-utilizzate nell'arco dei tre anni successivi al loro completamento. **I giudici contabili - che per oggi annunciano più dettagli - hanno esaminato tra il 2000 e il 2013 le strategie della Commissione europea e dei Paesi membri in progetti legati ai trasporti con relativi investimenti, per un totale di 17 miliardi di euro.**

A seguito di una visita in 19 porti del Vecchio Continente (compresi alcuni italiani, ma anche tedeschi, polacchi, svedesi e spagnoli), gli ispettori della Corte hanno verificato che molte delle strategie messe in campo dagli enti di governo non costituiscono una base per migliorare la capacità delle strutture portuali prese in esame. **Il risultato, a parere della Corte, è che né l'Ue, né i singoli Stati avrebbero una visione strategica sul finanziamento delle opere, spesso rese inutili dalla presenza, in porti vicini, di infrastrutture simili.** Critiche sono state rivolte anche al mancato coordinamento tra la Banca europea degli investimenti (10 miliardi di prestiti in infrastrutture nel periodo 2000-2013) e la stessa Commissione (sono 6,8 i miliardi stanziati nel bilancio europeo per le opere legate ai trasporti, sempre nello stesso periodo esaminati dalla Corte).

- segue

Proprio la Bei infatti avrebbe garantito troppi prestiti a porti al di fuori dall'Unione europea (il riferimento è soprattutto al Marocco) vanificando di fatto il sostegno finanziario della Commissione a progetti europei, di cui peraltro è stata provata l'inefficienza per un ammontare complessivo di 139 milioni, mentre 19 dei 30 progetti completati esaminati dagli ispettori sono stati conclusi con tempistiche oltre il doppio di quelle preventivate. La Corte quindi raccomanda a Bruxelles di rivedere il numero dei 104 porti "core" del Continente (cioè quelli che ricoprono un'importanza strategica, e sulla base dei quali tra l'altro è stata definita la recente riforma della governance delle banche italiane), e riscrivere un piano di coordinamenti a livello continentale. **Ancora, la Corte suggeriscono di considerare l'esclusione dei finanziamenti ai porti di trasbordo, e di investire solo dove la "strategicità" dei porti è evidente e soprattutto giustificata da una sufficiente percentuale di finanziamenti privati.**

«Investimenti marittimi inefficaci»: il documento dell'Ue / DOWNLOAD

Bruxelles - Il trasporto marittimo **dell'Unione europea è in cattive acque**: molti investimenti risultano inefficaci e insostenibili.



Bruxelles - Il trasporto marittimo **dell'Unione europea è in cattive acque**: molti investimenti risultano inefficaci e insostenibili. Lo sostiene la Commissione Ue [in un rapporto scaricabile qui](#).

Il Secolo XIX

«Porti, inutile un terzo degli investimenti»

Soldi a opere inutilizzate e terminal falliti. Taranto fra gli esempi di cattiva gestione

GENOVA. L'Europa dei porti esce malissimo dal rapporto della Corte dei Conti comunitaria sugli investimenti negli scali tra il 2000 e il 2013. E tra gli esempi più negativi spiccano Spagna e Italia.

I porti analizzati dai magistrati europei sono stati 19 in Europa (Germania, Polonia e Svezia gli altri paesi oltre a Madrid e Roma) e il verdetto è che almeno un terzo dei finanziamenti per la portualità sono stati buttati. Il verdetto è spesa inefficiente e non sostenibile.

È il grande scandalo delle banchine europee: «Le strategie di sviluppo portuale a lungo termine poste in essere dagli Stati membri e dalla Commissione non hanno costituito una base solida e coerente per pianificare la capacità necessaria nei porti dell'Ue». Ed è solo l'inizio del report di oltre 200 pagine: «Le valutazioni dei bisogni sono deboli e vi è un elevato rischio che il denaro investito vada sprecato. Nel complesso, ciò riguarda quasi 400 milioni di euro di investimenti esaminati» spiega il responsabile della relazione. Oltre 194 milioni sono stati spesi per raddoppiare infrastrutture già esistenti e 100 sono stati but

tati in opere che dopo tre anni dalla realizzazione non sono utilizzate o lo sono pochissimo. Nel mirino anche i porti italiani. Taranto è citato come esempio di infrastruttura vuota: «Nel porto - scrive la Corte dei Conti - durante il periodo di programmazione 2000-2006 sono stati investiti 38 milioni di euro di finanziamenti Ue in un terminal di trasbordo e nei collegamenti con l'entroterra. Il terminal è attualmente inutilizzato». Salerno invece paga il peso della burocrazia e non riesce a completare i progetti per lungaggini amministrative. Il linguaggio è duro e non affossa solo gli scali del Sud. La Corte critica la strategia messa in atto dai porti dell'Adriatico («Assenza di coordinamento») e del Tirreno per aumentare la propria capacità: Genova, La Spezia, Livorno e Savona hanno investimenti programmati o in corso per aumentare del 50% (ossia di altri 1,8 milioni di teu) la loro capacità combinata di 3,37 milioni di teu. «Tutti questi porti sono in concorrenza tra loro per lo stesso entroterra - sentenza il rapporto - negli ultimi anni, Savona ha manifestamente perso quote di mercato a favore di Genova, come avvenuto anche a Livorno, seppure in misura minore. Inoltre, l'attuale capacità non è pienamente utilizzata: nel 2014, i tassi di utilizzo del terminal container erano circa del 20% a Savona, 65% a Livorno, 74% a La Spezia e 77% in Genova». Non solo: a questi numeri, scrive la Corte dei Conti, va aggiunta una previsione negativa del mercato: «Non sono attesi significativi incrementi del traffico negli anni a venire». Tradotto: i progetti che avete messo in piedi saranno cattedrali nel deserto. Non solo: i

costi in media una volta realizzate le opere, sono lievitati per 139 milioni di euro e i ritardi sono stati del 136%. Non è però solo un problema italiano.

Che fare? I magistrati chiedono di «rivedere l'attuale numero di 104 porti core ed elaborare un piano di sviluppo portuale a livello di UE». Sostanzialmente chiedono alla Commissione di rivedere tutto l'impianto. E poi «valutare l'esclusione dai finanziamenti UE per infrastrutture portuali destinate, rispettivamente, al trasbordo e allo stoccaggio di container, nonché per sovrastrutture che esulano dal mandato pubblico». E meno male che hanno esaminato solo 19 porti.

Il Nautilus

La Corte dei Conti Ue bocchia i porti europei



BRUXELLES – Il preambolo non è dei migliori: “le strategie di sviluppo portuale a lungo termine poste in essere dagli Stati membri e dalla Commissione non hanno costituito una base solida e coerente per pianificare la capacità necessaria nei porti dell’UE e per individuare i finanziamenti dell’UE e i finanziamenti pubblici nazionali necessari per le infrastrutture portuali”. Inizia così la recente disamina con cui la Corte dei Conti UE ha acceso i fari sugli investimenti di 19 scali comunitari tra il 2000 ed il 2013.

Dalle duecento pagine dell’elaborato, privato di qualsivoglia tinta rosea, emerge prepotentemente l’assunto che la spesa comunitaria per la portualità abbia oramai raggiunto un livello di inefficienza non più sostenibile. Si legge, infatti, che “sulla base di 30 dei 37 progetti esaminati e già completati tra il 2000 e il 2013, un euro su tre (corrispondente a 194 milioni di euro per 12 progetti) è stato finora speso senza efficacia. Circa la metà di questi finanziamenti (97 milioni di euro di finanziamenti UE per nove progetti) è stata investita in infrastrutture che non sono state utilizzate o sono state fortemente sottoutilizzate per oltre tre anni a contare dalla conclusione dei lavori”.

Vale a dire, a prescindere dalla generosa contribuzione pubblica, gli scali portuali lamentano sovente un tasso di utilizzo bassissimo e pagano ritardi epocali nell’adeguamento delle proprie infrastrutture: 12 dei 30 progetti esaminati, ad esempio, hanno registrato ritardi nell’esecuzione dei lavori nell’ordine del 20%, causando, peraltro, costanti sforamenti dei tetti di spesa.

In tutto ciò, anche i porti italiani non sono immuni da tali patologie nonostante il nostro belpaese sia secondo solo alla Spagna nella ricezione di finanziamenti comunitari destinati alla portualità (i dati de quo si riferiscono alla programmazione 2007 – 2013): si legge nel report che “il sistema italiano consta di una moltitudine di piccoli porti caratterizzati da inefficienze di scala e scarso potere di mercato rispetto agli operatori dei terminali di livello mondiale”. Il terminal contenitori del porto di Taranto, ad esempio, viene bollato come “infrastruttura vuota o fortemente sottoutilizzata”, nonostante gli oltre 38 milioni di euro investiti durante il periodo di programmazione 2000 – 2006.

I porti sulla costa nordoccidentale della nostra penisola, da Genova a La Spezia passando per Livorno e Savona, hanno congiuntamente predisposto interventi finalizzati all’aumento del 50% della loro capacità TEU’s, finendo per cannibalizzarsi l’un con l’altro: “nel 2014 – precisano gli auditor – i tassi di utilizzo del terminal container erano circa del 20 % a Savona, 65 % a Livorno, 74 % a La Spezia e 77 % a Genova”. La medesima miopia strategica si è manifestata nel nord adriatico tra i porti di Venezia, Trieste e quelli istriani per quanto concerne lo sviluppo del traffico crocieristico.

A conclusione di una così poco edificante lettura, la Corte dei Conti, tuttavia, ha stilato una serie di raccomandazioni per la Commissione Europea: la vigorosa terapia d’urto per i nostri scali dovrà passare, prima di tutto, da un maggior monitoraggio delle capacità dei porti core nonché dalla rivisitazione del numero attuale degli stessi (attualmente sono 104, ndr.); al fine di garantire parità di trattamento a tutti gli operatori, bisognerà intervenire sull’armonizzazione della disciplina riguardante sia i c.d. aiuti di Stato che i controlli doganali.

Ma, dichiarano gli auditor, la vera sfida riguarderà l’erogazione dei finanziamenti: “non vi è coordinamento all’interno della Commissione nella valutazione dei progetti finanziabili né le procedure operanti tra la BEI (Banca europea per gli investimenti, ndr.) e la Commissione per valutare i prestiti proposti dalla BEI per le infrastrutture portuali hanno sinora funzionato adeguatamente”.



Così l'Europa dei porti divora (inutilmente) montagne di euro / FOCUS

Genova - L'Europa dei porti esce malissimo dal rapporto della Corte dei Conti comunitaria sugli investimenti negli scali tra il 200 e il 2013. E tra gli esempi più negativi spiccano Spagna e Italia.

Genova - L'Europa dei porti esce malissimo dal rapporto della Corte dei Conti comunitaria sugli investimenti negli scali tra il 200 e il 2013. E tra gli esempi più negativi spiccano Spagna e Italia.

I porti analizzati dai magistrati europei sono stati 19 in Europa (Germania, Polonia e Svezia gli altri paesi oltre a Madrid e Roma) e il verdetto è che almeno un terzo dei finanziamenti per la portualità sono stati buttati: il verdetto è spesa inefficiente e non sostenibile. E' il grande scandalo delle banchine europee: «Le strategie di sviluppo portuale a lungo termine poste in essere dagli Stati membri e dalla Commissione non hanno costituito una base solida e coerente per pianificare la capacità necessaria nei porti dell'Ue». Ed è solo [l'inizio del report di oltre 200 pagine](#): «Le valutazioni dei bisogni sono deboli e vi è un elevato rischio che il denaro investito vada sprecato. Nel complesso, ciò riguarda quasi 400 milioni di euro di investimenti esaminati» spiega il responsabile della relazione. Oltre 194 milioni sono stati spesi per raddoppiare infrastrutture già esistenti e 100 sono stati buttati in opere che dopo tre anni dalla realizzazione non sono utilizzate o lo sono pochissimo. Nel mirino anche i porti italiani. Taranto è citato come esempio di infrastruttura vuota: **«Nel porto - scrive la Corte dei Conti - durante il periodo di programmazione 2000-2006 sono stati investiti 38 milioni di euro di finanziamenti Ue in un terminal di trasbordo e nei collegamenti con l'entroterra. Il terminal è attualmente inutilizzato».**

- segue

Salerno invece paga il peso della burocrazia e non riesce a completare i progetti per lungaggini amministrative. Il linguaggio è duro e non affossa solo gli scali del Sud. La Corte critica la strategia messa in atto dai porti dell'Adriatico («Assenza di coordinamento») e del Tirreno per aumentare la propria capacità: Genova, La Spezia, Livorno e Savona hanno investimenti programmati o in corso per aumentare del 50 % (ossia di altri 1,8 milioni di teu) la loro capacità combinata di 3,37 milioni di teu.

« Tutti questi porti sono in concorrenza tra loro per lo stesso entroterra - sentenza il rapporto - negli ultimi anni, Savona ha manifestamente perso quote di mercato a favore di Genova, come avvenuto anche a Livorno, seppure in misura minore. Inoltre, l'attuale capacità non è pienamente utilizzata: nel 2014, i tassi di utilizzo del terminal container erano circa del 20 % a Savona, 65 % a Livorno, 74 % a La Spezia e 77 % in Genova». Non solo: a questi numeri, scrive la Corte dei Conti, va aggiunta una previsione negativa del mercato: **«Non sono attesi significativi incrementi del traffico negli anni a venire»**. Tradotto: i progetti che avete messo in piedi saranno cattedrali nel deserto. Non solo: i costi in media una volta realizzate le opere, sono lievitati per 139 milioni di euro e i ritardi sono stati del 136%. Non è però solo un problema italiano.

