

INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (L'Informatore Navale, Gazzetta del Sud, La Sicilia, Quotidiano di Puglia)

Dai Porti:

Venezia:

- **"...Costa: "Venezia accoglierà le mega navi dalla Cina..."**
(The Medi Telegraph)

Genova:

- **"...Al Vte investimenti per 100mln..."**
(Ansa, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)
- **"...Sindaco, Doria sempre più tentato ma Burlando pensa a Merlo..."** (Il Secolo XIX)

Livorno:

- **"...Prove di "pace"..."** (La Nazione)
- **"...Porto ieri e oggi..."** (Il Tirreno)
- **"...Debuttano gli 11 neoassunti..."**
(La Nazione, L'Informatore Navale)

Civitavecchia:

- **"...Acanthus: "bene l'alleanza dell'Etruria"..."** (Civoline)
- **"...Gaeta / Indagato il commissario del porto..."** (Tempo Reale)

Bari:

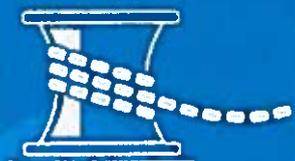
- **"...Decaro a colloquio con Delrio..."** (Ferpress)

Taranto:

- **"...Confindustria Taranto: Delrio faccia chiarezza..."**
(Ferpress, Quotidiano di Puglia, Ansa, Il Secolo XIX)
- **"...Delrio inaugura a Taranto piattaforma logistica..."** (Ansa, The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore)

Olbia:

- **"...Le grandi opere..."** (La Nuova Sardegna)



INDICE



Messina:

"...Capitale Messina: lo scippo dell'Ap..." (ilcittadinomessina.it)

Augusta:

"...Sarà uno scalo competitivo..." (La Sicilia)

"...Noto, solidarietà dal Consiglio Comunale netino..."
(Siracusa Live)

Palermo:

"...Danni alla banchina, lavori al molo Vittorio Veneto..."
(Giornale di Sicilia, Giornale L'Ora)

Da altri porti

Focus

- **Speciale crociere**
(Ansa, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, L'informatore Navale)
- **Speciale Marina** (Gazzetta del Sud)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Cisco

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter — Realise

Lloyd's List

Riformare la nuova Riforma dei porti ?

BOLLETTINO N. 43 DEL 30 NOVEMBRE 2015 21 AS1230 -

AUTONOMIA FINANZIARIA DELLE AUTORITÀ PORTUALI E FINANZIAMENTO DELLA REALIZZAZIONE DI OPERE NEI PORTI

Roma, 20 novembre 2015

- Presidente del Senato della Repubblica
- Presidente della Camera dei Deputati
- Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Ministro dell'Economia e delle Finanze

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella sua adunanza dell'11 novembre 2015, ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, ha deliberato di formulare alcune osservazioni relative all'art. 18 - bis (" Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti ") della legge n. 84/1994, introdotto dall'art. 14 del D.L. n. 83/2012, convertito con modifiche dalla legge n. 134/2012, e successivamente attuato dal decreto interministeriale del 28 febbraio 2014, adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

In particolare, con l'art. 18 - bis citato veniva istituito un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1% dell'Imposta sul Valore Aggiunto (IVA) dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nei limiti di 90 milioni di euro annui. In attuazione della medesima legge, quindi, è stato adottato da parte del MIT e del MEF il decreto interministeriale del 28 febbraio 2014, relativo al riparto del fondo per l'anno 2013, con cui veniva attribuito a ciascun porto l'ottanta per cento della quota dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

Con la presente segnalazione l'Autorità intende sollevare alcune criticità concorrenziali sottostanti al criterio adottato con la disposizione normativa citata e il conseguente decreto interministeriale.

La previsione di un criterio di ripartizione di un fondo di finanziamento destinato all'adeguamento delle infrastrutture portuali basato sull'ammontare dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale attraverso ciascun porto appare in contrasto con i principi posti a tutela della concorrenza e del mercato, in quanto inidoneo a quantificare equamente il reale flusso dei traffici portuali e, conseguentemente, inadatto a verificare l'effettivo utilizzo delle infrastrutture e le connesse esigenze di ammodernamento di ciascun porto.

