

INDICE



Dai porti

Trieste:

"...Tui Cruises, home port a Trieste..." (The Medi Telegraph)

Venezia:

"...Sulpiter, pianificazione della logistica urbana per migliorare il trasporto merci..." (Il Nautilus)

Genova:

"...Port Crash", presentazione di uno studio su urti e collisioni nei porti..." (The Medi Telegraph, Informatore Navale, Ferpress)

"...Nautica Italiana..." (The Medi Telegraph, Ansa, Informatore Navale, Informatore Navale, Il Nautilus)

La Spezia:

"...Rimorchiatori in sciopero..." (Il Secolo XIX, The Medi TelegraphGazzetta del Sud)

Livorno:

"...Il "Mediterraneo" finalmente torna a "galleggiare"..." (La Nazione)

"...Avvistate in Fortezza 14 specie di volatili..." (Il Nautilus)

Napoli:

"...A sorpresa Napoli perde appeal..." (Il Sole 24 Ore)

Taranto:

"...Porto: sette mesi in crescita..." (Informazioni Marittime)

Olbia:

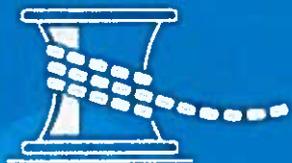
"...Catamarano a Olbia per aggiornare cartografia..." (Ansa)

Messina:

"...A Milazzo una fila di pontili Madi porto ne servirebbe uno nuovo..."
(Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Lavori al porto: "Fondi non rischio"..." (Giornale di Sicilia, La Sicilia)



Focus:

- **Sicurezza nei porti** (La Repubblica, Libero.it, Palermo Today, Live Sicilia, Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List



Tui Cruises, home port a Trieste

Trieste - La nave da crociera "Mein Schiff 2" farà base al terminal passeggeri dal 2018.

Trieste - La compagnia Tui Cruises ha scelto Trieste come home port adriatico per la sua "Mein Schiff 2" nel 2018, un altro bel colpo per Trieste Terminal Passeggeri dopo la conferma che nel 2017 avrà in home port parziale la "Costa Luminosa". Finora le navi di Tui si sono abitualmente spinte in Adriatico soltanto fino a Ragusa in Dalmazia (Dubrovnik), mentre tra due anni raggiungeranno con il capoluogo giuliano la parte più a Nord di questo mare. Fa notizia il fatto che sicuramente Venezia non sarà presente nella programmazione di MS2, probabilmente i problemi sul transito della navi in Laguna ha sconsigliato la compagnia tedesca a includere anche questa destinazione nei suoi programmi. Per chi non conoscesse Tui Cruises, ricordiamo che si tratta di un premium brand dedicato al mercato tedesco nato a seguito di una joint venture paritaria tra il gruppo Royal Caribbean e Tui, colosso teutonico del turismo. Il successo di questo marchio ha permesso alla compagnia di investire in un importante programma di nuove costruzioni che sono in corso di realizzazione nel cantiere finlandese di Turku (pochi giorni fa è stata tagliata la prima lamiera della nuova ammiraglia da 111.500 tonnellate di stazza lorda). Tornando a Trieste, questo importante traffico porterà in dote una movimentazione di circa 40.000 passeggeri in 12 toccate secondo le stime di Ttp.

Inoltre anche l'aeroporto del Friuli-Venezia Giulia beneficerà dei charter che porteranno nella regione la maggior parte dei crocieristi tedeschi pronti ad imbarcarsi su Ms2. La nave che toccherà Trieste ha 77.302 tonnellate di stazza lorda e può portare 1.886 passeggeri in cabina doppia. E' stata realizzata da Meyer Werft a Papenburg per conto di Celebrity Cruises (gruppo Royal Caribbean) con il nome di Mercury; **nel 2011 è stata trasferita a Tui Cruises che l'ha inviata a Bremerhaven per un significativo refitting nel bacino di Lloyd Werft per adeguarla agli standard del suo marchio.** Nel 2019 verrà trasferita alla controllata Thomson Cruises quando entrerà in servizio la nuova Mein Schiff 2 che verrà realizzata sempre al Meyer Turku Shipyard.

- segue

«Siamo stati per un lungo periodo impegnati in diversi incontri con il management di Tui, quello più importante, però, è stato al Seatrade di Fort Lauderdale - spiega **Franco Napp, amministratore delegato di Ttp**- e dopo quest'incontro abbiamo organizzato una visita tecnica al nostro terminal che è stata fondamentale per conquistare questo prestigioso cliente. Inoltre in quest'occasione abbiamo organizzato, per i rappresentanti della compagnia, una visita turistica per illustrare il potenziale di questa destinazione. Abbiamo loro proposto un tour delle principali chiese triestine inclusa San Giusto, poi un'escursione al Castello di Miramare. Infine abbiamo portato i nostri ospiti fuori città a vedere le rovine romane di Aquileia e a Cormons in una cantina per una degustazione di vini. Ho voluto far conoscere a Tui non soltanto Trieste ma anche le bellezze della nostra Regione, inclusa l'offerta enogastronomica, poi saranno loro a valutare le escursioni da proporre ai loro turisti». **Anche Zeno D'Agostino**, presidente di Ttp, ha sottolineato come questa nuova acquisizione confermi che gli sforzi intrapresi dalla società negli ultimi anni siano stati impostati nella giusta direzione. Maggiori informazioni sugli itinerari offerti da Tui Cruises da Trieste saranno resi noti con la pubblicazione del catalogo estivo 2018 entro la fine dell'anno.

Il Nautilus

SULPITER, PIANIFICAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA PER MIGLIORARE IL TRASPORTO MERCI



VENEZIA – Un progetto europeo al servizio delle Pubbliche Amministrazioni per facilitare la governance del trasporto merci urbano in un contesto di sostenibilità ambientale ed energetica. Si chiama SULPiTER – acronimo di Pianificazione sostenibile della logistica urbana per il miglioramento del trasporto merci regionale – ed è stato approvato nell’ambito del primo bando del programma di cooperazione transfrontaliera “Interreg Central Europe 2014-2020” per supportare i policy makers delle aree urbane funzionali di Budapest, Maribor, Brescia, Poznan, Bologna, Stoccarda e Fiume.

Lo scopo è migliorare la comprensione del fenomeno del trasporto merci in una prospettiva di sostenibilità ambientale ed energetica. SULPiTER, partito a giugno 2016 con un budget di quasi 2,5 milioni di euro, vuole incrementare la capacità delle Pubbliche Amministrazioni a sviluppare ed adottare piani urbani della logistica sostenibile (SULPs).

L’Unione Europea investe ogni anno milioni di euro per progetti di cooperazione sociale e territoriale, ma spesso solo esperti e policy makers sono coinvolti decidendo come investire i soldi. Per garantire che le priorità di progetto riflettano i desideri e bisogni del territorio, SULPiTER svilupperà e applicherà strumenti transnazionali per migliorare la comprensione e la governance del trasporto merci urbano e guiderà le autorità nelle loro decisioni politiche, grazie al coinvolgimento di differenti stakeholders privati e pubblici.

Grazie a sessioni di training, dedicate anche alle istituzioni che non sono partner del progetto, SULPiTER stimolerà cittadini europei e policy makers affinché possano formulare le loro visioni per il futuro. Il progetto, di cui Unioncamere del Veneto–Eurosportello è coordinatore per la parte relativa alla Building governance in urban freight, interesserà in Italia Veneto, Emilia Romagna e Lombardia.

SULPiTER introduce nelle politiche per la mobilità l’obiettivo della riduzione del consumo energetico non solo grazie a innovazioni tecnologiche, ma integrandole con le dimensioni del cambiamento organizzativo e del comportamento nel trasporto merci, nella pianificazione territoriale e governance. Le aree urbane funzionali studiate (logistica di area vasta) affronteranno sfide comuni come l’aumento dell’intensità e la frammentazione del flusso del trasporto merci, il significativo aumento del traffico nei nodi logistici e multimodali e il rapporto conflittuale tra la mobilità dei passeggeri e il trasporto merci nelle aree urbane funzionali. Il partenariato transnazionale, oltre a Unioncamere del Veneto – Eurosportello, coinvolge Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica – coordinatore del progetto, Municipality of 18th District of Budapest, Università di Maribor, Central European Initiative – utive Secretariat, Brescia Mobilità, Institute of Logistics and Warehousing, Poznan, Città metropolitana di Bologna, Stuttgart Region Economic Development Corporation, Vecses, Rijeka, KLOK Logistics Cooperation Centre, Maribor. A questi si aggiungono una serie di partner associati: Regione Emilia Romagna, Municipalità della Città di Budapest, Ministero dello Sviluppo Economico – Dipartimento dello sviluppo regionale tecnologico, Comune di Padova, Comune di Venezia, Comune di Treviso, Comune di Brescia, Comune di Bologna, Regione di Stoccarda, Comune di Trieste, Regione Friuli Venezia Giulia, Capodistria.

The Medi Telegraph



“Port Crash”, a Genova la presentazione di uno studio su urti e collisioni nei porti

Genova - L'incontro a Palazzo San Giorgio il 5 settembre. Analisi a cura di Bruno Dardani e Massimiliano Grasso.

Genova - **Verrà presentato in anteprima a Genova, il 5 settembre presso la sede dell'Autorità portuale (Palazzo San Giorgio), il primo studio sulla ripetitività di urti e collisioni fra navi e banchine nei maggiori porti italiani.** Lo studio è stato progettato nella forma e-book e blog interattivo. La presentazione sarà anche l'occasione per un confronto fra i principali opinion leaders del settore, la prima dopo l'approvazione della riforma portuale, sulla correlazione fra carenze infrastrutturali e sinistri nelle acque “protette” degli scali marittimi.

PORT CRASH presentazione a Genova dello studio su urti e collisioni dei porti



PORTCRASH

*Dove maggiore è la concentrazione di navi,
più alte sono le percentuali di sinistri, scontri,
micro-collisioni, incidenti;
un'analisi inedita sugli scali italiani
e sulle statistiche assicurative e non*

5 SETTEMBRE 2016 h. 09.30

Palazzo San Giorgio- Sala dei Capitani
VIA DELLA MERCANZIA 2 - GENOVA

Genova, 25 agosto 2016 - Verrà presentato in anteprima a Genova, il 5 settembre presso la sede dell'Autorità Portuale a Palazzo San Giorgio, il primo studio sulla ripetitività

di urti e collisioni fra navi e banchine nei maggiori porti italiani.

Lo studio è stato progettato nella forma e-book e blog interattivo.

La presentazione sarà anche l'occasione per un confronto fra i principali opinion leaders del settore, la prima dopo l'approvazione della riforma portuale, sulla correlazione fra carenze infrastrutturali e sinistri nelle acque "protette" degli scali marittimi.