Che fare? I magistrati chiedono di «rivedere l'attuale numero di 104 porti core ed elaborare un piano di sviluppo portuale a livello di UE». Sostanzialmente chiedono alla Commissione di rivedere tutto l'impianto. **E poi «valutare l'esclusione dai finanziamenti UE per infrastrutture portuali destinate, rispettivamente, al trasbordo e allo stoccaggio di container, nonché per sovrastrutture che esulano dal mandato pubblico»**. E meno male che hanno esaminato solo 19 porti.

il mercato italiano delle **crociere** in frenata Nel 2017

Meno scali e passeggeri

Secondo Cemar, il porto leader rimarrà Civitavecchia, seguito da Venezia, Genova e Savona. Costa e Msc puntano sempre più sull' Estremo Oriente

Nel 2017 il mercato portuale italiano delle **crociere** si prenderà una pausa di riflessione. Le prime proiezioni indicano per i porti della nostra penisola un decremento a due cifre in termini di passeggeri movimentati (-10% rispetto al 2016) e di toccate nave (-14%). A fornire le prime stime sul business delle vacanze a bordo per il prossimo anno è la società genovese Cemar Agency Network presieduta da Sergio Senesi che in questi giorni sta partecipando, così come tutti gli addetti ai lavori del comparto, alla fiera Seatrade Cruise Med in corso a Tenerife.

Le prime proiezioni per il prossimo anno indicano come detto un decremento in termini di passeggeri movimentati nei porti italiani: 9,86 milioni invece che i quasi 11 milioni stimati per quest' anno. Risultano in calo anche le toccate nave nei porti italiani che scenderanno del 14%: dalle 4.918 del 2016 alle 4.186 del 2017. Sempre secondo le previsioni di Cemar al termine del prossimo anno saranno transitate nelle acque italiane 129 navi da **crociera** in rappresentanza di 43 compagnie di navigazione, contro le 146 dell' anno in corso.

L' operatore genovese spiega che a livello mondiale «è sempre in crescita la domanda

del mercato **crocieristico**, soprattutto per alcune destinazioni quali i Caraibi, dove Cuba si è recentemente aperta al traffico **crocieristico**, l' Alaska e il Far East. L' Italia resta comunque la prima destinazione **crocieristica** nel Mar Mediterraneo, anche se le proiezioni per il 2017 indicano un calo nella presenza di navi da **crociera** nei porti nazionali, soprattutto per quanto riguarda le compagnie di navigazione americane».

Civitavecchia si confermerà primo porto italiano anche l' anno prossimo con 2.185.000 passeggeri movimentati (-5% rispetto al 2016), seguito da Venezia con 1.398.000 passeggeri (-12% rispetto al 2016) e da Genova e Savona con 940.000 passeggeri ciascuno (-4% rispetto al 2016).

In quinta posizione troviamo Napoli, che vivrà una delle sue peggiori stagioni con soli 830.000 passeggeri movimentati (-29%).

Seguono Livorno (630.000 passeggeri -13% rispetto al 2016) e La Spezia (475.000 pax). L' unico porto in controtendenza sarà Cagliari che, grazie all' esclusione di Tunisi dagli itinerari delle **crociere** nel

- segue

Mediterraneo Occidentale, registrerà un +51% in termini di passeggeri movimentati. Chiudono la lista dei porti italiani **Palermo**, Messina, Bari e altre 57 città, per un totale di 68 porti coinvolti nel traffico **crocieristico** rispetto ai 73 porti del 2016.

Per quanto riguarda le compagnie **crocieristiche** di casa nostra, sia Costa Crociere sia Msc Crociere stanno puntando la prua in maniera sempre più convinta verso l' Estremo Oriente. Secondo indiscrezioni emerse sempre al Seatrade Cruise Med, le navi di Costa posizionate sul mercato asiatico passeranno a essere cinque, con l' aggiunta della neoRomantica che raggiungerà Costa Atlantica, Costa Victoria, Costa Serena e Costa Fortuna.

Gli itinerari offerti comprendono scali soprattutto nei porti cinesi, giapponesi, sudcoreani e russi.

La controllata di Carnival dopo aver inaugurato una nuova sede commerciale a Taiwan si appresta entro fine anno a sbarcare con un proprio ufficio anche in Corea del Sud. Anche Msc Crociere raddoppierà la presenza delle proprie navi in Cina perché la Msc Splendida a partire dal 2018 sarà dedicata a questo mercato affiancando la Msc Lirica offrendo itinerari tra Cina, Giappone e Corea.
(riproduzione riservata)

LE CROCIERE

Il mercato cresce anche se calano i porti italiani



SENESE
Il presidente dell'agenzia marittima Cemar Sergio Senesi analizza i dati del 2017

UN 2017 ancora in crescita per il settore crocieristico, nonostante il calo dei porti italiani. È quanto annuncia Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, nell'ambito del "SeaTrade Cruise Med" in corso a Santa Cruz de Tenerife. Le prime proiezioni per il prossimo anno indicano un decremento in termini di passeggeri movimentati nei porti italiani: 9.860.000 unità (-10% rispetto ai 10.979.000 passeggeri del 2016). In calo anche le toccate nave nei porti italiani (-14% dalle 4.918 del 2016 alle 4.186 del 2017).

Sempre secondo le previsioni di Cemar Agency Network, al termine del 2017 saranno transitate nelle acque italiane 129 navi da crociera in rappresentanza di 43 compagnie di navigazione, contro le 146 dell'anno in corso.

«È sempre in crescita la domanda del mercato crocieristico, soprattutto per alcune destinazioni quali i Caraibi, dove Cuba si è recentemente aperta al traffico, l'Alaska e il Far East — dichiara Senesi —. L'Italia resta comunque la prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo, anche se le proiezioni per il 2017 indicano un calo nella presenza di navi da crociera nei porti italiani, soprattutto per quanto riguarda le compagnie di navigazione americane».

Civitavecchia si conferma primo porto italiano nel 2017 con 2.185.000 passeggeri movimentati (+5% rispetto al 2016), seguito da Venezia con 1.398.000 passeggeri (-12% rispetto al 2016) e da Genova e Savona con 940.000 passeggeri ciascuno (-4% rispetto al 2016).

CONTRASTO/AG. ANSA

La Gazzetta Marittima

Livorno “sposa” Tenerife

La partecipazione al Sea Trade Med anche di Napoli e Cagliari

GRAN CANARIA – Intercettare i traffici dall’Africa Occidentale usando come trampolino di lancio il porto spagnolo di Tenerife. Al SeaTrade Med, il principale evento europeo annuale dedicato al comparto delle crociere, ospitato quest’anno nella più grande isola delle Canarie, l’Autorità Portuale di Livorno non ha perso di vista uno dei suoi obiettivi principali: quello di trovare nuove sinergie per stringere, ancora più che in passato, inediti rapporti commerciali con il continente africano. E l’intesa raggiunta con l’Autoridad Portuaria di Santa Cruz de Tenerife a margine dell’importante fiera sul crocierismo promette di proiettare lo scalo labronico verso nuovi importanti traguardi. Scambio di informazioni, armonizzazione delle procedure doganali, anche attraverso l’implementazione del nostro Port Community System, e un impegno di massima a proporre, a livello comunitario, progetti condivisi per lo sviluppo delle autostrade del mare, con la possibilità di migliorare i collegamenti commerciali con il West Africa. Sono questi i punti di principali dell’accordo di cooperazione firmato dal numero due del porto della Città dei Quattro Mori, Massimo Provinciali, e dal presidente della locale Autorità Portuale, Ricardo Melchior. L’intesa è stata presentata durante la conferenza stampa di inaugurazione del Seatrade, evento cui erano presenti, tra gli altri, il presidente di Espo, Santiago Milà; il numero uno dell’Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo (Med Cruise), Kristijan Pavic, e un alto rappresentante dell’Associazione Internazionale dell’Industria crocieristica (CLIA). “Si tratta di un accordo particolarmente strategico – ha detto Provinciali – Tenerife può infatti diventare la nostra testa di ponte verso l’Africa, mentre noi possiamo essere per loro un importante punto di riferimento nel Mediterraneo, un anello di congiunzione con i mercati dell’Europa meridionale e centrale”.

Ma c’è anche dell’altro: “Alle Canarie ci sono più di 22 mila italiani e, con essi, enormi potenziali di mercato per i prodotti italiani di alta gastronomia. Stiamo lavorando perché Livorno possa assumere un ruolo di preminenza nell’area del Mediterraneo per l’exportazione di questo tipo di merci”, ha aggiunto il responsabile della Promozione in APL, Roberto Lippi. Lo scalo portuale di Tenerife è il primo porto passeggeri delle Canarie, uno dei più importanti in Spagna per questo tipo di traffico: nella prima metà del 2016 sono transitati per le sue banchine 2,6 milioni di crocieristi. Nel semestre che si è appena concluso, il porto ha movimentato circa 7 milioni di tonnellate di merce. I dati statistici confermano inoltre l’importanza del traffico dei container: nel periodo gennaio-giugno sono stati totalizzati 179 mila Teu.

* * *

Anche quest’anno l’Autorità di Sistema Portuale di Napoli insieme al Terminal Napoli e l’Assessorato al Turismo del Comune di Napoli, è stata presente all’evento di Tenerife con un proprio stand dove sono stati proiettati video del porto e della città di Napoli. Presenti per l’Autorità Portuale il segretario generale dottor Emilio Squillante, delegato dal commissario Antonio Basile, il dottor Tomaso Cognolato, amministratore delegato del Terminal Napoli, numerosi agenti e cruise operators del Porto tra cui il dottor Maurizio Maddaloni amministratore della CIMA Viaggi.

Numerosi gli incontri di lavoro con i principali rappresentanti delle Compagnie crocieristiche anche per discutere della flessione prevista del numero di approdi per la stagione 2017. Si conferma che la flessione è dovuta essenzialmente alla situazione geopolitica dell’area del Mediterraneo ed al conseguente risposizionamento delle navi di ciascuna flotta. Dall’evento emerge che il porto di Napoli continua a ricoprire un ruolo di forte attrazione per le navi da crociera e per tutti gli operatori del settore, confermato dalla crescita costante degli ultimi anni fino a raggiungere nel 2016 la cifra di 1.300.000 passeggeri, cifra significativa nel panorama del mercato crocieristico del mediterraneo. Gli incontri hanno avuto come oggetto principale il contenimento della flessione e sono state impostate le basi per i prossimi incontri che si terranno entro la fine dell’anno volti a riequilibrare il numero degli approdi programmati. Tra gli altri la delegazione ha tenuto incontri con i principali esponenti delle maggiori compagnie di crociera tra cui: MSC, Costa, Royal Caribbean Cruise Line, TUI, Holland America, Princess, Aida, Disney, Cunard e P&O. Tutti hanno confermato il riposizionamento su Napoli e breve e medio termine e che Napoli resta sempre comunque una meta di riferimento.

* * *

- segue

Anche l'Autorità Portuale di Cagliari ha partecipato a Santa Cruz di Tenerife all'undicesima edizione di Seatrade Cruise Med, la più importante fiera del settore crocieristico in Europa. Nello stand dell'Autorità portuale, patrocinato dal Comune di Cagliari, erano inoltre presenti i rappresentanti della società terminalista Cagliari Cruise Port. Per il commissario straordinario, comandante Roberto Isidori "a Tenerife il porto di Cagliari si è presentato con dei numeri di tutto rilievo. Negli ultimi anni il porto ha avuto eccezionali tassi di crescita, diventando il primo scalo sardo. In tale contesto la Sardegna si colloca attualmente al 7° posto in termini di crocieristi in transito nel Paese con circa 507 mila turisti attesi per il 2016. Proprio in questi giorni è in corso di definizione, con le diverse compagnie presenti in fiera, il calendario per il prossimo anno che si prevede possa superare numeri record del 2016". Per Valeria Mangiarotti, responsabile marketing dell'AP "Cagliari come green port sta destando grande interesse in particolare per i progetti legati al GNL, in cui la Sardegna potrebbe giocare un ruolo da apripista nazionale, viste anche le nuove navi messe in cantiere da primarie compagnie con Costa ed MSC, che hanno grande attenzione per la sostenibilità ambientale. Da questa fiera andiamo via più forti, con prenotazioni importanti per tutto il 2016 e con la conferma di Costa Crociere che continuerà a scalare Cagliari con Costa Diadema e Costa Pacifica per tutto il 2017".

Livorno sceglie Tenerife come trampolino verso il West Africa



LIVORNO – Intercettare i traffici dall’Africa Occidentale usando come trampolino di lancio il porto spagnolo di Tenerife. Al SeaTrade Med, il principale evento europeo annuale dedicato al comparto delle crociere, ospitato quest’anno nella più grande isola delle Canarie, l’Autorità Portuale di Livorno non ha perso di vista uno dei suoi obiettivi principali: quello di trovare nuove sinergie per stringere, ancora più che in passato, inediti rapporti commerciali con il continente africano.

E l’intesa raggiunta quest’oggi con l’Autoridad Portuaria di Santa Cruz de Tenerife a margine dell’importante fiera sul crocierismo promette di proiettare lo scalo labronico verso nuovi importanti traguardi.

Scambio di informazioni, armonizzazione delle procedure doganali, anche attraverso l’implementazione del nostro Port Community System, e un impegno di massima a proporre, a livello comunitario, progetti condivisi per lo sviluppo delle autostrade del mare, con la possibilità di migliorare i collegamenti commerciali con il West Africa. Sono questi i punti principali dell’accordo di cooperazione firmato dal numero due del porto della Città dei Quattro Mori, Massimo Provinciali, e dal presidente della locale Autorità Portuale, Ricardo Melchior.

L’intesa è stata presentata durante la conferenza stampa di inaugurazione del Seatrade, evento cui erano presenti, tra gli altri, il presidente di Espo, Santiago Milà; il numero uno dell’Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo (Med Cruise), Kristijan Pavic, e un alto rappresentante dell’Associazione Internazionale dell’Industria crocieristica (CLIA).