- segue

In particolare, l'IVA sulle merci in entrata, da un lato, non considera quella parte dell'imposta che non viene riscossa in virtù di esenzioni fiscali (come nei casi di applicazione dei codici tributo 406 e 407), dall'altro, favorisce i porti presso i quali viene movimentata merce ad alta aliquota IVA, come avviene nel caso dei prodotti petroliferi, anche quando scarico e movimentazione della merce non richiedono particolari opere infrastrutturali.

Tra l'altro, il descritto criterio appare in contrasto con quanto enunciato nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica¹, nella parte in cui, nel definire l'obiettivo di

programmabilità di risorse finanziarie, prevede " l'introduzione di un sistema di azioni che, attraverso la definizione di criteri equi e trasparenti, contribuisca a creare un sistema bilanciato con riferimento all'allocazione delle risorse economiche".

Maggiormente idonei a commisurare l'erogazione di somme destinate al miglioramento delle infrastrutture rispetto al loro reale utilizzo appaiono i criteri già adottati in altri casi di riparto di fondi volti alla realizzazione o riqualificazione di opere infrastrutturali portuali, come l'incidenza del traffico complessivo di ciascun porto rispetto al traffico dell'intera portualità nazionale (art. 9 della legge n. 413/1998 e relativo decreto attuativo D.M. 3 giugno 2004 2 ; art. 36 della legge n. 166/2002 e relativo decreto attuativo D.M. 2 maggio 2001

3), nonché il criterio dell'incidenza dei traffici adottato dalla legge n. 84/1994,

Ad essi potrebbero essere affiancate misure premiali, cui pure si fa cenno nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, volte a favorire i porti che nell'ultimo triennio abbiano evidenziato un trend positivo nei volumi di merci importate. In definitiva, il criterio adottato dall'art. 18 - bis della legge n. 84/1994 e attuato dal decreto interministeriale del 28 febbraio 2014 risulta idoneo a determinare un'alterazione delle dinamiche concorrenziali nel mercato portuale, determinando un'allocazione del fondo non commisurata alle

reali esigenze delle realtà portuali con la conseguenza di distorcere gli incentivi al perseguimento dell'efficienza.

Alla luce di quanto esposto, l'Autorità auspica che, anche in prospettiva di una riforma complessiva del sistema portuale, venga prevista una modifica normativa e regolamentare volta

all'introduzione di un criterio di ripartizione di fondi ministeriali destinati al la realizzazione e/o alla riqualificazione di infrastrutture portuali che si basi non già esclusivamente sull'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, ma anche su altre variabili relative all'effettiva incidenza del traffico complessivo di ciascun porto rispetto al traffico dell'intera portualità nazionale e alla sua evoluzione nel corso del tempo.

Il segnale lanciato dall' amministratore della Tourist Franza: «Ci si accapiglia sulla sede ma tutti i poteri sono in mano al presidente»

Porti, la questione vera riguarda la "governance"

E "CapitaleMessina" attacca: «Lo scippo dell' **Autorità** è frutto del deficit di rappresentanza politica»

«Il vero problema è la governance. I porti saranno in mano a un presidente scelto e nominato dal ministro, con un Comitato senza più alcun potere.

E qui ci si accapiglia su dove sarà collocata la sede dell' **Autorità** di sistema...». L' amministratore delegato della Tourist Vincenzo Franza invita le forze politiche e sociali, parlamentari e amministratori, a "guardare la luna" e non "il dito", a concentrarsi sulla vera posta in palio della riforma della **portualità** e della **logistica**. Non conta tanto, è il ragionamento dell' armatore messinese, l' ubicazione della sede, che sia Messina, Augusta o Catania, quanto il ruolo svolto dal presidente, che rischia davvero di essere una sorta di "dominus" che governa sulle aree **portuali** di tre territori siciliani e risponde direttamente delle sue scelte al ministro dei Trasporti. Ecco spiegato l' interesse, ad esempio, di Catania a indicare il nome del presidente (si dice che lo abbia scelto già il sindaco Enzo Bianco, d' intesa con Renzi e Delrio) piuttosto che a battersi per diventare sede della "Port Authority".