Saluti:

- Ammiraglio Ispettore Giovanni Pettorino Commissario Autorità Portuale di Genova
- Edoardo Rixi Assessore regionale

Porti piccoli/navi grandi

Introduzione:

- Luigi Merlo Consigliere del Ministro dei Trasporti

Lo studio:

- Bruno Dardani
- Massimiliano Grasso

Ne discutono:

- Marco Conforti, Presidente Assiterminal
- Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti
- Roberto Martinoli, Consigliere Confitarma
- Pasqualino Monti, Presidente Assoporti

Genova: il 5 settembre presentazione studio su urti e collisioni dei porti

(FERPRESS) – Genova, 25 AGO – Verrà presentato in anteprima a Genova, il 5 settembre presso la sede dell'Autorità Portuale a Palazzo San Giorgio, il primo studio sulla ripetitività di urti e collisioni fra navi e banchine nei maggiori porti italiani. Lo si apprende da una nota.

Lo studio è stato progettato nella forma e-book e blog interattivo.

La presentazione sarà anche l'occasione per un confronto fra i principali opinion leaders del settore, la prima dopo l'approvazione della riforma portuale, sulla correlazione fra carenze infrastrutturali e sinistri nelle acque "protette" degli scali marittimi.



Calenda tenta la mediazione tra Ucina e Nautica Italiana / IL CASO

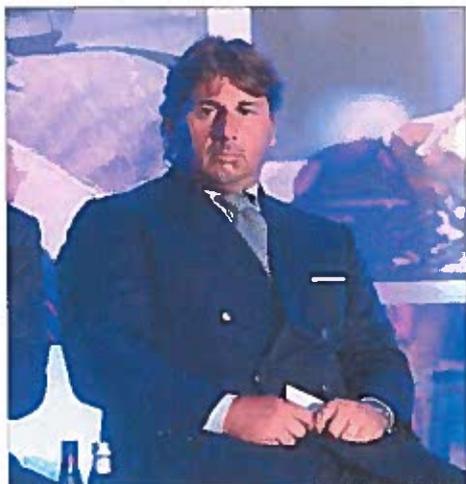
Genova - Convocati a Roma i vertici delle due associazioni. Salone di Genova e Confindustria i due argomenti all'ordine del giorno.

Genova - Difficile, probabilmente impossibile, **pensare che in Italia il settore della nautica possa tornare unito**, almeno nel breve periodo. Ma da parte del ministero dello Sviluppo economico c'è la volontà di far dialogare le due associazioni che rappresentano il comparto, **Ucina e Nautica Italia**, almeno su alcuni temi. Tradotto in parole povere, tentare - dopo i fallimenti dei mesi scorsi - una mediazione che porti i sodalizi a sotterrare l'ascia di guerra e avviare un confronto. Proprio per questo motivo, secondo fonti vicine al dossier, il ministro **Carlo Calenda** ha convocato i vertici delle due associazioni a Roma per un faccia a faccia che si terrà i primi giorni di settembre. **Il primo argomento all'ordine del giorno sarà il Salone Nautico di Genova**, evento organizzato da Ucina al quale i marchi di Nautica Italiana non parteciperanno.

Il ministro Calenda ha sempre detto che il governo potrebbe destinare alla manifestazione ligure un contributo di circa 1,5 milioni di euro, a patto che il settore sia unito, tanto che i fondi per l'edizione 2016 della manifestazione potrebbero essere a rischio. **Il secondo tema che scotta è quello di Confindustria**: Ucina ne fa parte da anni, mentre la richiesta di iscrizione da parte di Nautica Italiana è stata respinta. La bocciatura non è stata presa bene da alcuni grandi marchi del settore, **tra cui Azimut, Ferretti, Perini Navi e Baglietto**, che hanno lasciato l'associazione degli industriali, creando non poco imbarazzo in viale dell'Astronomia. Nel frattempo, l'associazione guidata da Lamberto Tacoli, ha comunicato ieri che il numero dei soci è salito a quota 67 con l'ingresso di Amare Group, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing.

Quattro nuovi gruppi entrano in Nautica Italiana

Amare, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing



(ANSA) - MILANO, 25 AGO - Quattro nuovi gruppi, Amare Group, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing entrano a far parte di Nautica Italiana, affiliata a Fondazione Altagamma, che riunisce le eccellenze Made in Italy dell'intero comparto. Arrivano così a quota 67 le aziende italiane associate, ricorda una nota che, impiegando nel loro complesso poco meno di 4500 dipendenti diretti e 15.000 operatori dell'indotto, esprimono un valore complessivo della produzione di 1500 milioni di euro e rappresentano l'80% della produzione italiana di imbarcazioni e il 95% del valore delle esportazioni, voce portante del comparto.

NAUTICA ITALIANA: CON QUATTRO NUOVI ASSOCIATI SALE A 67 IL NUMERO DEI SOCI



Entrano Amare Group, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing. Continua la crescita dell'Associazione nei settori della cantieristica, della componentistica, dei servizi di repair, refit, progettazione e dei porti turistici.

Milano, 25 agosto 2016 – Amare Group, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing sono i quattro nuovi associati di NAUTICA ITALIANA, che conta oggi 67 soci, a dimostrazione della crescita significativa e costante dell'Associazione.

L'interesse dimostrato conferma la fiducia degli operatori nel progetto di NAUTICA ITALIANA, affiliata a Fondazione Altagamma, che riunisce le eccellenze Made in Italy dell'intero comparto – Industria, Servizi e Territori – e che grazie ai nuovi marchi aumenta ulteriormente la propria rappresentanza del settore.

Arrivano così a quota 67 le aziende italiane associate a NAUTICA ITALIANA, che, impiegando nel loro complesso poco meno di 4500 dipendenti diretti e 15.000 operatori dell'indotto, esprimono un valore complessivo della produzione di 1500 milioni di euro (fonte: dati bilanci aziende associate NI) e rappresentano l'80% della produzione italiana di imbarcazioni e il 95% del valore delle esportazioni, voce portante del comparto.

“Siamo orgogliosi di dare il benvenuto a questi quattro nuovi soci, che, oltre a rappresentare il costante interesse e la fiducia degli operatori, confermano la solidità del nostro progetto. Per tutti noi è un ulteriore stimolo a continuare a perseguire la nostra missione di valorizzazione del settore, di cui l'Italia è leader indiscussa” – commenta Lamberto Tacoli, presidente di NAUTICA ITALIANA.

14 NUOVI SOCI DI NAUTICA ITALIANA

AMARE GROUP srl AMARE GROUP, con un'esperienza di oltre 20 anni in diversi settori di attività, è specializzata in tecniche di lavorazione di alluminio e acciaio inox. Il team di progettazione collabora efficacemente con i dipartimenti di ingegneria dei principali cantieri italiani e internazionali.

BELLOTTI s.p.a. Dal 1927 Bellotti opera con esperienza e professionalità nel settore del legno e dei suoi derivati sul mercato nazionale ed internazionale, diventando sinonimo di innovazione, garanzia di qualità e servizio al cliente. Lo studio e la costante ricerca su materiali specialistici e ad alta tecnologia, uniti all'esperienza e al dinamismo della rete commerciale, sono la risposta ideale per molte aziende primarie che hanno scelto Bellotti come partner strategico in diversi settori: arredamento, trasporti e nautica. L'azienda è leader nella produzione di compensati marini, certificati RINA, BS1088 e Germanischer Lloyd's, innovativi pannelli compositi fonoassorbenti e nell'importazione diretta di Teak dalla Birmania. In Italia il pregiato Teak viene rilavorato secondo le specifiche del client per ottenere manufatti su misura e di alta qualità come le doghe per i ponti e i compensati impiallacciati. Da sempre attenta all'impatto ambientale e sociale della propria attività e di tutta la filiera, Bellotti ha ottenuto diverse certificazioni: FSC, PEFC, LEGNOK.

MAORI YACHT srls Il cantiere Maori Yacht nasce nel 2007 a Olbia con l'idea di elaborare un nuovo concetto di vivere il mare, che racchiude le doti marine delle barche a vela e la versatilità di quelle a motore. Così è nato un progetto completamente indipendente: la progettazione e produzione di yacht e day-cruiser di lusso dal design innovativo/contemporaneo, prestazioni eccellenti ed

- segue

ampia possibilità di personalizzazione. Ad oggi Maori Yacht ha varato 29 imbarcazioni in diversi modelli e sono in stato di avanzamento due nuovi modelli innovativi – Maori 54 e Maori 62ft – che verranno presentati nel biennio 2016-2017, oltre a progetti di yacht custom oltre i 30 metri. Ogni modello della famiglia MAORI è 100% Made in Italy, un progetto a sé, al centro del quale si trova il cliente con le proprie idee e desideri. Maori Yacht ha avviato la costruzione della terza unità produttiva, dimostrando la continua crescita del cantiere e l'affermazione sui mercati Internazionali delle sue imbarcazioni di lusso.

ORGANIZZAZIONE LEASING srl Organizzazione leasing srl nasce nel 2014 in seguito a normative che regolano l'operatività dell'intermediazione finanziaria e andando ad ampliare la gamma di servizi al fianco della "storica" attività omonima operante nel settore finanziario, presente dal 1982, e la S.a.f. srl, operante in ambito assicurativo. La società è attiva sia nell'intermediazione della locazione finanziaria (leasing) – in tutti i settori, con una particolare specializzazione nel settore nautico – , sia nell'intermediazione di finanziamenti a breve e medio termine, operando con i principali Istituti di Credito presenti sul territorio Italiano. Il gruppo societario si propone di offrire un servizio di consulenza agli associati di NAUTICA ITALIANA nel campo finanziario e assicurativo.

NAUTICA ITALIANA

www.nauticaitaliana.net

Dall'iniziativa di 25 tra i più importanti brand italiani del settore, nel 2015 è nata "NAUTICA ITALIANA", Associazione affiliata a Fondazione Altgamma, che oggi (luglio 2016) conta 67 Soci.

L'associazione ha l'obiettivo di riunire le eccellenze dell'intero comparto nautico – Industria, Servizi e Territori – per poter garantire:

- ▣ rappresentatività del Made in Italy, della cultura e dello stile italiano
- ▣ forte impegno rivolto all'export del prodotto o del servizio
- ▣ reputazione nazionale e internazionale per la qualità del prodotto e servizio, relazioni con imprese del comparto e affini, etica nei confronti del cliente.

Scelta strategica di NAUTICA ITALIANA, in tal senso, è la forte e significativa alleanza con Fondazione Altgamma, che dal 1992 riunisce le imprese più rappresentative dell'alta industria culturale e creativa italiana, in settori quali moda, design, alimentare, hotelierie, gioielleria, automotive, che si distinguono per innovazione, qualità, design e servizio. L'accordo di affiliazione con la Fondazione consente di aprire nuovi canali di confronto e sinergie trasversali con altre eccellenze del Made in Italy, in un'ottica ancora più ampia di supporto e rilancio del Sistema Paese, grazie ad un più forte dialogo con le Istituzioni, utile anche a valorizzare la nautica italiana.