“Si tratta di un accordo particolarmente strategico – ha detto Provinciali –: Tenerife può infatti diventare la nostra testa di ponte verso l’Africa, mentre noi possiamo essere per loro un importante punto di riferimento nel Mediterraneo, un anello di congiunzione con i mercati dell’Europa meridionale e centrale”.

Ma c’è anche dell’altro: “Alle Canarie ci sono più di 22 mila italiani e, con essi, enormi potenziali di mercato per i prodotti italiani di alta gastronomia. Stiamo lavorando perché Livorno possa assumere un ruolo di preminenza nell’area del Mediterraneo per l’esportazione di questo tipo di merci”, ha aggiunto il responsabile della Promozione in APL, Roberto Lippi.

Lo scalo portuale di Tenerife è il primo porto passeggeri delle Canarie, uno dei più importanti in Spagna per questo tipo di traffico: nella prima metà del 2016 sono transitati per le sue banchine 2,6 milioni di crocieristi. Nel semestre che si è appena concluso, il porto ha movimentato circa 7 milioni di tonnellate di merce. I dati statistici confermano inoltre l’importanza del traffico dei container: nel periodo gennaio-giugno sono stati totalizzati 179 mila Teu.

TRASPORTI

SI CHIAMA TENERIFE LA PORTA DI LIVORNO SULL'AFRICA

Livorno-Tenerife-Africa. È la triangolazione su cui punta il porto per conquistare nuovi mercati.

durante il SeaTrade Med, il principale evento europeo del settore crociere tenutosi alle Canarie, ha raggiunto un'intesa con la Autoridad Portuaria di Santa Cruz de Tenerife per lo sviluppo delle autostrade del mare ed i collegamenti commerciali con il West Africa. «Tenerife può essere la nostra

testa di ponte verso l'Africa — spiega Massimo Provinciali dell'Autorità livornese — e noi possiamo essere punto di riferimento nel Mediterraneo, anello di congiunzione con i mercati dell'Europa meridionale e centrale». Mentre le Canarie, molto frequentate dagli italiani, offrono opportunità commerciali per i prodotti agro-alimentari italiani.



Mauro Bondani

© SPEDIZIONE RASSEGNA

L' authority di Messina a Palermo in Spagna per un appuntamento itinerante del settore crocieristico

A Tenerife per appuntamento itinerante del settore crocieristico sono presenti i porti siciliani di Palermo e Messina in uno stand allestito con il patrocinio gratuito dell' assessorato regionale del Turismo, il Comune di Palermo e quello di Milazzo, il Messina tourism Bureau . "Secondo i dati forniti da Cemar - dicono in una nota le **autorita' portuali** di Palermo e Messina - I e crociere continuano nel loro trend di sviluppo anche se, dopo il segno piu' del 2016, si registrera' complessivamente nel 2017, una riduzione del 10 per cento per i porti italiani, dovuto anche alle nuove dislocazioni delle navi da parte delle compagnie che privilegiano le destinazioni del Far East, dell' Alaska e dei Caraibi" . Durante il Seatrade sono stati potenziati gli incontri promozionali con i rappresentanti delle compagnie crocieristiche, interessati alle offerte dei porti, anche in relazione a nuove escursioni, servizi turistici e rispetto delle normative internazionali in materia di security e ambiente con particolare riferimento alle nuove tecnologie, utilizzate dalle navi da crociera di nuova generazione per lo sfruttamento del Lng come fuel.

Autorità portuali di PALERMO E MESSINA

Al Seatrade Med di Tenerife, appuntamento itinerante del settore croceristico sono presenti, come di consueto, i porti siciliani di Palermo e Messina in uno stand allestito con il patrocinio gratuito dell' assessorato regionale del Turismo, il Comune di Palermo e quello di Milazzo, il Messina tourism Bureau. Secondo i dati forniti da Cemar, le crociere continuano nel loro trend di sviluppo anche se, dopo il segno più del 2016, si registrerà complessivamente nel 2017, una riduzione del 10 per cento per i porti italiani, dovuto anche alle nuove dislocazioni delle navi da parte delle compagnie che privilegiano le destinazioni del Far East, dell' Alaska e dei Caraibi. Durante il Seatrade sono stati potenziati gli incontri promozionali con i rappresentanti delle compagnie crocieristiche, interessati alle offerte dei porti, anche in relazione a nuove escursioni, servizi turistici e rispetto delle normative internazionali in materia di security e ambiente con particolare riferimento alle nuove tecnologie, utilizzate dalle navi da crociera di nuova generazione per lo sfruttamento del Lng come fuel. Importanti gli on to one organizzati con il cluster armatoriale e durante il summit dello scorso 20 settembre, durante il quale si è altresì discusso su i temi di maggiore interesse per compagnie, porti / destinazioni turistiche. Com. Stam.

Salone Nautico di Genova è ripresa; parlano i numeri



GENOVA – E' stata presentata oggi la 37ª edizione della NAUTICA IN CIFRE, l'unico annuario statistico che fornisce alle imprese, alle istituzioni e agli operatori di settore, un sintetico strumento di lettura del quadro economico dell'industria italiana della nautica di diporto. Realizzata dall'Ufficio Studi di UCINA Confindustria Nautica, lo studio è caratterizzato dalla nuova collaborazione con Fondazione Edison, che diventa partner scientifico, ed Assilea, associazione italiana del leasing.

In sala, il Prof. Marco Fortis Consigliere economico di Palazzo Chigi e Vice Presidente Fondazione Edison, Carla Demaria, Presidente UCINA Confindustria Nautica, Gianluca De Candia, Direttore Generale di Assilea e il coordinatore della pubblicazione e Stefano Pagani responsabile dell'Ufficio Studi di UCINA.

“E' un piacere presentare questo compendio. Perché le cifre sono tutte positive e perché la collaborazione con il Prof. Fortis è un valore aggiunto”, ha dichiarato la Presidente Demaria, che ha aggiunto: “E' sotto gli occhi di tutti il fatto che le cose stiano andando bene. Questo è il Salone della ripresa, cresce ogni giorno il numero di visitatori e, a differenza di altre rassegne, questa con 100mila metri espositivi in mare e 80mila a terra, riesce a rappresentare tutta la nostra filiera”.

Quanto ai numeri, spicca il dato relativo al fatturato globale del settore nel 2015 pari a 2,9 miliardi di euro con un 17,1% in più rispetto al 2014 (fatturato calcolato esclusivamente sulle attività attinenti alla produzione nautica delle aziende, a differenza di quanto viene sovente divulgato nelle comunicazioni corporate che includono nei conteggi anche le attività no-core). Cresce il numero degli addetti diretti del 3%, oltre 18mila, cresce il contributo al Pil da parte del settore nautico del 19%, cresce il mercato interno dell'intera industria nautica di oltre il 21% e, finalmente, c'è un ritorno degli armatori italiani che si vede, come ha dichiarato Gianluca De Candia “da un forte incremento del mercato interno della cantieristica, confermato dagli ottimi dati dello stipulato leasing nautico”.

Eccellenti anche i dati sull'export forniti dal Professor Fortis: “Le unità da diporto entrobordo sono il prodotto che negli ultimi vent'anni ha sperimentato il miglior incremento dell'export e che ha generato un surplus pari a 1,6 miliardi di dollari nel 2015, davanti anche ai preparati farmaceutici e che colloca le imbarcazioni da diporto e sportive al ventesimo posto in Italia (su oltre 5.000 prodotti censiti) tra i comparti con il più elevato saldo commerciale. L'export è passato da 290 milioni del 1995 a 1,7 miliardi del 2015”. Ha chiuso l'incontro Carla Demaria con una nota rassicurante: “Anche l'anno nautico che si è appena concluso, è a due cifre”.

Altra nota confortante. L'Assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Genova, Emanuele Piazza, durante un incontro con Carla Demaria, ha dichiarato a proposito del progetto Blue Print dell'architetto Renzo Piano (che prevede la riorganizzazione dell'ex polo fieristico): “Questo progetto non può, in nessun modo, non tenere conto della nautica e di ciò che rappresenta il Salone per questo settore, come ben sappiamo, trainante per l'economia di tutto il Paese. Le trasformazioni, di qualunque natura, devono garantire continuità”. Soddisfatta Carla Demaria ha precisato che questa notizia “sarà di conforto per tutti in nostri espositori che da anni investono energie perché credono in questo Salone e nella sua capacità espositiva”.

Così, invece, si è espressa la Presidente in merito alla questione relative alla candidatura di Roma 2024: “Apprendiamo con rammarico della scelta del primo cittadino della Capitale di confermare il no alla candidatura di Roma ad ospitare le Olimpiadi del 2024. Abbiamo sempre sostenuto la candidatura convinti che si trattasse di un'opportunità unica per il sistema Paese sia dal punto di vista dell'immagine sia dal punto di vista economico. Dire no alle Olimpiadi è come dichiarare che non si è in grado di organizzarle, un'immagine non positiva per il nostro Paese”.

Al Padiglione B, l'assemblea di Assomarinas (l'Associazione Italiana Porti Turistici) ha lanciato un messaggio di fiducia per i porti turistici che negli ultimi 2 anni hanno registrato una ripresa, sostenuta anche dal ritorno delle imbarcazioni di provenienza internazionale, anche grazie al provvedimento che ha portato all'applicazione dell'Iva al 10% per gli ormeggi inferiori ai 12 mesi nei marina resort.

Al Teatro del Mare, si è tenuta la prima giornata dell' Omaggio alle Olimpiadi: la diretta su Rai Sport una condotta da Giulio Guazzini ha visto sul palco due delle più belle medaglie di Rio2016, quella di Teresa Frassinetti, atleta del Setterosa, argento nella pallanuoto femminile e Francesco Bocciardo, splendido oro nei 400 stile libero alle Paralimpiadi. Per la vela, presenti Pietro Zucchetti, classe 49r e Francesco Marrai classe Laser, atleti della Guardia di Finanza. La Marina Militare era presente con Linda Cerruti e Costanza Ferro, coppia azzurra del nuoto sincronizzato olimpico.

- segue

Al termine della diretta, sul palco del Teatro del Mare è salito il navigatore solitario Andrea Fornaro: ha raccontato la sua esperienza in oceano a bordo del Mini 6,50 SiderAl 918. Sempre al Teatro del Mare, gli eventi sono proseguiti con la presentazione dell'iniziativa "La rotta della legalità 2017 - Velatherapy e recupero sociale". Un nobile progetto per aiutare a reinserire nella società ragazzi che hanno avuto problemi con la giustizia. Nel Sea Channel del Salone si è tenuto il Match Race tra i T293 che ha coinvolto gli atleti del Team Italia. Primo in classifica Nicolò Renna seguito da Riccardo Renna e Alex Jose Tomasi rispettivamente al secondo e terzo posto. Ancora la Vela come protagonista: al Teatro del Mare con l'incontro Velaccessibile, il progetto di recupero dell'imbarcazione Rolling Blak a cura dell'Associazione Per il Mare. Presentati infine anche interessanti progetti. The O', in primis, dedicato al mondo della pesca sportiva. E "Vibroacustica e soluzioni innovative per il comfort a bordo" a cura di Athena. Infine, degna di nota la consegna della menzione Adi accessorio di design Adi 2016 nella Lounge UCINA.

Domani, venerdì 23 settembre, oltre alle consuete prove in mare, al Teatro del Mare, si terranno numerosi appuntamenti. Apre Diportesis, alle 11.00, la presentazione di un progetto a cura di Aspronadi, l'Associazione Progettisti per la Nautica da Diporto. Segue un omaggio alle Olimpiadi.

Alle 13.30 ci sarà la presentazione degli equipaggi di The O', i team che si sfideranno nella gara di pesca sportiva. Alle 14.00 sarà la volta del capitano, nonché campione di pesca sportiva Sandro Onofaro che parlerà del progetto Catch&Release. Dalle 15.00 alle 18.00, l'appuntamento è con la Garmin Fishing Academy. Si chiude con un'ora di buona musica: blues con il Trio Groove Monkey. Questi, invece, gli eventi nel Padiglione B, piano mezzanino: alle 11.00 si terrà la III Conferenza sul Turismo Costiero e Marittimo a cura di UCINA Confindustria Nautica in collaborazione con Federturismo.

Alle 15.00, terrà banco il seminario La copertura assicurativa corpo e macchina degli yacht, organizzato da Propeller Club, Port of Genoa (Sala A). Dalle 16.00 alle 17.00 ci sarà la presentazione del progetto The O' a cura di Sandro Onofaro. Durante tutta la giornata previste le consuete prove in mare e l'evento M32 Sailing Series Day1 nel campo regata di Corso Italia.

Il Salone di Genova. Incremento del 21,3% nel 2015 rispetto al 2014 - In aumento anche le richieste di ormeggi nei porti turistici

Nautica, riparte il mercato interno

Demaria: «Crescita a due cifre del fatturato» - Dati positivi dal leasing di settore

genova È la crescita del mercato interno, che tocca il 21,3%, a dare il polso della ripresa del comparto nautico nel 2015, rispetto al 2014.

Una ripresa, dopo anni col segno meno, che è anche confermata dai dati sulla chiusura dell'anno nautico (1 settembre-31 agosto) 2015-2016. Carla Demaria, presidente di Ucina, la Confindustria nautica, ha sottolineato che i numeri raccolti dalle aziende «confermano una crescita a due cifre» del fatturato complessivo, in linea con quella registrata nell'anno solare 2015 (+17,1%).

I dati provengono dalla "Nautica in cifre", annuale report sul comparto dell'ufficio studi di Ucina, quest'anno supportato dalla Fondazione Edison, che è stato presentato ieri al 56° Salone nautico di Genova dalla Demaria, da Marco Fortis, vicepresidente della fondazione e da Gianluca De Candia, direttore generale di Assilea.