E anche i rappresentanti di "CapitaleMessina" invitano ad un' analisi più approfondita sui veri interessi in gioco, partendo da un' amara constatazione: «Lo scippo dell' **Autorità portuale** - afferma il portavoce Gianfranco Salmeri - è frutto del deficit di rappresentanza politica dei parlamentari messinesi. Anche se quello della sede effettiva dell' Authority è un falso problema; il nodo vero sta nella mancanza di visione strategica da parte della classe politica locale.

«Se come sembra la scelta di Augusta quale sede della nuova **Autorità portuale** della Sicilia orientale è conseguente alla classificazione della città del Siracusano quale porto "core", grazie a "forti pressioni politiche", come sostenuto da qualcuno, male han fatto i nostri parlamentari a non esercitare le stesse pressioni in favore di Messina - prosegue Salmeri -. La funzione cruciale dei parlamentari del territorio è, infatti, quella di tutelarne gli interessi di crescita e sviluppo. La sensazione che si ricava dalle vicende degli ultimi anni è, invece, quella di un grave deficit di rappresentanza politica da parte dei nostri parlamentari, non sappiamo se per disinteresse o per incapacità. E questo riguarda i parlamentari



Il segnale lanciato dall' amministratore della Tourist Franza: «Ci si accapiglia sulla sede ma tutti i poteri sono in mano al presidente»
Porti, la questione vera riguarda la "governance"
E "CapitaleMessina" attacca: «Lo scippo dell' **Autorità** è frutto del deficit di rappresentanza politica»



Il segretario regionale dell' associazione della Tourist Franza: «Ci si accapiglia sulla sede ma tutti i poteri sono in mano al presidente»
Masterplan Messina, botta e risposta tra Signorino e Cgil



- segue

appartenenti a tutti gli schieramenti e con qualsiasi governo in carica, compresi quelli che adesso si stracciano pubblicamente le vesti, come se fino a ieri fossero stati altrove pur avendo rivestito ruoli politici nazionali di tutto rispetto. Anche se, ritornando all' argomento in oggetto, e cioè all' **Autorità portuale**, riteniamo che sia necessario ricalibrare il ragionamento. La sede effettiva dell' Authority è, a nostro avviso, un falso problema, che sia ad Augusta, o a Catania o a Messina cambia poco; il nodo vero sta nella mancanza di visione strategica da parte della classe politica locale, che si trova costretta ad inseguire i problemi, anziché progettare il futuro». Secondo "CapitaleMessina", «probabilmente per la nostra città la possibilità di entrare da coprotagonista nel sistema **logistico** -economico della Sicilia orientale può essere più vantaggioso rispetto ad una integrazione con i porti calabresi con i quali, in ogni caso il ruolo di cerniera ci è garantito per ragioni geografiche. L' orizzonte del nostro sviluppo economico è legato, in questo momento storico, alla realtà regionale, per motivi sistemici, normativi, **logistici**, rispetto ad una prospettiva ancora virtuale come quella dell' Area metropolitana. E se siamo obbligati a scegliere dei compagni di strada, perché da soli, ormai è chiaro, non possiamo andare da nessuna parte - conclude Salmeri - molto meglio scegliere partner forti per un efficace sistema orientato allo sviluppo di tutta la Sicilia orientale. Ma ci piacerebbe che, di fronte alle opzioni possibili, la nostra classe politica partecipasse, finalmente, alla determinazione delle scelte, anziché subirne le conseguenze. D' altro canto a Catania o a Siracusa si fa così...».