I capisaldi fondanti di Nautica Italiana:

- ▣ la Carta dei Valori, che trova riflesso nel Codice Etico dei singoli Associati
- ▣ la rappresentanza trasversale del comparto
- ▣ la conoscenza e diffusione territoriale e le relazioni con Distretti e Territori
- ▣ le relazioni con le altre Associazioni della Nautica del nostro Paese.

I PROGETTI

Nello spirito degli scopi associativi di NAUTICA ITALIANA, questi sono i primi progetti deliberati dai Soci Fondatori:

La Carta dei Valori e il Contratto Etico

NAUTICA ITALIANA riconosce quali elementi essenziali i seguenti principi:

- ▣ garanzia della legalità
- ▣ soddisfacimento delle aspettative del cliente
- ▣ trasparenza e correttezza delle registrazioni contabili
- ▣ scelta corretta di fornitori e business partner
- ▣ rispetto della sicurezza e salute sul lavoro
- ▣ responsabilità sociale d'impresa
- ▣ tutela dell'ambiente.

- segue

Le aziende associate hanno l'obbligo di coniugare i principi e le regole della Carta dei Valori, all'interno dei propri Codici Etici. Il Contratto col cliente deve prevedere quei principi di etica e trasparenza dettati dalla Carta dei Valori. Obiettivo concreto è poter esprimere in modo condiviso e omogeneo a livello associativo un messaggio di credibilità e reputazione presso i mercati internazionali.

L'adozione da parte di NAUTICA ITALIANA della Carta dei Valori costituisce uno strumento per dare alle aziende associate, quasi totalmente orientate all'export, la forza di un'immagine coerente e integrata, fondamentale per vincere il deficit di reputazione che le imprese italiane incontrano all'estero.

2) Il Manifesto della Nautica Italiana

Dalla consapevolezza della necessità assoluta di ridare slancio al comparto partendo dalla definizione di un quadro normativo che, correggendo alcune distorsioni, ristabilisca definitivamente fiducia e chiarezza sia tra gli operatori che tra la clientela nazionale e internazionale, con il "Manifesto della Nautica Italiana" l'Associazione avanza nove proposte essenziali che rappresentano un pacchetto di interventi realizzabili tutti insieme con una normativa chiara ed integrata, relative a cinque ambiti strategici:

- Fiscalità e trasparenza
- Sviluppo della piccola media nautica
- Supporto all'industria dei Grandi Yacht e i suoi servizi
- Sostegno agli operatori di Marina e infrastrutture
- Semplificazione delle procedure

LE NOVE PROPOSTE SONO:

- Un "Bollino Oro" che anticipi i controlli a terra invece che in mare
- La moratoria dei controlli a bordo fino all'adozione del Registro Telematico
- Creazione di strutture ricettive per i natanti, a gestione senza scopo di lucro
- Istituzione di un Registro Italiano concorrenziale per grandi yacht commerciali
- Normativa per i titoli professionali in linea con quella degli altri Paesi europei
- Uniforme applicazione dell'IVA al 6,6% per il noleggio delle navi da diporto
- Mantenimento dei patti contrattuali dello Stato per le concessioni dei marina
- Emanazione dei principali Decreti attuativi del Codice della Nautica nel più breve tempo possibile
- Una definitiva semplificazione della burocrazia e delle norme.

NAUTICA ITALIANA, lavorando a fianco delle Istituzioni, potrebbe garantire un risultato concreto e importante per il settore nautico e quindi per l'occupazione, a fronte di un minimo impatto economico per lo Stato.

3) Monitoraggio del comparto

NAUTICA ITALIANA si impegna a raccogliere, analizzare e distribuire, a cadenza periodica per i propri associati, i dati e le statistiche, tanto sulle produzioni che sulle vendite, relativi al mercato nazionale ed internazionale.

Obiettivo concreto e innovativo rispetto all'attuale offerta di base:

- tempestività e attualità delle informazioni e dei dati comunicati per poter costituire un reale strumento per tutti gli operatori;
- ampiezza a 360 gradi (industria, servizi, territori) dei dati raccolti e degli scenari descritti;
- maggior dialogo con gli interlocutori internazionali, per poter fornire dati aggregati anche a livello globale dei mercati esteri più coerenti e utili a far comprendere agli operatori della nautica del Paese quali siano i loro mercati di maggior interesse.

4) Nuova strategia di Eventi

Partendo da un'approfondita analisi dello scenario complessivo, delle priorità di crescita estera e delle esigenze del comparto per un supporto alla promozione sul mercato domestico, NAUTICA ITALIANA ha elaborato una strategia di promozione basata sullo sviluppo di nuovi eventi dedicati al settore, in collaborazione con partner professionali e indipendenti, e completato da nuove formule di presidio di eventi esistenti nazionali e internazionali.

Punti cardine di tale strategia saranno due importanti eventi espositivi:

- uno indoor dedicato alla piccola e media nautica, che avrà luogo idealmente in autunno

- segue

□ uno outdoor, dal carattere internazionale e innovativo, dedicato alla grande nautica, che avrà luogo idealmente in primavera. Parallelamente, sempre in collaborazione con partner professionali e in sinergia con Fondazione Altagama, NAUTICA ITALIANA sta sviluppando format innovativi di presidio dei principali eventi esteri per la promozione di «Italian Yachting Lifestyle», oltre che un programma di iniziative collaterali ai grandi eventi finalizzati a far vivere la Nautica 365 giorni l'anno.

DIVENTARE SOCI

NAUTICA ITALIANA associa pariteticamente le aziende appartenenti alle tre principali aree settoriali del comparto nautico:

- Cantieristica e Componentistica;
- Servizi/Refit/Design/Professioni;
- Marina e Territori di eccellenza/Distretti Regionali della Nautica.

Possono far parte di NAUTICA ITALIANA le aziende della produzione di unità da diporto e accessori, dei servizi di eccellenza, i distretti nautici che:

- a) svolgono un'attività conforme a quella specificata nello Statuto;
- b) sono rappresentative del Made in Italy, della cultura e dello stile italiano;
- c) esprimono un significativo impegno rivolto all'export del prodotto o del servizio;
- d) godono di reputazione nazionale e internazionale per la qualità del prodotto e servizio, per le relazioni con imprese del comparto e affini, per l'etica nei confronti del cliente;
- e) possono contare su una struttura finanziaria adeguata alle esigenze di produzione e di presenza sul mercato;
- f) sono dotate di una struttura gestionale e di produzione in grado di assicurare al prodotto o servizio offerto uno standard qualitativo elevato. A titolo di esempio: contrattualistica, sistemi di controllo di qualità, di relazioni con i clienti, copertura assicurativa dei rischi;
- g) hanno in Italia la propria sede ed il centro dei propri affari e vantano una presenza attiva da almeno cinque anni nel mercato e/o nel comparto della nautica;
- h) sono obbligatoriamente rappresentate nell'Associazione dal Presidente, o dal Vicepresidente, o dall'Amministratore Delegato, o da una persona che può validamente impegnare l'azienda, debitamente delegata da questa.

A NAUTICA ITALIANA possono aderire le aziende, le persone fisiche e giuridiche, gli enti tutti in possesso di tali requisiti.

L'adesione avviene su invito ed esame delle proposte da parte degli Organi Direttivi di NAUTICA ITALIANA.

GLI ORGANI DIRETTIVI

Gli Organi di NAUTICA ITALIANA sono:

- L'Assemblea degli Associati;
- Il Presidente;
- I Vice Presidenti, in numero di 4;
- I Consiglieri, fino ad un numero massimo di 6;
- Il Comitato di Presidenza, composto dal Presidente, dai Vice Presidenti, dai Consiglieri;
- Il Segretario Generale.

Per una migliore efficacia e operatività dell'Associazione, è previsto che il Comitato di Presidenza conferisca eventuali deleghe di funzioni sia al Presidente, sia ai Vice Presidenti, sia ai singoli componenti del Comitato stesso.

Il Comitato di Presidenza

Presidente Lamberto Tacoli

Vice Presidente Luigi Alberto Amico

Vice Presidente Cataldo Aprea

Vice Presidente Fabio Boschi

Vice Presidente Giovanna Vitelli

Consigliere Corrado Salvemini

- segue

Segretario Generale Lorenzo Pollicardo

NAUTICA ITALIANA ha sede presso la Fondazione Altagamma, a Milano.

Per informazioni:

Lorenzo Pollicardo

Segretario Generale

NAUTICA ITALIANA

T. +39 02 72003321

M.+39 3407392043

e-mail: segreteria@nauticaitaliana.net

I SOCI

NAUTICA ITALIA conta oggi 67 Soci.

(dato al 26 luglio 2016. L'elenco aggiornato è consultabile al sito www.nauticaitaliana.net)

Brand Settore

1. Alfa Servizi Nautici Refit & Repair
2. All Services Servizi
3. Amare Group srl Componentistica
4. Amico & Co Refit & Repair
5. Amico Loano Refit & Repair
6. Apremare Costruzione Imbarcazioni (motore)
7. Arcadia Yachts Costruzione Grandi Yacht
8. Azimut Costruzione Imbarcazioni (motore)
9. Baglietto Costruzione Grandi Yacht
10. Bellotti spa Accessoristica
11. Benetti Costruzione Grandi Yacht
12. Bva Italy Servizi/Marina
13. Cantiere delle Marche Costruzione Grandi Yacht
14. Cantieri di Pisa/Mondomarine Costruzione Grandi Yacht
15. Cantieri di Samico Costruzione Imbarcazioni (motore)
16. CNM – Cantieri Navali del Mediterraneo Costruzione Imbarcazioni (motore)
17. Cerri Costruzione Grandi Yacht
18. Climma Accessoristica
19. Comar Costruzione Imbarcazioni (vela)
20. CRN Costruzione Grandi Yacht
21. Custom Line Costruzione Grandi Yacht
22. DL Yachts Dreamline Costruzione Grandi Yacht
23. E-Nav Accessoristica
24. Equinoxe Servizi
25. Ferretti Yacht Costruzione Imbarcazioni (motore)
26. Frigoboat Accessoristica
27. Gallinea Accessoristica
28. Giacomo Colombo Costruzione Imbarcazioni (motore)
29. Guidi Accessoristica
30. Itama Costruzione Imbarcazioni (motore)
31. Kifarū Yachts Costruzione Imbarcazioni (motore)