Lo studio conferma numeri in parte già emersi in questi giorni e ne mette altri sulla bilancia. Intanto arrivano segnali positivi anche dall'assemblea di Assomarinas, l'associazione dei porti turistici, che ha tenuto al Salone di Genova la propria assemblea. La domanda di

ormeggi stanziali, spiega il presidente, Roberto Perochio, «segna una ripresa nel 2016 del 5,2%». Dall'indagine congiunturale sull'andamento del mercato dei servizi portuali turistici «emerge - continua Perochio - una crescita del 4,9% anche per gli ormeggi in transito, incoraggiata in parte dalla diffusione del noleggio nautico».

Tornando ai numeri della "Nautica in cifre", il fatturato globale nel 2015, si legge nella pubblicazione di Ucina, «è stato pari a 2,9 miliardi di euro, registrando, dopo anni di flessione, una crescita significativa, pari al 17,1% rispetto al 2014. Il contributo predominante alla sua crescita è ascrivibile al comparto della cantieristica, che genera oltre la metà del fatturato del settore (55%), seguito da accessori e componenti (29%), motori (9%), refitting, riparazione e rimessaggio (7%)».

Quanto alla ripartizione geografica del fatturato, prosegue il report, «il 65% è originato sui mercati esteri, il 19% sul mercato nazionale e il rimanente 16% proviene dalle importazioni».

In questo contesto, il mercato italiano ha contribuito al fatturato globale della nautica per «950 milioni di euro, crescendo del 21,3% rispetto al 2014 e invertendo la tendenza negativa che lo aveva caratterizzato negli ultimi anni».

- segue

Si tratta, spiegano i tecnici di Ucina, di «un segnale molto importante che fa intravedere una ritrovata vitalità del mercato delle unità da diporto anche dentro i confini nazionali: i dati molto positivi dello stipulato leasing nautico per il 2015 confermano il risveglio della domanda interna e soprattutto il ritorno della fiducia dei clienti italiani».

In effetti, ha ricordato De Candia, «il fatturato dei contratti di leasing nautico è salito da 180 milioni nel 2014 a oltre 285 nel 2015. E il trend per il 2016, basato sui dati raccolti nel primo semestre dell' anno, supera i 315 milioni». È anche aumentato il numero degli operatori del leasing nautico. Il crollo, con la crisi del settore, era stato pesante: «dai 40 operatori del 2006 - ha detto De Candia - si è passati ai 9 del 2012. Ora sono risaliti a 16». Il direttore di Assilea ha poi messo in risalto che, nei primi otto mesi del 2016, «il taglio medio del valore delle operazioni di leasing nautico è passato a 700mila euro, dagli 1,8 milioni dei primi otto mesi del 2015». Il che significa «che si comprano più barche e che un numero maggiore di persone si affaccia sul mercato della nautica».

Coerentemente con la crescita del mercato italiano, si legge nella "Nautica in cifre", anche la produzione nazionale per l' Italia, «pari a 550 milioni di euro nel 2015 nel suo complesso, ha messo a segno un tasso di crescita a due cifre, pari al +13,1%. La produzione italiana ha raggiunto per il 77% i mercati esteri, mentre il 23% è stata collocata sul mercato italiano».

All' interno dell' industria nautica il comparto della cantieristica è quello di maggiore rilievo. Nel 2015 il fatturato di questo particolare settore è pari a 1,8 miliardi, dei quali 1,6 miliardi (+20% sul 2014) risultano generati dalle «unità di nuova costruzione e 207 milioni dalle attività di refitting, riparazione e rimessaggio».

VELA. Alla barca palermitana il titolo di campione italiano off shore per la classe 2

Il Salone di Genova parla siciliano Siculiana è il miglior armatore

OOO Fine stagione prolifica di riconoscimenti per il velista palermitano Francesco Siculiana, armatore della barca Alvarosky, nonché dal 2011 presidente nazionale dell' Uvai, l' associazione che riunisce più di duemila proprietari di imbarcazioni di altura. Domani si terrà a Genova, presso il Salone nautico, la cerimonia dei prestigiosi «Premi dell' anno» della vela e la consegna di altri riconoscimenti al termine della intensa stagione, alla presenza dei vertici federali della Fiv, dell' Uvai e di altre organizzazioni del settore.

Francesco Siculiana, del Centro velico siciliano di Palermo, ha fatto l' en plein. A lui saranno consegnati il Premio dell' Armatore dell' anno e alla sua barca il titolo Fiv di campione italiano off shore per la classe 2. Premi non assegnati da giurie, ma in base ad una classifica a punti che tiene conto dei piazzamenti ottenuti nelle competizioni in calendario. «Sono certamente soddisfatto di chiudere l' anno con questi due prestigiosi riconoscimenti -spiega Francesco Siculiana, nella vita editore di libri - ma ci tengo a fare sapere del raggiungimento di un altro obiettivo. Come presidente dell' Uvai,

ESTRAZIONI DEL LOTTO del 22 settembre
2016 BARI CAGLIARI FIRENZE GENOVA MILANO NAPOLI PALERMO ROMA TORINO VENEZIA
NAZIONALE 34 76 4 62 54 80 87 78 40 69 88 assieme ai sei circoli velici riuniti e al Comune di Palermo
possiamo festeggiare l' assegnazione alla nostra città del campionato europeo assoluto di altura del
2018, la cui ratifica avverrà a 12 51 5 60 42 87 24 60 72 62 60 68 24 28 22 30 52 9 46 3 41 8 2 20 8 56
90 77 74 33 66 42 81 80 31 53 28 4 21 12 21 77 56 84.

La Gazzetta Marittima

Salone nautico luci e ombre dei tempi neri



GENOVA – La grancassa l’hanno suonata in tutti i modi possibili, per ravvivare l’interesse degli appassionati – e possibilmente degli acquirenti – intorno al 56° salone nautico. Ma da martedì scorso a domani, non si fanno miracoli. E la nuova recessione in corso, le nuvole che si addensano sulla temuta manovra correttiva d’autunno, la coincidenza con il salasso fiscale in corso, non hanno certo aiutato. L’italiano medio ha visto spengersi i tremolanti entusiasmi dell’anno scorso per una ripresa e adesso è di nuovo spaventato. Dal governo, solo dimostrazioni di buona volontà con solo un ministro di secondo rango – Affari Regionali – all’inaugurazione del salone e il sottosegretario all’Economia in video-conferenza. Consapevole che per la nautica degli italiani, cioè per il popolo delle barche, è stato fatto poco o niente dal suo governo – salvo annacquare lo sfracello della tassa Monti – lo stesso premier Renzi ha promesso (ma va!) che si provvederà nel 2017. Brutto incipit, ce ne rendiamo conto. Ma i dati di questi primi quattro giorni di salone nautico – da martedì a ieri – confermano che gli appassionati ci sono ancora, ma il mercato ristagna. La stagione nautica 2015 si era chiusa con una ripresa delle vendite dei motori fuoribordo – in termini di fatturato, ma non certo di numeri – perché alcuni comparti avevano visto la crescita di natantoni (fino a 10 metri) con doppia motorizzazione; e perché è diventato un Ufo il gommone piccolo e medio, costringendo i costruttori che non sono saltati a concentrarsi sui maxi-gommoni fino a oltre 15 metri, dotati di doppia o tripla motorizzazione (con entro o fuoribordo anche da oltre 300 Cv). Si è molto discusso, tra esperti, sul significato della notevole crescita dei contratti di leasing (quasi il 40% nella stagione 2015 e inizio del 2016): un bell’exploit, che conferma la voglia di barca e di mare; ma anche che il noleggio, in tempi di incertezze, per molti ha sostituito l’acquisto o il cambio della barca. E il charter a oggi rimane una pratica più per stranieri che per italiani. Fatturato globale nautico della stagione 2015, in totale 2,9 miliardi (+17,1%): peccato che contempli anche quello della grande e grandissima nautica, l’unica a crescere forte e solo all’export. Fino a qui sembra, purtroppo, il bollettino di una guerra perduta. O almeno, tutt’altro che vinta. Il 56° salone nautico ha anche qualche segnale positivo: gli espositori sono un po’ più dell’anno scorso (Ultima Spiaggia?), il governo ha riconosciuto che il comparto è vessato da una burocrazia deteriore e spesso stupida, sa che erano state promesse (e non mantenute) importanti iniziative come il registro telematico delle imbarcazioni e la semplificazione delle norme per i natanti, sta cercando di trovare la “quadra” tra le due associazioni di comparto – Ucina e Nautica Italiana – nella speranza che non si sbranino e non sbranino il sistema. Carlo Calenda, ministro dello sviluppo economico, alla vigilia del salone aveva detto che se non sarà velocemente un accordo di collaborazione la kermesse di Genova non avrà più soldi dallo Stato (1,15 milioni quest’anno). Ma per Nautica Italiana non sembra essere questo un problema, visto che ha disertato in massa Genova e si sta concentrando su Cannes, Montecarlo e Miami. Forse, come illustra il malizioso disegno con questo pezzo in prima pagina, gli italiani dovranno sempre più accontentarsi di guardare barche e nautica con il canocchiale?

A.F.

Il Nautilus

Con 126.178 visitatori il Salone Nautico di Genova si conferma il più visitato del Mediterraneo



GENOVA – La 56a edizione del Salone Nautico di Genova è andata oltre le più rosee aspettative. L'ottimismo della vigilia ha lasciato il posto a riscontri obbiettivi: visitatori in forte aumento rispetto all'edizione 2015, espositori soddisfatti, il ritorno delle vendite di tutti i comparti e una forte presenza di esponenti del Governo a sottolineare la grande attenzione nei confronti dell'Associazione di categoria e di un settore, quello nautico, non solo in netta ripresa, ma anche trainante per tutta l'economia del Paese.

“Siamo tutti soddisfatti – ha dichiarato la Presidente di UCINA Confindustria Nautica, Carla Demaria. “Alle 14.00 abbiamo registrato 126.178 passaggi in biglietteria, registrando un più 9,2 per cento rispetto allo scorso anno. 33.618 sono stati i visitatori stranieri, segnando un più 26,6 per cento sul totale. Genova si conferma di gran lunga il Salone Nautico più visitato del Mediterraneo. Il 17,1% di crescita del fatturato globale, dichiarato a pochi giorni dall'apertura del Salone Nautico è stato un forte richiamo. Gli espositori stranieri sono tornati perché finalmente è ripartito il mercato interno. E la ripresa riguarda tutti i comparti, nessuno escluso”. Soddisfazione anche da parte di Alessandro Campagna, Direttore Commerciale del Salone Nautico di Genova: “Stiamo già immaginando il Nautico del 2017. Abbiamo idee e progetti importanti per la prossima edizione”. Sono stati oltre 800 gli espositori presenti a Genova e 1.000 imbarcazioni le imbarcazioni esposte su una superficie di 180.000 mq di cui 100.000 in acqua, che ha dato la possibilità ai clienti di effettuare ben 2.416 prove in mare, in netta crescita rispetto al 2015.

“Genova si conferma terreno di confronto a livello mondiale per il comparto della nautica da diporto” – ha commentato Marina Stella, Direttore Generale di UCINA Confindustria Nautica. “Un evento protagonista del mercato internazionale e strategico per la promozione del Made in Italy”. Grazie al sostegno del Ministero dello Sviluppo Economico e di Agenzia ICE, i 430 operatori esteri accreditati (uffici tecnici dei cantieri, uffici acquisti, buyer, distributori internazionali e broker) hanno potuto partecipare ad incontri B2B e convegni tecnici organizzati da Agenzia ICE in collaborazione con UCINA. 80 le aziende straniere coinvolte, mentre 70 sono state quelle italiane. Di particolare rilievo la presenza, per la prima volta in Italia, la delegazione dei broker indipendenti della Florida Yacht Broker Association, storica associazione americana che conta oltre 1.200 soci attivi nel settore del commercio di imbarcazioni in uno dei mercati più vivaci in assoluto.

“Questo salone è una bella conferma per Genova che vuole restare capitale della nautica – ha dichiarato Maurizio Caviglia, Segretario Generale Camera di Commercio di Genova. La Camera di Commercio ha fatto la sua parte per l'accoglienza e gli eventi e c'è stata grande sinergia con la Regione nello stand istituzionale, dove abbiamo dato spazio alle immagini e all'emozione della città vista dal mare”.

Gli fa eco Mafalda Papa, Presidente dell'Associazione Albergatori della Provincia di Genova, che ha dichiarato: “L'effetto Salone Nautico sulle nostre strutture è stato senz'altro positivo con un aumento delle prenotazioni tra il 5 e l'8% rispetto allo scorso anno. In aumento gli ospiti stranieri provenienti dalla Svizzera e dai paesi dell'Est”.

Per quanto riguarda la missione stampa estera, sono giunti al Salone giornalisti provenienti da 32 paesi (Australia, Belgio, Brasile, Cina – Canton, Cina – Pechino, Cina – Shanghai, Croazia, Eau, Egitto, Finlandia, Francia, Germania, Hong Kong, Israele, Libano, Malesia, Montenegro, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Romania, Russia, Serbia, Slovenia, Spagna, Taiwan, Tunisia, Turchia, Ucraina, Uk, Usa).