Lucio D' Amico

UNA SERIE DI TAVOLI DI CONFRONTO. Il regista sarebbe Luca Lotti, sottosegretario braccio destro del premier

Guerra dei porti, interviene Renzi

Messina e Augusta cercano di scavalcare lo scalo catanese in pole

Continua la competizione fra i tre porti della Sicilia orientale, Messina -Catania -Augusta, per ottenere la leadership del Distretto del Sud-Est. E più si avvicina il momento in cui il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio presenterà la lista dei presumibili 14 accorpamenti portuali (ma forse interverrà direttamente Renzi con una serie di tavoli di confronto gestiti dal suo braccio destro, il sottosegretario Luca Lotti) più la lotta si fa serrata, mentre per la parte occidentale non ci sono problemi con Palermo che sarà capofila di Termini Imerese, Castellammare del Golfo, Trapani e Marsala.

Il fatto è che ciascuno vanta i propri titoli. Messina ad esempio mette l'accento sugli oltre sette milioni di passeggeri che attraversano lo Stretto ogni anno e al limite preferirebbe l'accorpamento con Gioia Tauro. I politici locali si sono talmente mobilitati, a cominciare dal presidente dell'Ars, Ardizzone, che fanno pressione affinché il presidente della Regione, Crocetta, intervenga a favore di Messina.

Da parte sua Augusta, come porto «core», vanta un atout non da poco, anche perché fra i tre porti in lizza è il più vicino al Canale di Suez e quindi abbrevierebbe la rotta delle navi dirette in Europa. Ma se vogliamo ragionare seriamente è giusto dire che i numeri presentati dal porto di Catania sono di gran lunga superiori.

Fonte Assoportri relativamente al 2014: Merci tradizionali: Catania 6.404.204.

Augusta 2.618.489.

Messina 168.508.

Combustibili e gas: Catania 27.401. Augusta 22.546.093.

Messina 16.323.800 (le benzine di Milazzo).

Passeggeri-crocieristi: Catania 290.327. Augusta zero. Messina 7.705.779.

Cosa si evince da questi numeri? Si evince che l'importanza del porto catanese è indiscutibile perché Augusta è sostanzialmente un porto petrolifero, e potrà diventare uno dei più grandi del Mediterraneo non prima di 10-20 anni, cioè quando saranno ultimati i lavori di ristrutturazione. Al momento la sua potenzialità è solo al 10-20%.

Quanto a Messina è soprattutto un porto di transito, nel senso che quei 7 milioni abbondanti di



- segue

passaggeri sono praticamente quelli che giornalmente si trasferiscono da una sponda all' altra, soprattutto studenti, mentre i quasi 300 mila passeggeri di Catania sono crocieristi.

Come se questi numeri non bastassero, c' è da aggiungere che il porto di Catania è inserito in una piattaforma logistica straordinaria, avendo vicini l' aeroporto, la ferrovia, la grande area industriale e le autostrade. Il porto di Catania è un' entità di assoluto valore nazionale. Non avrebbe nemmeno bisogno di battere i pugni sul tavolo per farsi riconoscere la propria specificità, del resto non è nello stile dell' **Autorità portuale** catanese. Una lotta di campanile non ha senso, sa di vecchio provincialismo. Il nuovo modello di governance dei porti prende le mosse dal' esigenza di superare la dimensione di monoscalo, al fine di ottimizzare infrastrutture, spazi e connessioni lato mare e lato terra. Pertanto i tre porti della Sicilia orientale dovrebbero allearsi per creare una corretta opportunità di crescita comune.

Sì all' Authority unica regionale E lo scalo jonico resta in pole

Un' unica **Autorità** di sistema **portuale** in Puglia. La scelta ufficiale sulla sede non c' è, ma tutto lascia presupporre che cadrà su Taranto. Ci sono novità nell' ultima bozza della tanto agognata riforma delle Authority italiane e, certamente, una delle più importanti riguarda le linee guida sui centri di comando. Le rivendicazioni territoriali avevano innescato una polemica tra Taranto e Bari sulla decisione finale. Si era anche ipotizzata una doppia opzione per la Puglia, ma l' ultimo schema del decreto legislativo sulla "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione" va in direzione opposta. **Quattordici Authority** in tutta Italia, quella della Puglia è definita "dell' Adriatico meridionale e del Mar Ionio" e abbraccia Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto. Le indicazioni sono chiare. La preferenza privilegerà "la sede del porto core, così come individuato nel Regolamento 1315 del 2013 del parlamento europeo.