- segue

32. LG Technology Hub Costruzione Imbarcazioni (motore)
33. Lusben Refit & Repair
34. Maltese Refit & Repair
35. Maori Yachts Costruzione Imbarcazioni (motore)
36. Marina Cala de' Medici Marina
37. Marina di Genova Marina
38. Marina di Portofino Marina
39. Marina di Varazze Marina
40. Mase Generators Accessoristica
41. Mochi Costruzione Imbarcazioni (motore)
42. Mondomarine Costruzione Grandi Yacht
43. MZ Electronic Italwinch Accessoristica
44. Nautica Assistance Servizi
45. Naval Tecno Sud Accessoristica
46. ONI Officine Navali Italiane Refit & Repair
47. Opacmare Accessoristica
48. Opem Sistemi Accessoristica
49. Optima Marine Accessoristica
50. Organizzazione Leasing Servizi
51. Perini Navi Costruzione Grandi Yacht
52. Pershing Costruzione Grandi Yacht
53. Pesto Sea Group Servizi/Marina
54. Picchiotti Costruzione Grandi Yacht
55. Porto Lotti Marina
56. Porto Mirabello Marina
57. Promotech Italia Accessoristica
58. Riva Costruzione Grandi Yacht
59. Salpa Costruzione Imbarcazioni (motore)
60. San Giorgio Sein Accessoristica
61. Team Italia Accessoristica
62. Tecnopool Refit & Repair
63. Tecnorib Costruzione Imbarcazioni (motore)
64. Titi Shipping Servizi/Marina
65. Viareggio Super Yacht Costruzione Grandi Yacht
66. Videoworks Accessoristica
67. Vismara Costruzione Imbarcazioni (motore e vela)

Il Nautilus

NAUTICA ITALIANA: CON QUATTRO NUOVI ASSOCIATI SALE A 67 IL NUMERO DEI SOCI



MILANO – Amare Group, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing sono i quattro nuovi associati di NAUTICA ITALIANA, che conta oggi 67 soci, a dimostrazione della crescita significativa e costante dell'Associazione.

L'interesse dimostrato conferma la fiducia degli operatori nel progetto di NAUTICA ITALIANA, affiliata a Fondazione Altagamma, che riunisce le eccellenze Made in Italy dell'intero comparto – Industria, Servizi e Territori – e che grazie ai nuovi marchi aumenta ulteriormente la propria rappresentanza del settore.

Arrivano così a quota 67 le aziende italiane associate a NAUTICA ITALIANA, che, impiegando nel loro complesso poco meno di 4500 dipendenti diretti e 15.000 operatori dell'indotto, esprimono un valore complessivo della produzione di 1500 milioni di euro (fonte: dati bilanci aziende associate NI) e rappresentano l'80% della produzione italiana di imbarcazioni e il 95% del valore delle esportazioni, voce portante del comparto.

“Siamo orgogliosi di dare il benvenuto a questi quattro nuovi soci, che, oltre a rappresentare il costante interesse e la fiducia degli operatori, confermano la solidità del nostro progetto. Per tutti noi è un ulteriore stimolo a continuare a perseguire la nostra missione di valorizzazione del settore, di cui l'Italia è leader indiscussa” – commenta Lamberto Tacoli, presidente di NAUTICA ITALIANA.



Quattro nuovi soci per Nautica Italiana

Milano - Entrano Amare Group, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing. I marchi salgono a 67.

Milano - **Amare Group, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing** sono i quattro nuovi associati di **Nautica Italiana**. Arrivano così a quota **67** le aziende italiane associate a Nautica Italiana, che, impiegando nel loro complesso poco meno di 4.500 dipendenti diretti e 15.000 operatori dell'indotto, esprimono un valore complessivo della produzione di 1.500 milioni di euro (fonte: dati bilanci aziende associate NI) e rappresentano l'80% della produzione italiana di imbarcazioni e il 95% del valore delle esportazioni, voce portante del comparto. «Siamo orgogliosi di dare il benvenuto a questi quattro nuovi soci, che, oltre a rappresentare il costante interesse e la fiducia degli operatori, confermano la solidità del nostro progetto. Per tutti noi è un ulteriore stimolo a continuare a perseguire la nostra missione di valorizzazione del settore, di cui l'Italia è leader indiscussa», commenta **Lamberto Tacoli**, presidente di Nautica Italiana.

CISL E UIL PROCLAMANO PER DOMANI UNO STOP DI 12 ORE: «SIAMO SOTTO ORGANICO»

Spezia, rimorchiatori in sciopero

A rischio le operazioni in porto, ma la Cgil non partecipa: è scontro nei sindacati

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Lo sciopero del servizio di rimorchiaggio nel porto della Spezia è un caso economico che rischia di provocare il tilt nelle operazioni portuali di domani. Ma sullo sfondo c'è anche uno scontro sindacale tra Uil e Cisl da una parte e Cgil dall'altra.

Le prime due sigle hanno infatti proclamato uno stop di 12 ore e chiedono ai dipendenti della Rimorchiatori Riuniti Spezzini (Rrs) di lasciare ormeggiate le unità della società. La protesta arriva dopo una serie di scontri con l'azienda sia sull'organico sia sulla contrattazione di secondo livello. Per questo domani dei 4 rimorchiatori, ne sarà disponibile, secondo i calcoli dei sindacati, solo uno. «Non volevamo arrivare allo sciopero - spiega Mauro Scognamillo, segretario della Fit Cisl ligure - ma la società continua a non

voler trovare una soluzione. Ci dispiace per i disservizi che causeremo, ma non potevamo fare diversamente». I dipendenti a tempo indeterminato a Spezia sono 33, ma contando anche sui contratti a termine si superano le 40 unità. Ed è su questi numeri che si gioca il successo dell'iniziativa di domani. Perché Cisl e Uil sono convinte di avere la maggioranza degli iscritti e quindi sicure della riuscita dello sciopero. Ma la Cgil, che non ha aderito, pone dubbi sulle motivazioni che hanno portato alla rottura con l'azienda. «Da tempo abbiamo una visione diversa e non condivisa - spiega Fabio Quaretti, segretario spezzino della Filt Cgil - abbiamo anche sospeso le relazioni unitarie, ma questa volta non condividiamo nemmeno la scelta del periodo per proclamare lo sciopero». Le navi in porto in questo periodo non saranno molte come nel peri-

odo di maggior traffico per il porto spezzino, però è un periodo particolarmente intenso per le navi da crociera. Sono intanto partite le trattative con la capitaneria perché almeno un mezzo sia disponibile per garantire le condizioni di sicurezza delle navigazioni nelle acque del porto. La Rimorchiatori Riuniti Spezzini (Rrs) è controllata dalla Scafisocietà di navigazione di Napoli, che ha in gestione anche i servizi di rimorchiaggio in altri porti italiani. A Gioia Tauro opera con la Con.Tug e con la Carmelo Noli a Savona. Lo stato di agitazione durava da tempo e a Spezia c'è stata la rottura tra sindacati e azienda. «Il clima non è positivo però nemmeno a Savona - spiega Scognamillo - L'azienda non ci ha convocato ad un tavolo, mentre altre sigle sindacali hanno partecipato. È una situazione inaccettabile e non vorremmo dover aprire un altro fronte anche a Ponente».

www.themeditegraph.it



I rimorchiatori ormeggiati in porto alla Spezia

MEDITELEGRAPH



Spezia, rimorchiatori in sciopero

Genova - Cisl e Uil proclamano per domani uno stop di 12 ore: «Siamo sotto organico». A rischio le operazioni in porto, ma la Cgil non partecipa: è scontro nei sindacati.

Genova - **Lo sciopero del servizio di rimorchio nel porto della Spezia è un caso economico che rischia di provocare il tilt nelle operazioni portuali di domani.** Ma sullo sfondo c'è anche uno **scontro sindacale tra Uil e Cisl da una parte e Cgil dall'altra.** Le prime due sigle hanno infatti proclamato uno **stop di 12 ore** e chiedono ai dipendenti della Rimorchiatori Riuniti Spezzini (Rrs) di lasciare ormeggiate le unità della società. La protesta arriva dopo una serie di scontri con l'azienda sia sull'organico sia sulla contrattazione di secondo livello. Per questo domani dei 4 rimorchiatori, ne sarà disponibile, secondo i calcoli dei sindacati, solo uno. «Non volevamo arrivare allo sciopero - spiega **Mauro Scognamillo, segretario della Fit Cisl ligure** - ma la società continua a non voler trovare una soluzione. Ci dispiace per i disservizi che causeremo, ma non potevamo fare diversamente». I dipendenti a tempo indeterminato a Spezia sono 33, ma contando anche sui contratti a termine si superano le 40 unità. Ed è su questi numeri che si gioca il successo dell'iniziativa di domani. Perché Cisl e Uil sono convinte di avere la maggioranza degli iscritti e quindi sicure della riuscita dello sciopero.

- segue

Ma la Cgil, che non ha aderito, pone dubbi sulle motivazioni che hanno portato alla rottura con l'azienda. «Da tempo abbiamo una visione diversa e non condivisa - spiega **Fabio Quaretti, segretario spezzino della Filt Cgil** - abbiamo anche sospeso le relazioni unitarie, ma questa volta non condividiamo nemmeno la scelta del periodo per proclamare lo sciopero». Le navi in porto in questo periodo non saranno molte come nel periodo di maggior traffico per il porto spezzino, però è un periodo particolarmente intenso per le navi da crociera. Sono intanto partite le trattative con la capitaneria perchè almeno un mezzo sia disponibile per garantire le condizioni di sicurezza delle navigazioni nelle acque del porto. **La Rimorchiatori Riuniti Spezzini (Rrs) è controllata dalla Scafi-Società di navigazione di Napoli, che ha in gestione anche i servizi di rimorchio in altri porti italiani.** A Gioia Tauro opera con la Con.Tug e con la Carmelo Noli a Savona. Lo stato di agitazione durava da tempo e a Spezia c'è stata la rottura tra sindacati e azienda. «Il clima non è positivo però nemmeno a Savona - spiega Scognamillo - L'azienda non ci ha convocato ad un tavolo, mentre altre sigle sindacali hanno partecipato. **È una situazione inaccettabile e non vorremmo dover aprire un altro fronte anche a Ponente**».