Grande riscontro anche per gli sport acquatici e per le attività legate al progetto Navigar m'è dolce. Ecco alcuni numeri significativi di questa edizione:

- 2.000 iscrizioni per partecipare alle regate M32
- 1.000 ragazzi coinvolti nelle attività con le scuole
- Oltre 3.000 bimbi hanno provato il simulatore all'interno dello stand della capitaneria di Porto
- 650 le prove in piscina di Sup
- Oltre 300 persone hanno provato gli sport del mare

Dati fortemente in crescita anche sul fronte “social”: + 900.000 (circa + 30% rispetto al 2015) visualizzazioni di pagina, + 360.000 (circa + 60% rispetto al 2015) di visite totali e +245.000 (circa +40% rispetto al 2015) utenti del sito. Il sito è stato visitato da utenti provenienti da 174 Paesi. Nel 2015 erano stati 159 i paesi di provenienza.



Boom di presenze al Salone, a Genova 126mila visitatori

Genova - Si attesta al 9,2% l'aumento dell'affluenza alla 56ma edizione del Nautico rispetto all'anno scorso.

Genova - **Si attesta al 9,2% l'aumento dell'affluenza alla 56ma edizione del Salone Nautico di Genova rispetto all'anno scorso.** Alle 13 di oggi, a poche ore dalla chiusura, sono stati registrati **126.178 passaggi alle biglietterie**, di cui 33 mila stranieri (il 26,6%). L'edizione passata si era chiusa con circa 115 mila visitatori.

«Siamo molto soddisfatti - ha commentato la presidente di Ucina **Carla Demaria** -. Ad aiutarci è stato il bel tempo ma soprattutto il ritorno del mercato interno. La crisi è stata lunga ma più lunga è più accelerata è la ripresa. La cosa più bella è che tutti i segmenti della nautica qui presenti sono soddisfatti. D'altra parte alla crescita del fatturato globale della nautica che si consolida a due cifre nel 2016 partecipano tutti i comparti».

Demaria ha confermato che il Salone Nautico 2017 si terrà a Genova e che sono già allo studio nuove idee per «rivoluzionare il lay out in modo da renderlo ancora più affascinante». **Non ancora decise le date**, da definire in funzione del Salone Nautico di Cannes che l'anno prossimo si terrà dal 12 al 17 settembre e di quello di Monaco in programma a fine settembre. **Da stabilire anche la durata della rassegna**(quest'anno sono stati 6 giorni): fra gli associati di Ucina c'è chi vorrebbe tornare ai 10 giorni del passato (beneficiando di due fine settimana) chi invece propende per una riduzione a 5 giorni.

Il Salone vola, "Qui anche nel 2017" e ora si tratta sull'alleanza fra soci

MASSIMO MINELLA

NELL'ARIA fin da venerdì, ieri ha trovato conferma: anche l'edizione 2017 del Salone si svolgerà a Genova. E magari si allungherà di un giorno, da 6 a 7. Resta da capire come da martedì verrà impostato il dialogo fra i duellanti, Ucina e Nautica Italiana, uniti di fronte al sottosegretario del Mise Ivan Scalfarotto. Le condizioni per un'intesa che, confermando Genova come "hub", possa moltiplicare gli eventi, sembrano esserci.

SEGUE A PAGINA DI



L'ANNUNCIO

"A Genova anche nel 2017" e ora via al dialogo sul doppio Salone

MASSIMO MINELLA

CHE cosa può rappresentare il Blueprint per un Salone Nautico che, sull'onda di un'edizione 2016 spumeggiante, riconferma Genova come sua sede "naturale"? Un punto di forza con quel "raunimendo", per usare le parole dell'architetto Renzo Piano, che si ripropone di abbattere i vecchi padiglioni inutilizzati e i palazzi fatiscenti e di rimettere a nuovo il Palasport. No, un ostacolo perché quando ci saranno i lavori l'area della Fiera sarà un immenso cantiere. Le opinioni, che in città divergono, al padiglione B si uniscono sul fronte dell'opportunità da cogliere al volo. L'occasione è una tavola rotonda organizzata dall'Ordine degli Ingegneri che riunisce, oltre ai professionisti (anche gli architetti) il sindaco Marco Doria e la presidente di Ucina Carla Demaria, il cui tono di voce è inversamente proporzionale all'euforia per i numeri di un Salone che probabilmente va oltre alle attese della vigilia, che pure erano improntate all'ottimismo. L'appuntamento è alle tre e mezza. Doria arriva puntuale, con zainetto d'ordinanza ma in versione week end, in canotta, e risponde altrettanto puntualmente, scegliendo però di rifare la genesi del progetto e di allargarne poi i confini all'intero waterfront genovese, fino a Voltri. Il primo obiettivo è già individuato, è la "Blueprint competition", aperta on line sul sito della Spim, la so-

cietà incaricata di valorizzare gli immobili del Comune, e che si concluderà a metà di combro. A giudicare dai contatti, l'interesse per candidarsi a trasformare il quartiere fieristico di Genova è già notevole, il 60% arriva dall'Italia, l'altro 40 dall'estero, soprattutto Inghilterra, Spagna, Russia e Stati Uniti. Vince il progetto che sarà capace di stare in piedi finanziariamente in autonomia, senza contributi pubblici. Ed è proprio il presidente genovese dell'Ordine degli Ingegneri, Roberto Orvieto, a spronare Genova affinché «non si perda questa sfida, così da colmare un vuoto urbano che da Punta Vagno arriva fino a Porta Siberia».

«Concordo — spiega Doria — ma c'è un pre-Blueprint da raccontare, che parte dal 2012, uno degli anni in cui la crisi della nautica è più acuta o in cui si palesa che il quartiere fieristico non può più essere riempito da quegli eventi che una volta si sviluppavano su quasi due settimane. Erano gli imprenditori a dirlo, gli spazi si svuotavano e la Fiera era alla canna del gas. Così, mentre sempre le imprese mi spiegavano che sarebbero stati sufficienti le darsene e il padiglione B, ma non il C, il Palasport o il Nira, abbiamo cominciato a riflettere su quale destinazione dare a quegli spazi in cerca d'autore». Una storia di un quinquennio che coincide con il suo (primo) mandato a Turci e che parte dalla proposta di Riccardo Garrone, allora patron della Sampdoria, di costruire lo stadio in Fiera.

• DALLA PRIMA DI CRONACA

Al convegno degli ingegneri, dentro al Padiglione B, è la presidente di Ucina Carla Demaria a confermarlo. «Abbiamo temuto per questo Salone — ammette Demaria — poteva non riprendersi, ma ha tenuto e ha dimostrato di essere in buona salute. L'altra sera un gruppo di americani mi ha detto "Il Salone is back". È vero, guardato come sono affollato lo banchine e come espositore vi posso dire che si fa di nuovo business. L'abbiamo difesa, presidente negli anni bui e ora riprende a correre. Questo è il più grande evento internazionale di Genova (l'unico n.d.r.), oggi abbiamo avuto 45 minuti di diretta Rai, non so quale altro evento genovese possa averlo. Domani sera (stavora per chi legge) avremo i dati ma fin d'ora sono autorizzata a dirvi che l'edizione 2017 sarà a Genova». Verità che potrebbe portare in dote anche molto di più. Come spiegato ieri da Repubblica, fin da martedì prossimo in un incontro con il Mise, Ucina e Nautica Italiana proveranno a dialogare su una serie di eventi in cui essere presenti con tutti i loro brand. Confermando la centralità di Genova, si potrebbe pensare a un

- segue

raddoppio (già tentato quest'anno senza successo). Al Nautico autunnale, per la piccola-media nautica, se ne potrebbe aggiungere uno in primavera, per la media grande, che oggi salta Genova. In un comitato partitico composto da Ucina e Nautica Italiana si potrebbe strutturare questo doppio impegno, affidando le istanze del primo a Ucina e del secondo a Nautica Italiana.

E questo sarebbe solo l'inizio, perché gli eventi potrebbero allargarsi ad altre città. In un piano strategico condiviso si può ragionare su tutto, location, durata, dato. Fondamentale, visto che di unioni non se ne parla (per ora) è giocare alla pari, trovando un soggetto autonomo, magari coordinato dal ministero. E il ruolo dei "Saloni Nautici" potrebbe non essere secondario.

(massimo minella)

OPINIONI DEL COLLABORATORE

UCINA E FEDERTURISMO CONFERMANO IL SALONE NAUTICO DI GENOVA PER L'EDIZIONE 2017



GENOVA – La quarta giornata della 56a edizione de Salone Nautico di Genova si è aperta nella sala Forum UCINA del Padiglione B, piano mezzanino, con la III Conferenza sul Turismo Costiero e Marittimo organizzata da UCINA Confindustria Nautica, Federturismo e Assomarinas.

È stata un'occasione per discutere insieme le strategie di sviluppo delle economie del mare sulle quali investire, per analizzare l'andamento del mercato dei servizi portuali turistici e per affrontare i temi ancora aperti del contenzioso con la Corte Costituzionale sui canoni demaniali, della riforma del demanio e della legge delega sulle concessioni demaniali.

Giovanni Berrino, Assessore alle politiche dell'occupazione, Trasporti Turismo e Personale della Regione Liguria, ha salutato i presenti. Trai relatori: Carla Demaria, Presidente di UCINA Confindustria Nautica, Ignazio Abrignani, Presidente dell'Osservatorio Parlamentare per il Turismo, Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas. E ancora, Fabrizio Licordari, Presidente di Assobalneari Italia, Massimo Baldini dello Studio Baldini, Stefano Zunarelli dello Studio Legale Associato Zunarelli e Roberto Neglia, Responsabile dei Rapporti Istituzionali di UCINA Confindustria Nautica. A chiusura della tavola rotonda è intervenuto Gianfranco Battisti, Presidente di Federturismo Confindustria.

Nel Padiglione B, inoltre, si è tenuto un incontro tra UCINA e l'Associazione Nautica Campana al termine del quale la Presidente Carla Demaria ha dichiarato pieno appoggio e sostegno alla rassegna NAUTICSUD, ritenendola una manifestazione molto interessante e di livello, come confermato anche dalle 70 mila presenze della passata edizione. A testimonianza di ciò, la presidente ha annunciato che sarà presente all'apertura della 44a edizione il prossimo 18 febbraio. "Siamo lieti di questo riconoscimento che ci onora e ci rende orgogliosi", ha chiosato Gennaro Amato, Presidente dell'Associazione. E, a proposito del Salone, ha aggiunto: "Chi fa nautica non può non venire a Genova. Questo Salone rimane un punto di riferimento per l'intero settore. Sbaglia chi non c'è".

Il Teatro del Mare, invece, è stata la location del grande ritorno del Premio Diporthesis, evento ideato e organizzato da ASPRONADI, Associazione progettisti per la nautica da diporto, con la collaborazione di UCINA Confindustria Nautica. A premiazione conclusa, il Presidente di Aspronadi, Giovanni Ceccarelli, ha annunciato che anche la prossima edizione, si terrà a Genova, proprio in occasione del Nautico 2017. Schierata la giuria, composta dal Presidente Aspronadi, i professori Giovanni Zuccon e Andrea Vallicelli, i designer Franco Gnessi, Lorenzo Argento, Giovanni Grasso e Alessio Liuni, la presidente UCINA Confindustria Nautica, Carla Demaria, i giornalisti Antonio Vettese e Roberto Neglia.

Ampia la partecipazione internazionale. Numerosi, infatti, i lavori provenienti da tutto il mondo, e la prospettiva di un incarico immediato per i vincitori, oltre allo splendido trofeo realizzato da Olcese e Ricci. Nella categoria Unità a motore, ha vinto il progetto di Matteo Cappellazzo e Mattia Piro (Polo universitario G. Marconi di La Spezia). Un lavoro dal quale si ricavano chiaramente nuovi concetti progettuali ispirati dalla volontà di offrire agli ospiti il massimo spazio all'aperto, godibile in continuità con gli ambienti della plancia. Nella categoria Unità a vela, ha vinto il coreano Ho Joon Choi, con Aylin Ors, Marcio Schaefer e Dimitra Agapitou (Politecnico di Milano), con un 19 metri che coniuga un disegno accattivante con la necessità di una reale conduzione in due sole persone di equipaggio. Nella categoria riservata ai progetti di studio, ha vinto all'unanimità la tesi di Jessica Lagatta (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara), con un vero e proprio saggio sulla progettazione inclusiva nel sailing yacht, il primo del genere in Europa. Menzione speciale della giuria, che dà diritto a uno stage professionale al pari dei vincitori delle tre categorie, è stata assegnata all'argentino Agustin Paladini per il racer cruiser Bauto 45, un progetto giudicato all'unanimità dalla giuria per la professionalità della realizzazione.

- segue

A premiazione conclusa, il Presidente Aspronardi, Giovanni Ceccarelli, ha confermato che, anche la prossima edizione, si terrà a Genova proprio in occasioni del Nautico 2017. Al Teatro del Mare si è tornato a parlare di Olimpiadi. Ospite d'eccezione Eraldo Pizzo, Oro nella Pallanuoto a Roma '60 e gli atleti di Rio 2016 Flavia Tartaglino (RS:X femminile) e Mattia Camboni (RS:X maschile). Tutti insieme sono stati protagonisti della diretta su Rai Sport 1 condotta da Giulio Guazzini, alla quale hanno partecipato anche il Vice Presidente FIV Francesco Ettore, Michele Marchesini (Direttore Tecnico FIV) e Adriano Stella (Tecnico Federale RS:X).

A pochi metri dalle rive di Corso Italia hanno invece preso il via le regate delle M32 Sailing Series, il circuito dedicato agli spettacolari catamarani Marström 32. In testa alla classifica provvisoria, dopo 3 regate c'è FFC/MALIZIA, skipper, l'atleta olimpico Vittorio Bissaro, seguito da Section 16, skipper Richard Davies con a bordo l'americano Chris Rast e Manuel Modena, ex di Luna Rossa, e da Italia Sailing Team, skipper Riccardo Simoneschi, tattico Lorenzo Bressani. Domani le prove prenderanno il via alle 13:00, per partecipare all'estrazione di un Hot Seat a bordo degli M32 sarà necessario registrarsi presso gli info point dislocati all'interno del polo fieristico. Il pomeriggio ha visto protagonista assoluta la pesca sportiva. Al Teatro del Mare sono stati presentati i team della gara a tappe, The O', ovvero gli equipaggi che si sfideranno in mare, sabato 24 settembre, per 8 ore consecutive alla ricerca del re del Mediterraneo, il tonno rosso.