In caso di due o più porti core ricadenti nella medesima **Autorità** di sistema **portuale**, il ministro indica la sede della stessa.

Il ministro, su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall' **Autorità**, ha facoltà di individuare in altra sede di soppressa **Autorità** **portuale**, la sede della stessa".

Il citato Regolamento istituisce la nuova mappa delle Reti Trans europee di trasporto (Reti TEN-T). Per l' Italia, indica 14 porti core: Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, **Palermo**, Cagliari, Augusta. Ebbene, tra i criteri definiti dalla Commissione dell' Unione europea, uno in particolare afferma la necessità di registrare un traffico complessivo (prendendo a base la media del triennio più recente dei dati Euro stat) maggiore dell' 1% del totale Ue attraverso "una formula di interpolazione che prevede la somma della movimentazione di infuse liquide e solide più merci varie e il successivo confronto con i valori medi di riferimento".

Più semplice ancora fare riferimento ai numeri. Nella classifica nazionale che comprende il triennio di riferimento 2011/2013, Genova la fa da padrone con un quoziente di 2,38. Subito dopo ci sono Trieste (2,18), Cagliari (1,88), Gioia Tauro (1,87) e al quinto posto Taranto con 1,72 frutto della somma del quoziente infuse 1,04 e merci varie 0,68. Bari risulta addirittura all' ultimo posto con 0,28 di quoziente finale.

Dal documento emergono anche altre sfumature. Per esempio, viene rafforzato il ruolo del ministero dei Trasporti a scapito delle regioni e di una dicotomia che spesso equivaleva a intralci e ritardi burocratici. E ancora, più auto.





Costa: «Venezia accoglierà le mega navi dalla Cina»

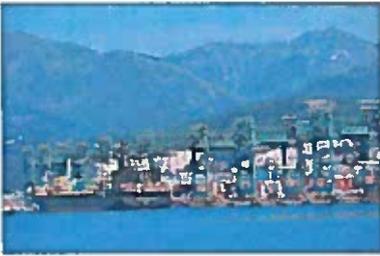
Pechino - Il presidente di Venezia, in missione in Asia, ha spiegato che il 2016 sarà l'anno che deciderà il ruolo dell'Italia nella Via della Seta, in particolare il versante marittimo dell'iniziativa cinese.

Pechino - **Il 2016 sarà l'anno che deciderà il ruolo dell'Italia nella Via della Seta, in particolare il versante marittimo dell'iniziativa cinese.** È il giudizio del presidente del porto di Venezia, Paolo Costa, espresso in un'intervista ad Agi, durante la tappa a Shanghai del suo viaggio in Cina per discutere delle iniziative e dei progetti della Via della Seta Marittima, l'iniziativa cinese lanciata dal presidente cinese, Xi Jinping, durante il viaggio in Kazakistan del settembre 2013. «Se si guarda alle mappe tracciate dalla Cina, il Mediterraneo ha tre punti di arrivo: Atene, Istanbul e Venezia. Ad Atene i cinesi ci sono da un pezzo; A Istanbul hanno firmato di recente; adesso tocca a Venezia, ovvero all'Italia - afferma Paolo Costa - L'effettivo ruolo che l'Italia avrà sulla Via della Seta si decide nei prossimi mesi o nel prossimo anno. Sono prospettive promettenti. Se le idee andranno avanti, abbiamo progetti concreti e possiamo testare la voglia di lavorare assieme in concreto non soltanto auspicando relazioni».