I FATTI DELLA NERA

Il 'Mediterraneo' finalmente torna a «galleggiare»

I lavori al bacino di carenaggio

- LIVORNO -

IL BACINO galleggiante "Mediterraneo" sta per tornare in galleggiamento. Da subito dopo Ferragosto i tecnici della Benetti stanno lavorando a saldare le aperture che il sinistro causato dalla nave Urania quando l'anno scorso si abbatté sulle taccate, aveva aperto nelle casse di sostentamento. L'operazione è già in avanzata fase di esecuzione e per il momento tutto sta procedendo secondo il crono-programma tecnico elaborato dalla Benetti e approvato anche dal Rina. Entro il metà di settembre il "Mediterraneo" tornerà a galleggiare. Da parte sua l'autorità marittima (la Capitaneria di porto) ha emesso a inizio dei lavori un'ordinanza che vieta la navigazione a meno di 30 metri dalla "panna" galleggiante di protezione del bacino e impone anche alle navi di procedere nelle vicinanze alla minima velocità consentita dalla manovra. Secondo i piani di lavoro di Benetti, non appena so-



L'incidente provocò la morte di un tecnico a bordo della nave Urania che era sopra il bacino

ranno completate le chiusure delle casse di galleggiamento del bacino verranno anche praticati dei fori in carena del relitto dell'Urania, in modo che quando grazie al nuovo sistema di pompe installato nei giorni scorsi il bacino tornerà a galleggiare, anche l'Urania si svuoterà dell'acqua. Solo a quel punto si deciderà come procedere per rimuovere il relitto. Ci sono due possibilità: o sollevarlo con il pontone-gru Italia della ditta Neri, oppure trascinarlo a terra, nei piazzali del cantiere, utilizzando lo stesso sistema di cunei e paranchi che veniva usato per l'alag-

I TEMPI DELLA GARA

IL BACINO "MEDITERRANEO" DOVRÀ ESSERE DI NUOVO COLLAUDATO DAI TECNICI DEL RINA PRIMA DI TORNARE OPERATIVO. A QUEL PUNTO POTRÀ RIPARTIRE LA GARA DI CONCESSIONE



L'AREA La nave Urania inclinata sul bacino galleggiante, ora sulla zona c'è una ordinanza che vieta l'avvicinamento a meno di 30 metri

gio dei maxi-yachts in rimasuglio. In ogni caso è previsto che il relitto venga demolito, probabilmente sullo stesso piazzale dove verrà depositato.

UNA VOLTA completata l'operazione di rigalleggiamento, il "Mediterraneo" dovrà essere di nuovo collaudato dai tecnici del Rina prima di tornare operativo. E la magistratura dovrà naturalmente concludere l'inchiesta, per stabilire le responsabilità del sinistro che come noto provocò anche la morte di un tecnico a bordo dell'Urania. Solo a quel punto, conclusa l'inchiesta giudiziaria,

potrà ripartire la gara di concessione del sistema dei due bacini di carenaggio che **AREA** aveva indetto, e che fu "congelata" esattamente un anno fa, alla fine d'agosto, dopo l'affondamento provocato dall'Urania. Un congelamento che si auspica possa cessare quanto prima e che ha provocato danni notevoli anche all'attività della Benetti per la indisponibilità del "Mediterraneo". Come noto il cantiere ha dovuto addirittura mandare il suo più grande yacht a varare a La Spezia, ricorrendo a una grande chiatte rimorchiatrice.

A.F.

Il Nautilus

Porto di Livorno: avvistate in Fortezza 14 specie di volatili



LIVORNO – 14 specie di cui ben sei sedentarie. Sono gli uccelli che negli ultimi due anni hanno visitato la Fortezza Vecchia. Il Gheppio, il Gabbiano reale, il Piccione, il Rondone pallido, il Pigliamosche e lo Storno, sono ormai di casa a Livorno, tanto che alcuni di essi hanno addirittura deciso di nidificare negli anfratti del Mastio o dei bastioni, altri invece compaiono durante le migrazioni o nella stagione invernale.

Insomma, non solo turisti. Il Complesso Mediceo è oggi sempre di più un paradiso nascosto anche per il popolo alato. Ne è convinta la Lega Italiana Protezione Uccelli, che a Livorno effettua continui censimenti sugli esemplari che sorvolano la città dei Quattro Mori, e che il prossimo mercoledì, 24 giugno, a partire dalle ore 18.30, presenterà in Fortezza Vecchia al pubblico una pannellistica di carattere ecologico dedicata in particolare a descrivere l'avifauna che si può osservare nel più importante complesso monumentale della città labronica.

I pannelli sono illustrati da bellissime foto, e i testi che descrivono sinteticamente le caratteristiche ed il periodo di presenza delle diverse specie sono stati elaborati in versione bilingue, per facilitare la comprensione anche ai turisti stranieri, che notoriamente sono molto sensibili e attenti alle tematiche ambientali.

Questa operazione comunicativa per i visitatori della Fortezza Vecchia e la cittadinanza più in generale, si colloca dopo due anni di collaborazione tra l'Autorità Portuale e Lipu sul tema della gestione della nidificazione del Gabbiano reale.

La collaborazione tra APL e Lipu ha permesso inoltre di organizzare altri momenti di sensibilizzazione per i cittadini sul tema degli uccelli e della natura in città, compresa una serie di corsi dedicati al birdwatching ed alla biodiversità urbana.

“Auspichiamo – ha detto il responsabile ecologia urbana della Lipu, Marco Dinetti – che la collaborazione con APL prosegua anche nel futuro, con nuove ed interessanti iniziative in grado di permettere alla gente di scoprire gli aspetti naturalistici, beneficiando dei servizi ecosistemici che vengono prodotti dalle aree verdi, ed ai tecnici di acquisire elementi utili nella progettazione edilizia ed in tutti quegli ambiti dove necessita una gestione faunistica rispetto al patrimonio architettonico e monumentale”.

Il caso. Nel 2017 lo scalo dovrebbe registrare un calo del 40% del traffico passeggeri

A sorpresa Napoli perde appeal

napoli Ogni medaglia ha il suo rovescio. Sarà anche vero che l'avanzata dell' Isis e il tentato golpe contro Erdogan abbiano reso off limits le destinazioni turistiche di Nord Africa e Turchia a vantaggio dell' Italia, Sud in particolare. Pure noi tuttavia stiamo pagando un piccolo pegno: Napoli nel 2017 dovrebbe contare 160 attracchi crocieristici in meno, per un calo di addirittura il 40% sul movimento passeggeri.

La notizia, risalente a fine luglio, in città ha creato allarme, unica nota stonata di un momento positivo del turismo ai piedi del Vesuvio. Non è colpa però del sistema ricettivo partenopeo: Napoli è infatti da sempre scalo strategico di tutte le crociere che portano a sud del Mediterraneo, leggi Paesi arabi. A Palazzo San Giacomo, comunque, non hanno nessuna voglia di restare a guardare: il Comune da un mese fa pressing sulle compagnie di navigazione per "limitare il danno" nel 2017 e riportare nel 2018 la situazione al quadro di partenza, con 500 approdi circa e una media di 1,2 milioni di crocieristi. A settembre ci sarà un nuovo incontro tra il comune e gli armatori, nell'ambito del quale l'istituzione cittadina

presenterà un pacchetto di misure sul modello dell' accordo tra Costa Crociere e il Museo di Capodimonte. Si pensa a offerte che riguarderanno i concerti al Teatro San Carlo, l' area archeologica di Pompei, la Reggia di Caserta, Cappella Sansevero, nonché gli alberghi napoletani. «La nostra - sottolinea l' assessore al Turismo di Napoli Gaetano Daniele - sarà una proposta organica. Stiamo facendo sistema con le associazioni di categoria per trasformare Napoli in nuova porta per chi visita il Mediterraneo. Puntiamo a mettere sul tavolo convenzioni con hotel e compagnie aeree così da convincere i crocieristi a imbarcarsi o sbarcare a Napoli, poi pensiamo a tour speciali agevolati per chi viene qui da crocierista e vuole visitare i principali attrattori del territorio. Il nostro patrimonio - conclude Daniele - è più forte di qualsiasi dinamica geopolitica esterna».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

FR.PR

Informazioni Marittime

Porto di Taranto, sette mesi in crescita



Nei primi sette mesi di quest'anno il porto di Taranto ha movimentato il 21,5 per cento di traffico merci in più, movimentando 15,7 milioni di tonnellate, quasi 3 milioni in più rispetto allo stesso periodo del 2015. Le rinfuse sono state pari a 12,6 milioni di tonnellate, in crescita del 23,4 per cento. Di queste, 9 milioni di tonnellate sono solide (+36,2%) e 3,6 milioni liquide (-0,3%).

A luglio lo scalo pugliese è cresciuto del 17,8 per cento nel traffico merci, avendo movimentato 2,6 milioni di tonnellate, circa 400mila in più rispetto a luglio dello scorso anno. Le rinfuse liquide sono state 577mila tonnellate (-11,3%) e quelle solide 1,6 milioni (+32,9%).

Marina:catamarano Galatea a Olbia per aggiornare cartografia

Previsti scandagliamento fondale e topografia delle coste



(ANSA) - OLBIA, 25 AGO - L'Unità idro-oceanografica della Marina Militare 'Galatea' è giunta nel Nord Sardegna per aggiornare la cartografia nautica dell'Isola. Da alcuni giorni il catamarano - interamente realizzato in materiale composito Frp (Fibre Reinforced Plastic) e concepito per condurre rilievi portuali, costieri e d'altura - si trova attraccato al porto di Olbia per svolgere attività sulle coste galluresi.

L'imbarcazione esegue attività di scandagliamento, topografia della linea di costa e delle opere portuali, determinazione della natura del fondale, raccolta di informazioni per l'aggiornamento della documentazione nautica, individuazione di scafi affondati o di ostacoli sommersi pericolosi per la navigazione. I dati, elaborati con software dedicati, consentono all'Istituto Idrografico della Marina Militare di produrre la cartografia nautica tradizionale ed elettronica per la sicurezza della navigazione, cartografia militare, documentazione nautica, tecnica e scientifica utile per i naviganti.

Nel fine settimana, da venerdì (10- 12) a domenica (10-12 e 14- 16), sarà possibile visitare la nave Galatea al porto di Olbia.