E' seguito un seminario Catch&Realise a cura del campione di pesca sportiva Sandro Onofaro, che ha tenuto, sempre nel pomeriggio, anche una conferenza di presentazione dell'intero progetto di The O'Ed è stata poi la volta della Garmin Fishing Academy, momento dedicato alla presentazione delle più comuni tecniche di pesca, gli strumenti e le attrezzature più adatte per pescare. Tanti i testimonial che hanno interagito con il pubblico moderati da Andrea Napoli, Product Manager Garmin Italia, e Antonello Salvi, Campione del mondo di pesca. Sono intervenuti: Antonio Moscato, presidente IMD Boats, Mirco Eusebi, CT Nazionale Italia di pesca, e Luca Bonfanti, rappresentante IGFA per l'Italia. Protagonisti di questa giornata anche gli spettacolari catamarani M32. Vincitore della prima giornata di regate il team FFC/Malizia, skipper, l'atleta olimpico Vittorio Bissaro, seguito dal team Section 16, skipper Richard Davies e dall'Italia Sailing Team con Riccardo Simoneschi.

Degno di nota il progetto C-Catamarans presentato in anteprima mondiale al Salone Nautico di Genova da Sandro Onofaro. Il catamarano a motore fishing cat, attualmente in fase di progettazione, avrà la prerogativa di offrire grandi spazi dedicati alle postazioni di pesca, consumi ridotti e grande stabilità. Da non perdere le consuete prove in mare, e naturalmente gli spettacolari eventi in palinsesto. Domani la giornata si apre all'alba con la prima tappa della gara di pesca sportiva The O' che partirà dal Salone alle 6 del mattino. Seguiranno, a partire dalle 10.30, gare di velocità e slalom con i Sup, gare dimostrative di freesyle con evoluzioni e acrobazie. Da non perdere, la seconda giornata dedicata agli M32 con la possibilità di salire a bordo dei catamarani durante le regate in mare.

Domani 24 settembre al Teatro del Mare, alle 11.30, salirà sul palco il navigatore solitario Giancarlo Pedote mentre alle 12.30, ci sarà la terza e ultima giornata dell'Omaggio alle Olimpiadi. Attesi dalle telecamere di Rai Sport Uno per la consueta diretta gli atleti Davide Tizzano, oro al canottaggio dei Giochi di Seul '88 e Atlanta '96, Domenico Montrone e Matteo Castaldo, bronzi al canottaggio a Rio 2016, Giorgio Poggi, campione olimpico classe Finn, Antonio Squizzato, protagonista delle Paralimpiadi di Vela. E inoltre, Rosario Maddaloni, campione italiano di Badminton.

Nel pomeriggio, ancora al Teatro del Mare, si svolgerà la presentazione della Regata 151 Miglia 2017, cui seguiranno la premiazione del Campionato Offshore 2016 e infine, quella del Trofeo Arcipelago Toscano. Dalle 15 alle 16 si terrà la premiazione del volume del comandante Aniello Raiola dal titolo "Manuale di diritto della navigazione da diporto". Alle 16.30 sono in programma la premiazione della gara di pesca The O' e alle 19.00 la 15° edizione del Premio Barca dell'anno promosso da Vela e Motore e UCINA Confindustria Nautica.



Ucina apre a Nautica Italiana: «Società pubblico-privata per gli eventi»

Genova - Demaria: «Disponibili a valutare, oltre al Salone di Genova, eventi nell'area del Tigullio. E non escludo, sempre nel capoluogo ligure, il Porto Antico. La società non si chiamerebbe più "I saloni nautici"».

Genova - Incassato il successo della 56ma edizione (affari in crescita e +9,2% l'affluenza rispetto al 2015), il Salone Nautico di Genova resta l'unica grande vetrina del comparto in Italia anche per il 2017. Lo conferma a chiusura della rassegna la presidente di Ucina **Carla Demaria** secondo cui non si escludono altri eventi collaterali e specializzati. Di questo si parlerà il 27 settembre a Roma, nell'incontro fissato con il segretario al ministero dello sviluppo economico **Ivan Scalfarotto**. Obiettivo della riunione: **cercare di ricomporre la frattura fra Ucina Confindustria Nautica e l'associazione Nautica Italiana, la compagine antagonista formata da un gruppo di cantieri (fra i quali Azimut, Ferretti e Baglietto).**

«Noi siamo disponibili, ed abbiamo già consegnato il 29 giugno una proposta in tal senso al ministro Calenda, **a valutare oltre al Salone di Genova eventi nell'area del golfo del Tigullio. E non escludo neppure un evento, sempre nel capoluogo ligure, al Porto Antico** - dichiara Demaria-. Dall'incontro di martedì mi aspetto che non si perda tempo e che porti ad una soluzione. La ripresa del mercato farà sì che si accomodino anche queste vertenze in corso». Il salone di Genova, ha ribadito Demaria, **merita comunque il sostegno economico del Mise**(quest'anno è stato di 1,15 milioni di euro) a prescindere dalle divisioni, «perché ha tutte le carte in regola per beneficiarne. Non è il figlio vittima di due separati».

- segue

La soluzione condivisa dalla presidente di Ucina e dal governatore della Liguria Giovanni Toti, **potrebbe essere quella di una società pubblico-privata aperta a soggetti terzi, anche privati, per l'organizzazione degli eventi che non si chiamerebbe più "I saloni nautici" (la società controllata da Ucina, che attualmente organizza il Salone di Genova)**. Demaria ha anche sottolineato di aver avuto assicurazioni che il salone di Genova non sarà messo a rischio dai lavori del progetto Blueprint di Renzo Piano che ridisegna il waterfront di Genova.



Nautica, Genova avrà due Saloni? / IL CASO

Genova - Tutti attorno a un tavolo, per raggiungere un patto di non belligeranza chiesto a gran voce da politici e imprenditori anche in questi giorni al Salone Nautico di Genova.

Genova - Tutti attorno a un tavolo, per raggiungere un patto di non belligeranza chiesto a gran voce da politici e imprenditori anche in questi giorni al Salone Nautico di Genova. Il giorno della mediazione - e del possibile accordo - sarà il 27 settembre prossimo, a Roma, quando al ministero dello Sviluppo economico si incontreranno i vertici di Ucina e Nautica Italiana. L'obiettivo del summit convocato al Mise sarà quello di sancire la pace tra le due associazioni che da più di un anno hanno spaccato a metà il settore italiano della nautica. **Il ministro Carlo Calenda ha affidato il ruolo di mediatore al sottosegretario Ivan Scalfarotto, un compito delicato, tenendo conto dei numerosi tentativi andati a vuoto nei mesi scorsi.**

Al summit si parlerà soprattutto del Nautico del capoluogo ligure, manifestazione che i marchi associati a Nautica Italiana hanno quest'anno disertato, visto che la kermesse ligure è nelle mani di Ucina. L'assenza ha provocato un danno enorme per l'intero comparto, ma specialmente per la città di Genova. Secondo fonti vicine al dossier, una delle proposte che potrebbe essere avanzata nella giornata di martedì prossimo, sarebbe quella di organizzare, sempre in città, due manifestazioni a partire dal 2017. Oltre al tradizionale Salone di settembre-ottobre alla Fiera di Genova, anche un'esposizione in primavera, questa volta nell'area del Porto Antico. **La programmazione dei due eventi verrebbe affidata ad una società nella quale dovrebbero entrare entrambe le associazioni, coordinate comunque da una regia pubblica.**

- segue

Se il piano dovesse andare in porto, verrebbero in qualche modo accontentate tutte le aziende che aderiscono a **Ucina e Nautica Italiana**: chi da una parte continua a credere nel Salone Nautico "tradizionale", e chi dall'altra - soprattutto alcuni produttori di maxi-yacht - considera persa la battaglia con Cannes e preferirebbe esporre in Italia ad un evento in calendario nei primi sei mesi dell'anno. C'è di più: un'organizzazione congiunta delle kermesse prevederebbe anche la presenza delle due associazioni ad entrambe le rassegne, senza più clamorose rinunce. **Un beneficio per l'intero settore e anche per Genova. Se ci sarà la pace.**

Il Secolo XIX

Sono consigliere di Ucina, ma spesso fatico a capire le logiche associative. La spaccatura non fa bene al settore

rettive De Palacio (gare d' appalto sui servizi portuali e unica griglia normativa comune) il regolamento mette a fattor comune tutto ciò che secondo il legislatore è migliorativo nell' attuazione dei servizi tecnico nautici nei porti europei. «Per le gare - precisa Serra - credo sarà invece realizzata una successiva norma ad hoc.

Quello che invece devo dire ci fa piacere - prosegue il numero uno degli ormeggiatori europei, è che dall' esperienza italiana è sono stati presi amo dello e proiettati su scala europea la nostra formazione e la nostra attività in porto in termini di sicurezza. Il concetto cioè che il nostro lavoro non si ferma unicamente all' ormeg.

LA KERMESSA FOLLA AL NAUTICO, GLI OLFRA TORI "QUI ANCHE NEL 2017"

Il Salone "riconferma" Genova

MASSIMO MINELLA

GENOVA confermata sul campo anche per l'edizione 2017. Gli operatori si danno già appuntamento qui per la prossima edizione del Nautico. Magari con una formula nuova. Se parte il Blueprint, infatti, la Fiera diventa un cantiere. E allora avanti col Porto Antico, ma anche altro, mentre le due associazioni riflettono su come tornare a dialogare. Con un piano inedito.

ALLE PAGINE X E XI



Folla al Salone Nautico, così il week end finale

Salone, piano per riunire Ucina e Nautica Italiana

Le due associazioni resteranno divise, ma lavoreranno su progetti condivisi e complementari. Ecco quali

MASSIMO MINELLA

NIENTE di meglio, per testimoniare la ripresa della nautica, che tornare a vedere un Nautico denso al quale si fatica a muoversi, almeno nelle ore di punta. Così accade a Genova, con un crescendo che dal giorno dell'inaugurazione, martedì, sta puntando diretto verso il week end finale. E qualcuno già chiede che l'evento possa fin dalla prossima edizione genovese avere un giorno in più a disposizione. Erano nove, negli anni d'oro, poi il taglio netto a cinque, due anni fa la prima risalita a sei e ora, legittimamente, si potrebbe ipotizzare un altro giorno in più. Si vedrà. Il risultato dell'edizione 2016, che supererà quella dell'anno precedente, servirà a rimarcare la centralità di Genova nel piano della nautica triennale, da usare però non come maglio da calare nello scontro associativo, bensì come elemento da cui ripartire per ritrovare l'unità perduta. Qui bisogna essere chiari fin da subito. Nessuno ipotizzi una ri-aggregazione, tanto forte è stata la volontà scissionista,

perlomeno nel breve periodo. Si può invocare lavorare insieme, da subito, con associazioni autonome (Ucina o Nautica Italiana) per eventi complementari. I duellanti, insomma, possono rivendicare e ribadire le scelte compiute, ma nulla vieta di tornare a parlarsi, pensando a come fare, insieme, il bene del settore. Ci si proverà fin dalla prossima settimana, quando i vertici delle due associazioni si troveranno a Roma al ministero dello Sviluppo Economico. Ad attendere Carla Dexamia (Ucina) e Lamberto Tacoli (Nautica Italiana) ci sarà il sottosegretario Ivan Scalfarotto. L'obiettivo è riavviare i fili di un dialogo troncato di netto con la scissione e mai più ripreso, con le due associazioni impegnate ad annunciare eventi poi cancellati (Venezia, l'usato a Genova, Milano eccetera). Anche l'assenza da Genova dei big mondiali del settore (con l'eccezione dei Sanlorenzo della colomba Ucina Massimo Perotti) ha pesato non poco nel conto finale. Anche perché Azimut-Benetti, Ferretti e Baglietto (solo per citare i nomi più eclatanti) hanno scelto i saloni della Costa Azzurra per esporre le loro barche. Il punto

di massima distanza, insomma, con il ministro Calenda che minaccia dal 2017 di non dare più un euro al Salone di Genova con le assicurazioni divise, è già stato toccato. Ora ci si può soltanto riavvicinare. Ma come? Collaborando su progetti condivisi e complementari. Di questo si parlerà con Scalfarotto la prossima settimana, con l'impegno di essere subito operativi, cioè appena concluso il Salone di Montecarlo. Se dovesse servire un banco di prova per misurare la comune volontà di dialogo si potrebbe partire da una piccola ma interessante società, "I Saloni Nautici", che organizza da due anni il Nautico di Genova ed è al 100 per cento di Ucina.

- SEGUE A PAGINA X

10/10/16

- segue

Visitatori e affari in crescita Genova convince tutti anche per l'edizione 2017

L'avvio dei lavori del Blueprint e il dialogo fra le associazioni può però allargare gli spazi dell'evento a Porto Antico e Tigullio

DALLA PRIMA DI ECONOMIA

MASSIMO MINELLA

NATA inizialmente per essere divisa in parti uguali fra Ucina e Fiera (che il Salone l'ha organizzato per 54 edizioni), è rimasta tutta in carico alla prima per l'irreversibile crisi della seconda, finita in liquidazione. Allora è da qui che si potrebbe ripartire, con pari dignità fra i soggetti da coinvolgere, Ucina, ovviamente, ma anche Nautica Italiana e, volendo, altri attori molto attenti alle vicende del settore come Cna e Federagenti.