LA POLEMICA. Il comandante Sciotto: «Basta con altre autorizzazioni per la realizzazione di piccoli attracchi **turistici** che affollano e deturpano la costa»

A Milazzo una lunga fila di pontili Madi porto ne servirebbe uno nuovo

O OO «Basta con altre autorizzazioni per la realizzazione di piccoli **porticcioli turistici**, se si vuole lanciare veramente il porto di Milazzo è necessario crearne uno grande, un porto Hub che ospiti in un solo sito barche di tutte le dimensioni; Madre natura volle donare alla città del Capo, oltre alle sue bellezze paesaggistiche ed alla sua invidiabile posizione geografica, una splendida baia di levante attorno a cui sorse il paese che non può essere deturpato ulteriormente». Ad affermarlo è il presidente del comitato «Grande porto», comandante Mario Sciotto che aggiunge: «I nostri avi colsero l' occasione per creare nella parte terminale di essa un porto per collegare la città con il mondo esterno e per dare impulso con i suoi traffici all' economia dei suoi abitanti; compito che, fino ad un decennio fa, fu svolto in maniera egregia dai nostri operatori portuali». Dopo la costruzione dell' industria petrolifera, negli anni sessanta e la realizzazione di una centrale termoelettrica, «si vuole continuare a deturpare le nostre coste con la creazione di ulteriori pontili galleggianti che si vogliono classificare **porticcioli turistici**». Secondo il comandante Sciotto servono solo " a fornire, durante i mesi di luglio e agosto, acqua e luce a qual che natante in transito, mentre per i restanti mesi altro non sono che un ricovero di barche il cui stazionamento è fonte di lauti guadagni solo per i proprietari delle strutture. Condizioni di sicurezza precarie perché non essendo protetti dal Grecale subiscono danni a strutture e imbarcazioni, tutte le volte che le sfavorevoli condimeteo provengono da quella direzione. Livelli occupazionali il cui conteggio non supera le dita di una mano durante la stagione estiva , periodo di massimo traffico. Benefici per la città quasi del tutto inesistenti. Due sono stati costruiti e altri due sono in attesa del benessere da parte degli organi competenti". In effetti, quelli attualmente in attività non dispongono al loro interno di negozi, bar, ristoranti, supermercati, agenzie di viaggi, servizi charter, brokeraggio per noleggio -acquisto e vendita imbarcazioni, banche . Una miriade di servizi che, chiaramente, producono posti di lavoro e benessere per la comunità. A conclusione Sciotto scrive: «Noi del Comitato Grande Porto diciamo che ormai è l' ora delle scelte, il tempo è scaduto, le Istituzioni locali devono intervenire per mettere la parola fine a questo spreco di risorse , assumersi le proprie responsabilità senza usare la tattica dello scarica banile. E' necessario progettare un vero porto **turistico** e, solo uno, all' esterno del Molo Marullo, davanti al circolo del tennis e all' ex paladiana, utilizzando queste aree di terra per, negozi, bar, supermercati e servizi vari; unica opera da fare è una diga a proiezione del vento di grecale». (*ALA*)

Si scontrano due visioni diverse sull' affaccio a mare

In scena la "guerra" dei porticcioli

Le posizioni: priorità a un unico porto turistico o spazio a più aree private?

Due Comitati, due visioni opposte dello sviluppo del porto. Da un lato c'è chi dice stop ai porticcioli turistici, dall' altro coloro che ritengono la creazione di «non uno ma tanti approdi indispensabile per un vero rilancio turistico della città». Polemica tipicamente estiva. Del resto a Milazzo si è abituati alla dialettica, decisamente meno alle scelte, visti i frutti sin qui raccolti anche nel settore del waterfront.

Queste le due posizioni. Il Comitato "Grande porto" in una nota a firma del comandante Mario Sciotto dice «basta alle autorizzazioni di altri porticcioli privati. ma si punti alla nascita di un vero porto turistico che si estenda dal lato esterno del molo di soprallutto fino alla chiesa di San Giacomo. Le istituzioni locali devono intervenire per mettere la parola fine a questo spreco di risorse, assumersi le proprie responsabilità senza usare la tattica dello scarica barile - sostiene il comitato - pertanto se vogliamo evitare di ripetere gli stessi errori commessi con l' utilizzo del molo Marullo dove quel che era originariamente destinato a ricevere mega yacht è stato, trattandosi di un bene pubblico, erroneamente impiegato per la costruzione di un porticciolo turistico privato, dobbiamo dare uno stop categorico alla nascita di altri porticcioli. Si realizzi un unico porto capace di creare un circolo virtuoso che possa produrre tanti posti di lavoro e benessere per la città». Nella nota non si lesinano frecciate ai porticcioli.

«Durante i mesi di luglio e agosto forniscono acqua e luce a qualche natante in transito, mentre per i restanti mesi altro non sono che un ricovero di barche il cui stazionamento è fonte di guadagni per i proprietari delle strutture e benefici per la città quasi del tutto inesistenti».

A muso duro la replica del comitato "Nuova Milazzo" che ritiene «fuori luogo aprire polemiche sui porticcioli che, invece, rappresentano sicuramente un volano per l' economia turistica.

Smettiamola di farci del male con l' arcaico immobilismo - si legge in un' altra nota - visto che tali comportamenti ci hanno già portato a perdere il porto Hub che, per Milazzo, avrebbe significato ricchezza. È giusto pretendere il potenziamento delle banchine, ma ciò può avvenire completando quelle attualmente interessate ai lavori. È semmai opportuno che l' Autorità portuale acceleri sulle altre opere che riguardano la nostra città e definisca senza indugi il Prg del porto. Le istituzioni lavorino sì sul

- segue

grande porto turistico, ma diano il via libera anche ad altri porticcioli in maniera tale da cambiare il volto della città. Il diportismo porta ricchezza e oggi la visione del porto è diversa rispetto a 20-30 anni fa. Milazzo ha pagato a caro prezzo proprio gli scontri interni sia a livello politico ma anche di un certo ambientalismo che non si è mosso là dove era necessario intervenire, mentre ha messo in discussione la progettualità del porto hub al punto tale da creare una stasi anche nella politica del tempo che non è riuscita a difendere lo scippo del "porto hub". Smettiamola dunque - conclude il presidente Gerardo Lanza - di pontificare e si lavori seriamente per un futuro produttivo della città, partendo dal porto che deve avere un ruolo prima di tutto turistico. Poi possiamo parlare di tutto il resto» 3(r.m.)

Lavori al porto di Augusta: «Fondi non a rischio»

Il deputato nazionale Vinciullo smentisce il pericolo che sfumino 78 milioni di euro per ultimare il terminal container IN BREVE

Vinciullo annuncia l'arrivo ad Augusta, a settembre, del sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari. Sarà presente ad un convegno per chiarire tutti i contorni della vicenda.

Cettina Saraceno OOO Nessun rischio per i 78 milioni di euro di fondi per il completamento del porto di Augusta, messi in dubbio da un funzionario del ministero delle Infrastrutture e che sono già stati spesi, l'unico rischio di perdita potrebbe riguardare 19 milioni di fondi statali il cui appalto però è già stato aggiudicato. A sua difesa si schiera la politica.

Lo ha detto ieri mattina, in una conferenza stampa il parlamentare regionale del Nuovo centrodestra, Enzo Vinciullo, che ha presentato tre interrogazioni parlamentari per chiarire le condizioni dei finanziamenti, per «smentire chi sta cercando di insinuare il dubbio che questi finanziamenti possano essere persi» e annunciare l'arrivo ad Augusta, a settembre, del sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari con un convegno per chiarire tutte le vicende. Vinciullo ricorda che la scheda «Grandi progetti» vale 143 milioni di euro e non 200 milioni tra fondi comunitari, statali, dell'Autorità portuali, di cui

78 milioni sono relativi al primo e secondo stralcio del progetto per il terminal container, già quasi del tutto eseguiti e quindi non più in discussione, il terzo stralcio dello stesso intervento vale 38 milioni di euro di fondi dell'Autorità portuale e «quindi nessuno li può togliere, gli unici che - spiega il parlamentare regionale - possono essere a rischio sono quasi 19 milioni di fondi statali dei 28 milioni e 300 mila euro necessari per realizzare i piazzali attrezzati già aggiudicati.

Mettendoli in discussione si andrebbe incontro a contenziosi legali, su questo si deve aprire un tavolo di confronto aspro con il governo nazionale e tutta la politica deve mettersi assieme per difendere i fondi. In caso contrario possiamo usare altri finanziamenti dell'Autorità portuale e invito il commissario a far pervenire all'assessorato copia del progetto per verificare se eventualmente si può attingere dal Patto per il sud».

Sulla possibilità, infine che il presidente della Regione, Rosario Crocetta, possa chiedere la supplenza della sede della nuova Autorità di sistema della Sicilia orientale a Catania Vinciullo promette «battaglia e guerriglia» all'Ars e ritiene che «Crocetta non può sostituirsi alla comunità europea che ha già deciso che Augusta, porto core, è la sede principale della Port Authority della Sicilia del sud est. Il sindaco di Augusta ha il dovere politico e morale di difendere la sede della Port authority, così come quello di Catania ha la prerogativa politica di portare la sede nella propria città. Non dimentichiamo che Augusta è il quarto porto d'Italia, mentre Catania è al diciottesimo posto».

IN BREVE.

Porto di Augusta, soldi in "cassaforte"

La commissione Bilancio Ars pressa il ministro Delrio. In arrivo il sottosegretario Vicari

Antonio Donato commissario della Port Authority ha minimizzato sull'importo a rischio AUGUSTA. I finanziamenti, per un ammontare di 145 milioni di euro, destinati al porto commerciale non possono essere perduti, perché la maggior parte della somma è già stata spesa per gli interventi infrastrutturali in corso.

Il presidente della commissione Bilancio all'Assemblea regionale siciliana, Vincenzo Vinciullo, pressa il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio e annuncia la venuta ad Augusta nel mese di settembre del sottosegretario, Simona Vicari.

L' **autonità portuale** di Augusta è impegnata, oramai da anni, nella realizzazione di un terminal container attrezzato.

L' intervento necessario per il potenziamento dello scalo commerciale per sviluppare il traffico dei container è diviso in 3 stralci. I primi 2, per un importo complessivo di 74,85 milioni di euro, di cui oltre 24 milioni sono fondi propri dell' **Autorità portuale**, sono stati eseguiti quasi completamente.

L' opera relativa al terzo stralcio trova copertura finanziaria per l' intera somma pari a 38,50 milioni nei fondi della Port Authority.

Per quanto riguarda, invece, la realizzazione di nuovi piazzali attrezzati per un importo complessivo del progetto di 28,3 milioni a rischio sarebbero solo 19 milioni di euro perché 9 milioni appartengono alle casse dell' **Autorità portuale**.

Il presidente della commissione Bilancio chiede l' attivazione di un tavolo di confronto tra i rappresentanti degli enti interessati invitando la Port Authority a utilizzare ulteriori somme che ha nelle proprie casse per coprire i 19 milioni, che potrebbero sopperire al finanziamento a rischio.

Il commissario della Port Authority, Antonio Donato, durante una seduta del comitato **portuale** ha informato i componenti dell' assemblea della situazione che però non risulterebbe così grave considerato che, il finanziamento a rischio è una minima percentuale del cospicuo importo.

Le preoccupazioni sono scaturite nelle scorse settimane da una notizia fornita da un funzionario del ministero al deputato nazionale del Pd, Pippo Zappulla riguardante il fatto che, la commissione europea Trasporti e Porti avrebbe sollevato al ministero dei Trasporti problemi sulla reale produttività dei progetti chiedendo al governo di sospendere la realizzazione dei lavori.

La revoca dei finanziamenti infliggerebbe un duro colpo al porto di Augusta poiché lo priverebbe di risorse e investimenti fondamentali.