A questo punto si potrebbe cominciare a ragionare di eventi. Quanti e dove? Il fulcro del progetto non può non essere Genova, unico realmente in grado di riunire tutte le anime della nautica tricolore. Ma Ge-

nova, si badi bene, non vuol certo dire solo Fiera. Questa poteva essere il contenitore ideale ed esclusivo per un certo tipo di Salone "king size", da primato mondiale, darsena nautiche e padiglioni presi d'assalto per nove giorni. Oggi il Salone è in formula "light", tutto giocato sulle darsene, e quindi sull'ac-

qua, a eccezione del Padiglione B di Nouvel. Non può inoltre sfuggire un aspetto fondamentale in questo ragionamento, l'avvio del progetto del Blueprint che abbatte padiglioni (il C e il D), ne ristruttura altri (il Palasport) e trasforma l'area in un grande cantiere. Diventa fondamentale quindi allargare

la riflessione al Porto Antico, come sede complementare, non

alternativa del Nautico. Ma volendo ci si potrebbe allargare ancora, perché no? A Genova (la Marina di Sestri Ponente), ma anche oltre, a Portofino o a Santa Margherita. Il Tigullio metterebbe a disposizione con grande piacere i suoi accosti,

per eventi mirati nei giorni del Salone. Certo, andrebbe nuovamente fatta una riflessione sulla data, sempre l'autunno (anche se con l'anticipo) o quella primavera già ipotizzata lo scorso anno? Nulla è scolpito nella pietra, tutto si può discutere, ma bisogna incominciare. Oltretutto, la sintonia fra le due

associazioni potrebbe finalmente portare al "buon governo" di tutte le iniziative complementari a Genova, saloni mirati ai singoli comparti o allargati alle eccellenze italiane. Potrebbero così andare in porto progetti a Venezia, Viareggio, La Spezia, Milano.

La trattativa dovrebbe avviarsi su questi punti per individuare in tempi brevi una soluzione che consenta di avere già entro fine anno una programmazione certa per il 2017. Si può fare? Probabilmente si deve fare, nell'interesse supremo del lavoro e dei risultati che questo settore, come pochi altri, sa generare. Bisogna comunque fare presto, mettere da parte le divergenze o ragionare sui punti di contatto, come peraltro ribadito dal presidente di Ucina Carla Demaria. Gli interlocutori ci sono anche dall'altra parte (Giovanna Vitelli, solo per fare un nome). Si tratta solo di incominciare.



AGENZIA FOTOGRAFICA

AGENZIA FOTOGRAFICA

Per il Blueprint una sfida globale

L 40% dei contatti arriva dall'estero. Inghilterra, Spagna, Russia, Usa. La "Blueprint competition" entra nel vivo e interessa molto anche all'estero. In gioco c'è il nuovo disegno del quartiere ex fieristico. E il sindaco Marco Doria ne illustra al Salone le strategie allargando il ragionamento a tutto il waterfront.

ALLE PAGINE IX E X

Il sindaco al convegno degli Ingegneri: "La convivenza è possibile, a dicembre i vincitori della gara"

Blueprint e Nautico Doria lancia l'alleanza

MASSIMO MINELLA

Che cosa può rappresentare il Blueprint per un Salone Nautico che, sull'onda di un'edizione 2016 spumeggiante, riconferma Genova come sua sede "naturale"? Un punto di forza con quel "rammento", per usare le parole dell'architetto Renzo Piano, che si ripropone di abbattere i vecchi padiglioni inutilizzati e i palazzi fatiscenti e di rimettere a nuovo il Palasport. No, un ostacolo perché quando ci saranno i lavori l'area della Fiera sarà un immenso cantiere. Le opinioni, che in città divergono, al padiglione B si uniscono sul fronte dell'opportunità da cogliere al volo. L'occasione è una tavola rotonda organizzata dall'Ordine degli Ingegneri che riunisce, oltre ai professionisti (anche gli architetti) il sindaco Marco Doria e la presidente di Ucin Carla Demaria, il cui tono di voce è inversamente proporzionale all'euforia per i numeri di un Salone

che probabilmente va oltre alle attese della vigilia, che pure erano improntate all'ottimismo. L'appuntamento è alle tre mezza. Doria arriva puntuale, con zainetto d'ordinanza ma in versione week end, in camicia, e risponde altrettanto puntualmente, scegliendo però di rifare la genesi del progetto e di allargarne poi i confini all'intero waterfront genovese, fino a Voltri. Il primo obiettivo è già individuato, è la "Blueprint competition", aperta on line sul sito della Spim, la società incaricata di valorizzare gli immobili del Comune, e che si concluderà a metà dicembre. A giudicare dai contatti, l'interesse per candidarsi a trasformare il quartiere fieristico di Genova è già notevole, il 60% arriva dall'Italia, l'altro 40 dall'estero, soprattutto Inghilterra, Spagna, Russia e Stati Uniti. Vince il progetto che sarà capace di stare in piedi finanziariamente in autonomia, senza contributi pubblici. Ed è proprio il presidente genovese dell'Ordine degli Ingegneri, Roberto Orvieto, a spronare Genova affi-

ché «non si perda questa sfida, così da colmare un vuoto urbano che da Punta Vagno arriva fino a Porta Siberia».

«Concordo — spiega Doria — ma c'è un pro-Blueprint da raccontare, che parte dal 2012, uno degli anni in cui la crisi della nautica è più acuta e in cui si palesa che il quartiere fieristico non può più essere riempito da quegli eventi che una volta si sviluppavano su quasi due settimane. Erano gli imprenditori a dirlo, gli spazi si svuotavano o la Fiera era alla cannucchia del gas. Così, mentre sempre lo imprese mi spiegavano che sarebbero stati sufficienti le darsene e il padiglione B, ma non il C, il Palasport o il Nira, abbiamo cominciato a riflettere su quale destinazione dare a quegli spazi in cerca d'autore». Una storia di un quinquennio che coincide con il suo (primo) mandato a Tursi o che parte dalla proposta di Riccardo Garrone, allora patron della Sampdoria, di costruire lo stadio in Fiera.

SEGUE A PAGINA X

Blueprint, Erzelli, aree Ilva Doria: "Così può nascere la Genova del futuro"

Il sindaco a tutto campo sul waterfront e sulle strategie di rilancio 'Palasport? Con Malagò ho discusso, l'ho trattato meglio della Raggi'

«DALLA PRIMA DI ECONOMIA
MASSIMO MINELLA

PER realizzare lo stadio dovrebbe essere abbattuto il Palasport. Doria sceglie di approfondire il progetto, ma alla fine l'ipotesi sfuma. «Urbanisticamente era complessa — riflette Doria — Ma chi lo proponeva puntava forse ad avere finanziamenti con una legge ad hoc sugli stadi che poi non è arrivata. Noi siamo comunque andati avanti, prima ancora che arrivasse Piano, per recuperare a fini urbani gli spazi fieristici, meno il B e il D, pensando a funzioni commerciali, residenziali, direzionali e di servizi». La giunta ipotizza una via dei pescatori pedonalizzata per arrivare dalla Fiera a Caricamento, poi arriva Piano che propone il suo canale per ridare acqua dove oggi è cemento. «Quando abbiamo iniziato a confrontarci con Piano gli ho detto subito che come amministrazione non potevo accettare un azzeramento dei volumi — continua Doria — Lui ha proposto di abbattere e ricostruire con uguali volumi e realizzare una darsena coperta dentro al Palasport. E questo ha aperto un fronte con il Coni. Per evitare uno scontro, ho discusso con il presidente Malagò, l'ho trattato di sicuro meglio della Raggi, e mi sono dichiarato disponibile a sostenere un progetto del mondo sportivo a condizione che si autosostenga dal punto di vista finanziario, perché soldi pubblici non ce ne sono. Ora c'è un'ipotesi progettuale fattibile, ci sono tanti sport, ma non l'anello per l'atletica, che avrebbe fatto ve-

nire meno la compatibilità finanziaria. E c'è il canale d'acqua che gira attorno al Palasport». Ora c'è la competizione progettuale sul Blueprint, ma Doria invita anche a guardare oltre, non solo a Levante. «Il Blueprint è il pezzo più importante di questo disegno del waterfront, ma ci sono pezzi altrettanto significativi, nodi ancora irrisolti che dobbiamo affrontare e in cui, purtroppo, non siamo soli a decidere — spiega — Penso a Ponte Parodi, all'Hennebique, alla zona di San Benigno. Fra poco sbaracchiamo tutto fra Via Milano e Via Buozzi e ridiamo la vista del mare a quella parte di città. Ma interverremo anche fra Stazione Marittima e Terminal Tragheati, al di sotto portiamo il deposito delle vetture della metropolitana, che vogliamo portare fino a Martinez e creare un posteggio di interesse anche all'uscita di Genova Ovest. Proseguiamo poi il lavoro di recupero della Lanterna e quello a Prà, una sorta di retro-waterfront. Andate a vedere che succede sulla fascia di rispetto, sta cambiando tutto il quartiere, cambia il litorale della città. È uno degli interventi più significativi». Un'azione a tutto campo che, nelle intenzioni di Doria, punta a una radicale trasformazione urbana. E l'operazione, annuncia il sindaco, poggia su tre pilastri, tre aree-chiave. «Ne ho individuate tre, la più spesso, per la Genova del futuro — dice Doria — Il Blueprint, gli Erzelli, le aree industriali dell'Ilva».



COMUNICAZIONE

AL SALONE NAUTICO DI GENOVA LA 3° CONFERENZA NAZIONALE SUL TURISMO COSTIERO E MARITTIMO

Dal palco la richiesta di un'accelerazione sulle riforme per la nautica e maggiore attenzione al turismo costiero. Genova, 23 settembre 2016 - Federturismo, Ucina, Assomarinas hanno scelto per il secondo anno consecutivo il Salone Nautico di Genova per presentare la terza Conferenza Nazionale sul Turismo Costiero e Marittimo.

È stata un'occasione per discutere insieme le strategie di sviluppo delle economie del mare sulle quali investire, per analizzare l'andamento del mercato dei servizi portuali turistici e per affrontare i temi ancora aperti del contenzioso con la Corte Costituzionale sui canoni demaniali, della riforma del demanio e della legge delega sulle concessioni demaniali.

La Conferenza è stata aperta dall'Assessore alle politiche dell'occupazione, Trasporti Turismo e Personale della Regione Liguria, Giovanni Berrino che ha sottolineato l'importanza del turismo legato alla nautica ricordando che la Liguria è stata una delle prime regioni ad introdurre l'iva agevolata nei marina resort.

La Presidente di Ucina, Carla Demaria, ha annunciato con soddisfazione la ripresa, dopo un periodo di crisi, del mercato interno della nautica. "La nautica - ha aggiunto Demaria - è turismo. I porti sono nei fatti la porta d'accesso per entrare nel nostro Paese alimentando, pertanto, il turismo tutto, non solo quello nautico. Siamo lieti di apprendere oggi che Federturismo ha scelto ancora il Salone Nautico di Genova quale luogo strategico per organizzare la 4° Conferenza del Turismo il prossimo anno".

"Il mercato dei servizi portuali turistici, ha dichiarato il Presidente Roberto Perocchio, dopo un crollo del giro d'affari di 35 punti percentuali, nel 2016 ha riportato una crescita del 5,2 per cento della domanda di ormeggi stanziali sostenuta in gran parte dal ritorno delle imbarcazioni usate e un incremento del 4,9 per cento per gli ormeggi in transito".

Il merito del miglioramento è da attribuire anche ad alcuni provvedimenti fiscali che hanno messo riparo al trattamento discriminatorio per anni riservato al settore, tra i quali ad esempio la recente approvazione da parte della Conferenza Stato Regioni del decreto attuativo dei marina resort - fortemente richiesto da UCINA - che rende nuovamente operativa l'applicazione dell'iva turistica al 10 per cento per gli ormeggi a breve termine.

Il Presidente dell'Osservatorio Parlamentare per il Turismo, on. Ignazio Abrignani, riconoscendo al settore il ruolo di eccellenza ha ribadito la necessità di risolvere al più

- segue

presto il problema delle concessioni demaniali, portuali e degli stabilimenti balneari. Ha sottolineato la rilevanza del piano strategico sul turismo attraverso il quale si punterà a promuovere turismo e portualità per lo sviluppo del nostro Paese. L'Osservatorio parlamentare e l'Osservatorio sul turismo nautico di UCINA iniziano da oggi una nuova collaborazione.

Per una reale ripresa degli investimenti sono necessari interventi significativi. In merito alle concessioni demaniali dei porti turistici, l'On. Tiziano Arlotti (Comm.ne Attività produttive), ha sostenuto che lo Stato si deve impegnare a favorire l'impresa e non può rimettere in discussione i patti sottoscritti, ritoccando retroattivamente i canoni demaniali. È necessario trovare una soluzione al contenzioso pendente alla Corte costituzionale.

Sul tema delle concessioni demaniali è intervenuto il Prof. Avv. Stefano Zunarelli che ha ribadito l'importanza di un'azione coordinata tra i Paesi del Mediterraneo per ottenere dei risultati concreti in ordine alla modifica della Direttiva Bolkestein.

"L'impatto che questo tipo di turismo esercita sulle economie dei territori è sotto gli occhi di tutti", ha sottolineato a conclusione della Conferenza il Presidente di Federturismo Gianfranco Battisti. "È quindi con soddisfazione che accogliamo l'inserimento anche dei porti nel Piano sul turismo. Per valorizzare questo segmento è fondamentale rafforzare e integrare le reti infrastrutturali esistenti creando nuovi collegamenti tra i porti e le aree interne e migliorare il livello di qualità dei servizi alla portualità attraverso adeguate politiche di marketing".

Al termine dei lavori è stato annunciato che la 4ª Conferenza del turismo marittimo e costiero si terrà presso il Salone di Genova 2017.