- segue

AGNESE SILIATO LA DOTTORESSA LUISA LANZA LE OPERE. Sono inserite nell' elenco della scheda grandi progetti per il porto di Augusta le opere da eseguire con fondi statali, cofinanziamento europeo e risorse proprie dell' Autorità portuale, necessari per realizzare il terminal container e per l' acquisizione e l' ampliamento dei piazzali esistenti per stoccaggio dei container stessi. Lavori in gran parte avviati e, per il resto, da realizzare in fase avanzatissima di progettazione esecutiva. Sono interventi che consentiranno al porto di raddoppiare gli spazi operativi, quindi di essere maggiormente attrattivo per le imprese logistiche e le compagnie armatoriali migliorando le performance la capacità lavorativa in termini di infrastrutture del porto.

Si tratta, di lavori di infrastrutturazione del porto.

La pioggia rompe gli argini artificiali del "canalone dei veleni"

San Ferdinando, i liquami finiscono di nuovo in mare

L' accaduto intorno alla mezzanotte, per il forte temporale

Pasquale Loiacono SAN FERDINANDO Per la seconda volta in un mese il mix di liquami pericolosi misti a idrocarburi del "canalone", ingrossato dalla pioggia battente, ha rotto l' argine artificiale realizzato nei giorni scorsi per circoscrivere il bacino inquinato e si è riversato in mare.

È accaduto intorno a mezzanotte, a seguito del forte temporale, sotto gli occhi vigili dei volontari della Protezione civile cittadina e degli onnipresenti attivisti del "Comitato 7 Agosto-S. Ferdinando", che da circa venti giorni, sotto un gazebo installato sul Lungomare, presidiano H24 il sito a ridosso della recinzione della mega -infrastruttura portuale di Gioia Tauro. A loro non è rimasto far altro che avvertire le autorità competenti e reperibili a quell' ora della notte (Comune, Carabinieri, Polizia, Guardia costiera, ecc.) ma sul piano degli interventi per contenere l' ulteriore sversamento di reflui contaminati in mare non c' era ormai niente da fare.

Cessata la tempesta, alle prime luci del giorno, lo scenario della foce del canale è apparso completamente mutato, con la pozza dei liquami oleosi circoscritta e quasi completamente svuotata ed un rivolo di 10-15 metri di lunghezza che raggiungeva il mare, deturpando anche la spiaggia. A poca distanza dalla riva, una motovedetta della Capitaneria di Porto effettuava un sopralluogo per l' accertamento dei danni, provocati dallo sversamento dei liquidi inquinanti, all' ecosistema marino ed i prelievi di alcuni campioni delle acque del mare, per le successive analisi di laboratorio che dovranno essere eseguite anche dall' Agenzia regionale per la protezione dell' ambiente.

Proprio in questi giorni erano partiti, seppure in ritardo, i lavori necessari per la messa in sicurezza, non senza una qualche apprensione per il maltempo in arrivo. Dopo qualche perplessità, l' Autorità portuale si era assunta l' onere - come richiesto dal commissario straordinario Greco - di provvedere alla pulizia del canale e alla sua messa in sicurezza. Lavori tuttora in corso e che proseguiranno nei prossimi giorni, anche con la supervisione di tecnici del Comune e del Dipartimento Ambiente e Territorio della Regione.

Sono state già rimosse e accantonate diverse tonnellate di sabbia contaminata ricoperta da teli, e rifiuti speciali provenienti dal canalone, destinati allo smaltimento in un centro abilitato.

Il Comitato "7 Agosto" assicura che rimarrà «vigile affinché subito dopo la messa in sicurezza della foce proseguano spedite le attività necessarie a definire gli interventi di bonifica del canale».4.

PASQUALE LOIACONO

A casa o al porto: il successo a Helsinki dei ristoranti per un giorno

Nella capitale finlandese ognuno può diventare chef temporaneo. E sperimentare i gusti

Aki, giovane ingegnere, allestisce i tavolini e stende le tovaglie a quadretti nel giardino della sua villetta sul porto di Helsinki. In quello che si può chiamare il suo ristorante «per un giorno» serve merluzzo con salsa di mirtilli, funghi freschi, salmone in salamoia, luccio e trota, pane di avena, orzo e segale. Dopo l'incredibile successo ottenuto nelle sei edizioni di Restaurant Day - la manifestazione più esportata in tutto il mondo ha coinvolto 3 milioni di avventori e 26 mila «pop up restaurant» -, in Finlandia oggi è possibile aprire un proprio locale anche per un solo giorno all'anno: chi vuole insomma allestisce cucina e tavoli temporanei dove far assaggiare i piatti preferiti. Ecco dunque che l'idea di Timo Santala, uno degli ideatori di Restaurant Day, ha finito per cambiare definitivamente il modo di intendere la ristorazione in quella che è la nuova mecca della gastronomia nordica. Oggi nei parchi pubblici di Helsinki, nella cucina di casa o dentro i container del porto marittimo chi vuole può improvvisarsi cuoco: i clienti non pagano nulla o versano un contributo minimo e i gestori testano un mestiere. «Noi, per esempio, abbiamo preparato un bike restaurant in cui serviamo drink e tapas spostandoci coi pedali da un luogo all'altro - racconta Santala, al lavoro con un amico -. Per molti si tratta di un esperimento, capace poi di diventare un mestiere vero e proprio o un locale definitivo. Lo chef Akseli Herlevi, per esempio, ha sperimentato i suoi hamburger durante alcune edizioni del Restaurant Day: una volta capito i gusti più amati, ha deciso di aprire il Nghty Burger, oggi vero luogo di culto.

Effetto del boom dei ristoranti per un giorno? La diffusione anche a Helsinki, nonostante il freddo artico dei mesi più cupi, dello street food (per esempio i burritos di Cholo venduti sulla Lönnröntikat, carne scandinava con avocado e fagioli). «È una cultura nuova per noi - conferma lo chef Tomi Björck - che trova espressione all'interno di ristoranti minuscoli in cui con un budget ridotto puoi assaggiare il kebab vegetariano farcito con le nostre radici, oppure salmone fresco con salse giapponesi». Per i più tradizionalisti, comunque, c'è sempre il menù tipico finnico per i mesi estivi: aringhe del Baltico, luccio e pesce persico con patate novelle, ortiche cotte, finferli tromba, fragole e mirtilli sui quali spalmare la

panna fresca. Aki, intanto, ci ha preso gusto e ha deciso di tenere aperto per un mese intero. Nel suo menù ora ci sono anche l'aringa marinata («silli»), la frittura di pesciolini di lago («muikku»), gli hamburger con carne di orso e lo stufato di renna serviti col «kukko», un pane la cui crosta racchiude un ripieno di pesce cotto nel lardo.

Porto, caos controlli "Noi per ore in coda avvelenati dallo smog"

La protesta dei passeggeri: verifiche dentro lo scalo
Scontro fra i responsabili dell'approdo e il Comune

FRANCESCO PITAGÈ

«Questa coda segna la fine della nostra vacanza, ci prepara a quello che troveremo sul grande raccon-
to anulare», ironizza con un pizzico di rassegnazione Giovanni Petrucci, romano dell'Eur, in vacanza con moglie, due figli, ombrellone, valigie e materassini stipati dentro una station wagon. «Siamo in coda dalle 17,30 e ci imbarcheremo alle 20 per Napoli. Per fortuna non fa troppo caldo, ma un'attesa così lunga non ci era mai capitata». Come la famiglia Petrucci ieri pomeriggio più di un migliaio di turisti ha dovuto subire i disagi dei controlli antiterrorismo all'entrata del porto di Palermo. Chi ha scelto la macchina per trascorrere le vacanze in Sicilia al rientro ha dovuto fare i conti con l'interminabile colonna d'auto per imbarcarsi sui traghetti per Napoli, Genova, Livorno e Civitavecchia. Tutte le navi che partono la sera fra le 19 e le 21. Una concentrazione di almeno tre traghetti al giorno con punte di cinque il martedì e il giovedì. «Sono esasperato, mi chiedo per quale motivo ci sia tutta questa disorganizzazione — sbotta irritato Stefano De Bastiani, friulano di Sacile —

avrebbe dovuto sapere quanti mezzi s'imbarcano e predisporre un numero sufficiente di controlli o punti d'accesso».

Nelle serate con meno traghetti in partenza i mezzi da imbarcare sono circa 1.800. Una cifra che arriva a tremila quando sono attraccate cinque navi. Tremila fra auto e camion che vanno imbarcati in poche ore. «Negli altri porti i tempi d'attesa sono identici ma almeno all'andata non eravamo in coda in mezzo alla strada — dice Claudia Frangini, Barentina in Sicilia con il fidanzato — Un'ora in mezzo allo smog e alla confusione dell'ora di punta. Potrebbero farci entrare in porto e controllarci in un'apposita zona, come accade nel resto d'Italia».

Per limitare lo scalo ha aperto tutti i 4 varchi d'accesso: tre su via Crispi (uno

dedicato solo ai tir) e il quarto su via dell'Arsenale, ma questo non è bastato a ridurre le code che ieri alle 18 arrivavano fino al mercato ittico e domenica fino all'altezza di Porta Felice. Un caos quotidiano dovuto soprattutto alla stretta sui controlli antiterrorismo, ma anche all'incremento dei turisti che nel mese di agosto l'Ente porto ha quantificato in un più 18 per cento rispetto al 2015. A rallentare enormemente l'accesso sono i controlli antiterrorismo che il Viminale due settimane fa ha innalzato da livello 1 a livello 2. Una decisione che nel concreto ha portato dal 5 al 35 per cento i controlli approfonditi sui mezzi che si imbarcano o al filtraggio all'entrata di tutti i veicoli. «Paradossalmente all'interno dell'area portuale la situazione è migliorata molto perché il filtro ai cancelli consente di smaltire meglio il flusso dei mezzi che accedono alle navi — commenta Vincenzo Cannitella, presidente dell'Autorità portuale — Ma il vero dramma sarà la chiusura di un pezzo di via Crispi prevista per il 5 settembre. Se non verrà rinviata arriveremo alla paralisi della circolazione». Il presidente dell'Ente porto ha inviato al Comune una lettera chiedendo di posticipare al 20 settembre la chiusura di via Crispi per i lavori dell'anello ferroviario. Anche il vicecomandante della polizia municipale, Luigi Galatioto, è preoccupato: «Abbiamo istituito il divieto di fermata lungo via Crispi, ma con una sola corsia per senso di marcia onestamente non c'è spazio per circolare se si crea coda per entrare in porto». Sull'ipotesi di posticipare a fine settembre l'apertura del cantiere in via Crispi per spostare i sottoservizi, il vicesindaco Emilio Arcuri è lapidario: «Non si ritarda di un solo giorno, abbiamo già oltre 40 milioni di richieste di penali presentate dalla Tecnis — sottolinea Arcuri — Siamo già stati molto tolleranti. Le code in via Crispi devono sparire e i controlli di chi si imbarca vanno fatti all'interno del

porto. I disagi non possono ricadere sui cittadini».

DISAGI



CON LA VALIGIA
I passeggeri all'ingresso del porto



L'INQUINAMENTO
Una bici tra le auto è allarme smog

chiede il rinvio dei lavori per la metro, il vicesindaco: "Nessuno slittamento"

Ingorghi fino a piazza XIII Vittime, la rabbia dei turisti: "Troppa disorganizzazione"



GLI INGORGHI
Auto incolonnate ieri pomeriggio in via Crispi, sopra l'ingresso del porto

Terrorismo: M5s, caos al porto di Palermo per controlli, prefetto intervenga

Palermo, 25 ago. (AdnKronos) - "Il caos in via Crispi per l'ingresso al porto di Palermo è inaccettabile: intervenga il prefetto". Il deputato M5S alla Camera, Riccardo Nuti, ha scritto al prefetto del capoluogo siciliano, Antonella De Miro, per sollecitare interventi utili a normalizzare la situazione agli accessi al porto, che si è creata a seguito dell'innalzamento al livello 2 delle misure di sicurezza anti terrorismo messe a punto dall'Autorità portuale. I nuovi provvedimenti, infatti, creano quotidianamente lunghe code di auto e mezzi pesanti lungo via Francesco Crispi, in entrambe le carreggiate, con contraccolpi alla circolazione e "potenziali danni ambientali" spiega il pentastellato, a causa dell'aumentata emissione di gas di scarico dei mezzi in prolungata sosta forzata. "Da tempo - dice il parlamentare - chiediamo maggiori controlli al porto per aumentare la sicurezza, ma di ciò non possono fare le spese i cittadini, i commercianti, le compagnie di navigazione e le maestranze portuali, che con estrema difficoltà possono accedere al porto per svolgere il loro lavoro. Per questo ci siamo permessi di avanzare al prefetto alcuni eventuali correttivi che nascono da un confronto con gli operatori del settore e da un'attenta analisi del contesto portuale palermitano che potrebbero, quantomeno, ridurre drasticamente i disagi che la cittadinanza sta patendo".

"Caos in via Crispi e al porto inaccettabile": Nuti (M5S) chiede l' intervento del Prefetto

Potenziati i controlli anti terrorismo, lunghe code agli imbarchi del porto 13 agosto 2016 "Il caos in via Crispi per l' ingresso al porto di Palermo è inaccettabile, intervenga il Prefetto". Il deputato M5S alla Camera, Riccardo Nuti, ha scritto al prefetto del capoluogo siciliano, Antonella De Miro, per sollecitare interventi atti a normalizzare la caotica situazione agli accessi al porto, determinatasi a seguito dell' innalzamento al livello 2 delle misure di sicurezza antiterrorismo messe a punto dall' **Autorità portuale**. I nuovi provvedimenti, infatti, creano quotidianamente lunghe code di auto e mezzi pesanti lungo via Francesco Crispi, in entrambe le carreggiate, con contraccolpi notevoli alla circolazione e potenziali danni ambientali a causa dell' aumentata emissione di gas di scarico dei mezzi in prolungata sosta forzata. "Da tempo - dice il parlamentare - chiediamo maggiori controlli al porto per aumentare la sicurezza, ma di ciò non possono farne le spese i cittadini, i commercianti, le compagnie di navigazione e le maestranze **portuali**, che con estrema difficoltà possono accedere al porto per svolgere il loro lavoro. Per questo ci siamo permessi di avanzare al Prefetto alcuni eventuali correttivi che nascono da un confronto con gli operatori del settore e da un' attenta analisi del contesto **portuale palermitano** che potrebbero, quantomeno, ridurre drasticamente i disagi che la cittadinanza sta patendo". I principali correttivi suggeriti dal M5S vanno dall' aumento del numero di guardie private che effettuano i controlli (attualmente effettuati da una sola persona), all' apertura, all' occorrenza e nelle ore di punta, di altri varchi di accesso al porto (varchi Sammuzzo e Colombo), alla dotazione di una linea internet per la postazione delle guardie giurate, con la creazione di una mail dedicata sulla quale far confluire da parte delle compagnie di navigazione la documentazione **autorizzativa** per i mezzi pesanti (attualmente il controllo a vista per ogni automezzo sta paralizzando l' accesso al porto). E ancora: creazione di un software che interfacci enti **portuali**, doganali, forze dell' ordine e compagnie di navigazione per consentirgli di dialogare sui mezzi in transito al porto; creazione, con il coinvolgimento del Comune, di percorsi viari corredati di apposita cartellonistica con le giuste indicazioni per i vari imbarchi; creazione di aree idonee, adiacenti agli ingressi **portuali**, dove far confluire le auto ed i mezzi in modo separato, in modo da consentire l' effettuazione dei controlli senza intasare la via Francesco Crispi e i varchi di accesso al porto.

Controlli antiterrorismo al porto Caos all' imbarco e traffico in tilt

"Spariti i soldi dei lavoratori" Formazione, è la guerra dei Tfr

PALERMO - La lunga attesa comincia già da piazza XIII Vittime. Da lì all' ingresso del porto è possibile impiegare anche più di un' ora. Ne sanno qualcosa i viaggiatori in partenza da Palermo o coloro che in visita nel capoluogo siciliano, dovranno tornare a casa in nave. Caos e lunghe code al porto sono infatti inevitabilmente provocati dal massiccio traffico di passeggeri, ma quest' anno i più rigorosi controlli antiterrorismo hanno inciso sui tempi di attesa. Via Crispi si trasforma così in una strada da incubo, invasa da centinaia di auto e viaggiatori soffocati dallo smog. I controlli portati al livello 2 rallentano le operazioni d' imbarco e considerando che ogni giorno partono navi per Genova, Ustica, le Eolie e Napoli, il traffico di passeggeri, specie in agosto, diventa imponente. A giorni alterni ci sono anche le partenze delle navi per Livorno Civitavecchia e Tunisi, senza considerare gli Eurocargo e le navi crociera. "Dal primo di agosto è stata disposta una vigilanza armata per ogni imbarcazione - è stato precisato negli scorsi giorni dall' **Autorità portuale** -. Adesso sono stati disposti controlli di sicurezza che aumentano i tempi di attesa di imbarco. Controlli che sono stati estesi anche ai viaggiatori delle due navi crociera ". I croceristi devono infatti superare le ispezioni - metal detector per le persone e scanner per i bagagli - prima di poter raggiungere la nave. I passeggeri delle navi attraccate in altre banchine sono, invece, controllati con metal detector portatili. Anche per i passeggeri dei traghetti la procedura è cambiata. All' attuale controllo di biglietti e documenti è stata aggiunta una verifica a campione delle auto sottobordo: dal dieci per cento degli ultimi due mesi si è passati al trentacinque per cento. Inoltre, già prima del livello 2, l' autorità **portuale** aveva predisposto la presenza di una guardia giurata in ausilio al personale delle compagnie di navigazione, per effettuare i controlli più scrupolosi. Il deputato M5S alla Camera, Riccardo Nuti, ha scritto al prefetto del capoluogo siciliano, Antonella De Miro, per sollecitare interventi atti a normalizzare la caotica situazione agli accessi al porto: "Da tempo - dice il parlamentare - chiediamo maggiori controlli al porto per aumentare la sicurezza, ma di ciò non possono fare le spese i cittadini, i commercianti, le compagnie di navigazione e le maestranze **portuali**, che con estrema difficoltà possono accedere al porto per svolgere il loro lavoro. Per questo ci siamo permessi di avanzare al prefetto alcuni eventuali correttivi che nascono da un confronto con gli operatori del settore e da un' attenta analisi del contesto **portuale palermitano** che potrebbero, quantomeno, ridurre drasticamente i disagi che la cittadinanza sta patendo". share Giovedì 25 Agosto 2016 - 15:35 !--

Terrorismo: M5s, caos al porto di Palermo per controlli, prefetto intervenga (2)

(AdnKronos) - I principali correttivi suggeriti dal M5S vanno dall' aumento del numero di guardie private che effettuano i controlli (attualmente effettuati da una sola persona), all' apertura, all' occorrenza e nelle ore di punta, di altri varchi di accesso al porto (varchi Sammuzzo e Colombo), alla dotazione di una linea internet per la postazione delle guardie giurate, con la creazione di una mail dedicata sulla quale far confluire da parte delle compagnie di navigazione la documentazione autorizzativa per i mezzi pesanti. E ancora: creazione di un software che interfacci enti portuali, doganali, forze dell' ordine e compagnie di navigazione per consentirgli di dialogare sui mezzi in transito al porto; creazione, con il coinvolgimento del Comune, di percorsi viari corredati di apposita cartellonistica con le giuste indicazioni per i vari imbarchi; creazione di aree idonee, adiacenti agli ingressi portuali, dove far confluire le auto ed i mezzi in modo separato, in modo da consentire l' effettuazione dei controlli senza intasare la via Francesco Crispi e i varchi di accesso al porto.

Controlli al porto

Caos in via Crispi, Nuti: intervenga il prefetto

OOO Continuano i disagi per l'imbarco al porto. I controlli di sicurezza, intensificati a causa del rischio attentati, da alcune settimane creano ingorghi proprio in prossimità degli ingressi in via Crispi. Nelle ore cruciali alcune pattuglie di vigili urbani cercano di deviare i mezzi pesanti per evitare la congestione a causa dell'attraversamento delle carreggiate, ma anche ieri una lunga coda di auto che dovevano imbarcarsi per i traghetti ha bloccato la circolazione. Il disagio va avanti da quando è scattato l'innalzamento dei controlli di sicurezza antiterrorismo portati al livello 2. «Il caos in via Crispi per l'ingresso al porto è inaccettabile, intervenga il prefetto», dice Riccardo Nuti del M5S. «Da tempo - spiega - chiediamo maggiori controlli al porto per aumentare la sicurezza, ma di ciò non possono fare le spese i cittadini, i commercianti, le compagnie di navigazione e le maestranze portuali, che con estrema difficoltà possono accedere al porto per svolgere il loro lavoro. Per questo ci siamo permessi di avanzare al prefetto alcuni eventuali correttivi che nascono da un confronto con gli operatori del settore e da un'attenta analisi del contesto portuale palermitano che potrebbero,

quantomeno, ridurre drasticamente i disagi che la cittadinanza sta patendo». I principali correttivi suggeriti dal M5S vanno dall'aumento del numero di guardie private che effettuano gli accertamenti (attualmente effettuati da una sola persona), all'apertura, nelle ore di punta, di altri varchi di accesso al porto (varchi Sammuzzo e Colombo), alla dotazione di una linea internet per la postazione delle guardie giurate, con la creazione di una mail dedicata sulla quale far confluire da parte delle compagnie di navigazione la documentazione autorizzativa per i mezzi pesanti.