Federturismo: al Salone Nautico di Genova la 3° conferenza nazionale sul turismo costiero e marittimo

Author : com

Date : 23 settembre 2016



FEDERTURISMO
CONFINDUSTRIA

(FERPRESS) – Genova, 23 SET - Federturismo, Ucina, Assomarinas hanno scelto per il secondo anno consecutivo il Salone Nautico di Genova per presentare la terza Conferenza Nazionale sul Turismo Costiero e Marittimo.

È stata un'occasione per discutere insieme le strategie di sviluppo delle economie del mare sulle quali investire, per analizzare l'andamento del mercato dei servizi portuali turistici e per affrontare i temi ancora aperti del contenzioso con la Corte Costituzionale sui canoni demaniali, della riforma del demanio e della legge delega sulle concessioni demaniali.

La Conferenza è stata aperta dall'Assessore alle politiche dell'occupazione, Trasporti Turismo e Personale della Regione Liguria, Giovanni Berrino che ha sottolineato l'importanza del turismo legato alla nautica ricordando che la Liguria è stata una delle prime regioni ad introdurre l'iva agevolata nei marina resort.

La Presidente di Ucina, Carla Demaria, ha annunciato con soddisfazione la ripresa, dopo un periodo di crisi, del mercato interno della nautica. "La nautica – ha aggiunto Demaria – è turismo. I porti sono nei fatti la porta d'accesso per entrare nel nostro Paese alimentando, pertanto, il turismo tutto, non solo quello nautico. Siamo lieti di apprendere oggi che Federturismo ha scelto ancora il Salone Nautico di Genova quale luogo strategico per organizzare la 4° Conferenza del Turismo il prossimo anno".

"Il mercato dei servizi portuali turistici, ha dichiarato il Presidente Roberto Perocchio, dopo un crollo del giro d'affari di 35 punti percentuali, nel 2016 ha riportato una crescita del 5,2 per cento della domanda di ormeggi stanziali sostenuta in gran parte dal ritorno delle imbarcazioni usate e un incremento del 4,9 per cento per gli ormeggi in transito".

Il merito del miglioramento è da attribuire anche ad alcuni provvedimenti fiscali che hanno messo riparo al trattamento discriminatorio per anni riservato al settore, tra i quali ad esempio la recente approvazione da parte della Conferenza Stato Regioni del decreto attuativo dei marina resort – fortemente richiesto da UCINA - che rende nuovamente operativa l'applicazione dell'iva turistica al 10 per cento per gli ormeggi a breve termine.

Il Presidente dell'Osservatorio Parlamentare per il Turismo, on. Ignazio Abrignani, riconoscendo al settore il ruolo di eccellenza ha ribadito la necessità di risolvere al più presto il problema delle concessioni demaniali, portuali e degli stabilimenti balneari. Ha sottolineato la rilevanza del piano strategico sul turismo attraverso il quale si punterà a promuovere turismo e portualità per lo sviluppo del nostro Paese. L'Osservatorio parlamentare e l'Osservatorio sul turismo nautico di UCINA iniziano da oggi una nuova collaborazione.

- segue

Per una reale ripresa degli investimenti sono necessari interventi significativi. In merito alle concessioni demaniali dei porti turistici, l'On. Tiziano Arlotti (Comm.ne Attività produttive), ha sostenuto che lo Stato si deve impegnare a favorire l'impresa e non può rimettere in discussione i patti sottoscritti, ritoccando retroattivamente i canoni demaniali. È necessario trovare una soluzione al contenzioso pendente alla Corte costituzionale.

Sul tema delle concessioni demaniali è intervenuto il Prof. Avv. Stefano Zunarelli che ha ribadito l'importanza di un'azione coordinata tra i Paesi del Mediterraneo per ottenere dei risultati concreti in ordine alla modifica della Direttiva Bolkestein.

"L'impatto che questo tipo di turismo esercita sulle economie dei territori è sotto gli occhi di tutti", ha sottolineato a conclusione della Conferenza il Presidente di Federturismo Gianfranco Battisti. "È quindi con soddisfazione che accogliamo l'inserimento anche dei porti nel Piano sul turismo. Per valorizzare questo segmento è fondamentale rafforzare e integrare le reti infrastrutturali esistenti creando nuovi collegamenti tra i porti e le aree interne e migliorare il livello di qualità dei servizi alla portualità attraverso adeguate politiche di marketing".

Al termine dei lavori è stato annunciato che la 4ª Conferenza del turismo marittimo e costiero si terrà presso il Salone di Genova 2017.

Vela sempre protagonista al Salone Nautico Internazionale di Genova



GENOVA – Giornata intensa a Genova per gli appassionati di vela, con le iniziative organizzate dalla FIV nel contesto della 56ma edizione del Salone Nautico, evento organizzato da I Saloni Nautici SPA con il patrocinio di UCINA Confindustria Nautica, e in programma fino a domani, domenica 25 settembre, presso gli spazi della Fiera ligure.

Dopo che ieri l'attenzione era stata focalizzata sulla vela olimpica, con l'incontro organizzato al Teatro del Mare, condotto dal giornalista di RAI Sport Giulio Guazzini e andato in diretta su RAI Sport 1, che ha avuto come ospiti il Vice Presidente della Federazione Italiana Vela Francesco Ettore, il Direttore Tecnico della Squadra Olimpica Michele Marchesini, il Tecnico della tavola a vela RS:X Adriano Stella e gli atleti Flavia Tartaglioni e Mattia Camboni, rappresentanti dell'Italia Team che ha partecipato ai recenti Giochi Olimpici di Rio de Janeiro, oggi media e appassionati si sono ritrovati nuovamente al Teatro del Mare per celebrare una giornata dedicata alla vela d'altura.

Un appuntamento che ha avuto il suo culmine nella premiazione del Campionato Italiano Offshore 2016, il circuito ideato dalla Federazione Italiana Vela che riunisce le quindici regate d'altura più importanti che si svolgono nei mari italiani e che assegna gli ambiti titoli Italiani di vela offshore, sia overall che nelle singole classi.

A ricevere dalle mani del Vice Presidente Francesco Ettore la medaglia del titolo Italiano Assoluto è stato Renzo Grottesi, armatore dello Swan 42 BeWild, primo di una classifica che ha coinvolto oltre 500 barche d'altura. L'equipaggio di BeWild si è aggiudicato il titolo anche in Classe 1 e il premio di miglior barca dell'Adriatico, mentre al Mylius 14E55 Milù III di Andrea Pietrolucci è andata la vittoria in Classe A, al Grand Soleil 40 Alvarosky del Presidente UVAI Francesco Siculiana in Classe 2, al Comet 38s Scicca di Leonardo Servi in Classe 3 (e il premio di miglior barca del Tirreno), all'Este 31 Globulo Rosso Carburex di Alessandro Burzi in Classe 4 e al SunFast 3600 Lunatika di Stefano Chiarotti il successo in Classe per 2. Sul palco, oltre ad Ettore, erano presenti Fabrizio Gagliardi, Consigliere Federale con delega alla vela d'altura e principale fautore del Campionato Italiano Offshore, e il Segretario Generale della FIV Gianni Storti.

La premiazione del Campionato Italiano Offshore è stata il culmine di una giornata dedicata alla vela d'altura, con una serie di eventi di scena al Teatro del Mare – dalla presentazione del Campionato Mondiale ORC 2017 di Trieste, della nota regata 151 Miglia e della Regata delle Torri Saracene, entrambe tappa del circuito dell'Italiano Offshore, alla premiazione del Trofeo Arcipelago Toscano 2016 – che hanno coinvolto molti appassionati giunti appositamente alla Fiera di Genova.

Ma i grandi numeri, quelli che in questi giorni del Salone stanno generando soddisfazione e sorrisi, sono sempre quelli che coinvolgono lo stand a mare della FIV, dove si svolge tutta l'attività didattica, gestita direttamente dalla Prima Zona FIV con i suoi dirigenti e giovani istruttori, e con il coinvolgimento delle scolaresche di Genova e Provincia, grazie alla collaborazione con la Direzione Regionale del MIUR.

Un'attività che ad oggi, quando manca ancora un giorno alla chiusura di questa 56ma edizione del Salone Nautico, ha coinvolto circa un migliaio di studenti (gli stessi, ottimi numeri dell'anno scorso) impegnati in vere e proprie lezioni di vela che comprendono una parte didattica a terra e una prova a mare con qualificati Istruttori federali.

Oltre a questi, anche numerose realtà liguri in ambito sociale hanno approfittato della possibilità di provare le imbarcazioni federali portate appositamente alla Fiera, sempre seguiti dagli istruttori FIV, un'occasione unica per promuovere la vela e far avvicinare a questa magnifica disciplina – uno sport realmente per tutti – anche le persone meno fortunate.

Ricordiamo che anche quest'anno sono previste numerose agevolazioni per i tesserati: tutti i ragazzi nati dopo l'1 gennaio 2006, infatti, entreranno gratuitamente al Salone se accompagnati da un adulto, mentre i tesserati della Federazione Italiana Vela che presenteranno la tessera alle casse (all'ingresso è possibile trovarne una contraddistinta dal logo FIV), otterranno un "due per uno" e quindi con un solo biglietto potranno entrare due persone. La FIV è presente alla Fiera con uno stand principale, allestito presso il Piazzale Marina 1 coperto (Stand W22), a fianco del Teatro del Mare, e uno stand a mare sul pontile, situato dopo il Padiglione B.



Tilli Antonelli, la nautica made in Italy alla sfida del silenzio

Genova - Velaio in Liguria, fondatore di Pershing e ora di Wider. «Sono ripartito da sottozero». Ha portato al Salone l'ammiraglia 150 Genesi. «Il socio malese? Non intacca lo stile tricolore».

Genova - «Sono ripartito da sottozero». Quella di Tilli Antonelli, patron del marchio Wider, che ha portato al Salone Nautico di Genova l'ammiraglia della rassegna (il 150 Genesi, 47 metri, salpato venerdì per il Monaco Boat Show) è una delle tante storie del made in Italy della nautica. Una storia di sfide. Nasce a Ravenna, 61 anni fa. Velista, corre con Raul Gardini sul Naif, lavora al Moro di Venezia, poi in Liguria nelle vele, la Hood a Sanremo e la Horizon a Rapallo, che diventerà North Sails. Finché a Fano passa al motore e vara con i Cantieri navali dell'Adriatico il primo Pershing - dal nome del missile -, un 45 piedi disegnato dall'allora sconosciuto Fulvio DeSimoni. Sono gli Anni Ottanta, dieci anni dopo Pershing diventerà un marchio di punta della galassia Ferretti (dove assume anche la presidenza di Itama).

Nel 2010, ancora una svolta. Radicale. Antonelli lascia Ferretti Group e fonda Wider. «Non era tutto così scontato. Ho ricominciato da capo, da sottozero. Ma io dico che è ok ripartire, a me è servito per capire se prima facevo bene solo perché facevo parte di un gruppo oppure se c'era qualcosa di più». Circa un anno dopo, nell'estate 2011, Antonelli vara il suo primo modello, un open di 42 piedi, a suo modo rivoluzionario. La "barca con le ali", è stata definita. Il pozzetto si apre sulle fiancate e si trasforma in terrazza sul mare: oggi, un'idea adottata anche da altri. Ma all'epoca no. «Questa barca ha svolto il suo compito, quello di presentarci come un nuovo player sul mercato, qualcosa di diverso».

- segue

Dietro il 42 piedi c'era già l'idea del 150 Genesi. «Era stato ordinato da un cliente malese, il quale però poi ci ha messo in difficoltà perché voleva a bordo l'elicottero e un sommergibile. Ma non si poteva fare. Così abbiamo impostato un 165 piedi, sempre per lui, che sarà varato la prossima primavera. Per noi è stata un'operazione che ci ha dato respiro finanziario e un'ulteriore indicazione di fiducia».

Dopo il 42' in realtà è venuto un 32 piedi, un day cruiser che fa da tender a al 150'. «Perché non abbiamo continuato con le piccole? Il Wider 42' è stato lo scalpello per far breccia in uno scenario denso. E' piaciuto molto, soprattutto negli Usa, il marchio si è diffuso. Ma i margini si fanno con barche più grandi». C'è ancora un passaggio, intermedio, da ricordare. Il cliente che aveva ordinato il 150', e poi il 165', è Tan Sri Lim Kok Thay, presidente-ceo di Genting Berhad, colosso da 35 miliardi di dollari di capitalizzazione, che spazia dalle biotecnologie al lusso. Nel 2012 entra al 50% nel capitale di Wider e nel board. «Io ci ho messo soldi e know-how; lui soldi. Non penso che ciò infici l'italianità. Fermo restando che Wider 150 è una barca neutra, con standard tecnologici e di rifiniture internazionali e con stile italiano, apprezzato ovunque».

Il 150 Genesi va in acqua ad Ancona («Costruisco in casa») nel 2015. Ora è in vendita. La sua peculiarità è il diesel elettrico. «Quattro gruppi elettrogeni che producono energia per 56 batterie, in ioni di litio. Con 68 litri all'ora fa i 10 nodi e ha un'autonomia di 4600 miglia. Ma il plus è il silenzio: è questa la vera nuova frontiera del lusso. Il Rina ci ha riconosciuto la Comfort Class, che valuta rumore e vibrazioni da zero a 100. Noi abbiamo ottenuto il massimo, unici al mondo». All'orizzonte? «Un 64-66 metri e un 38 metri. E i motori elettrici, la rotta più corretta». Resta il capitolo Ucina-Nautica italiana. «Sono entrato in Ucina perché me lo ha chiesto Massimo Perotti. La spaccatura non fa bene al settore. Io non sono un ribelle, anche spesso faccio fatica a capire riti e logiche associative».