Il punto, per il presidente del porto di Venezia, è consentire l'arrivo di navi con dimensioni «da Cina», ovvero porta-container da 18mila teu in su, che attualmente non sono supportate dagli scali marittimi italiani. «Sicuramente il porto di Venezia potrà consentire alla Cina di essere più presenti in Europa e, per contro, anche all'Europa di raggiungere la Cina in maniera più efficace. Stiamo cercando di lavorare nelle due direzioni». Le ricadute dei nuovi progetti cinesi e italiani andranno a beneficio dell'intero apparato industriale italiano, e non solo.

- segue

«L'obiettivo finale è quello di ridurre i costi di esportazioni e importazioni delle nostre attività produttive: italiane, bavaresi, svizzere, slovene, ungheresi o austriache convincendo le navi che vanno verso l'Estremo Oriente a fermarsi nell'Adriatico senza bisogno di scendere da noi passando però per Anversa». Proprio la rivalità con i grandi porti dell'Europa settentrionale rappresenta uno dei motori della visita di Costa in Cina. La sfida per Venezia e per i porti dell'Alto Adriatico riuniti nella Napa, la North Adriatic Port Association, di cui Costa è presidente di turno per il semestre, è quella di «riequilibrare la predominanza del Mare del Nord», con porti attualmente preferiti come hub internazionali.



Porti: Genova, al Vte investimenti per 100 milioni

Venti sono per portare i fondali fino a 15 metri

02 dicembre, 18:58

(ANSA) - GENOVA, 2 DIC - Un piano di investimenti da cento milioni per il terminal Vte. Agli ottanta milioni per l'acquisto delle otto nuove gru di banchina che consentiranno di operare sulle grandi portacontainer di nuova generazione, si aggiungono gli stanziamenti per portare i fondali fino a 15 metri di profondità, illuminare la diga foranea e dotare il terminal di parabordi, bitte e sistemi per tenere più ferme le navi all'ormeggio. Il più grande terminal del porto di Genova si attrezza per accogliere i giganti del mare ed aumentare la competitività.

"Le prime quattro gru dovrebbero partire da Shanghai tra la fine di dicembre e i primi di gennaio - dichiara Gilberto Danesi, amministratore delegato di Psa-Vte che ieri ha illustrato il piano ai sindacati. Nel frattempo è già stata effettuata una simulazione per verificare che le mega portacontainer possano manovrare in sicurezza all'interno del terminal. "Sarebbe inutile fare l'investimento sulle gru e non avere le caratteristiche per ospitare le navi più grandi - sottolinea Danesi -. Abbiamo verificato che quelle da 19.100 teu entrano al Vte senza problemi. Inoltre ci saranno i parabordi, le bitte e illuminazione fondamentale per il lavoro notturno. Faremo il meglio per poter essere efficienti e servire i nostri clienti". Cambierà anche l'organizzazione del lavoro, che richiederà sempre maggiore flessibilità: "Potremo dover gestire un giorno sedicimila teu in unico attracco e poi per giorni niente. Cambierà tutto" continua Danesi che resta in attesa della realizzazione del raddoppio dei binari al Vte per aumentare la quota di contenitori che viaggeranno su ferrovia da e per il terminal. L'anno si chiuderà con 1,2 milioni teu con un leggero aumento sull'anno precedente. (ANSA).



Terminal Psa di Genova, 100 milioni di investimenti

Genova - Agli ottanta milioni per l'acquisto delle otto nuove gru, si aggiungono stanziamenti per portare i fondali fino a 15 metri di profondità, illuminare la diga foranea e dotare il terminal di

Genova - Un piano di investimenti da cento milioni per il terminal Psa di Genova. Agli ottanta milioni per l'acquisto delle otto nuove gru di banchina che consentiranno di operare sulle grandi portacontainer di nuova generazione, **si aggiungono gli stanziamenti per portare i fondali fino a 15 metri di profondità, illuminare la diga foranea e dotare il terminal di parabordi, bitte e sistemi per tenere più ferme le navi all'ormeggio.** Il più grande terminal del porto di Genova si attrezza per accogliere i giganti del mare ed aumentare la competitività. «Le prime quattro gru dovrebbero partire da Shanghai tra la fine di dicembre e i primi di gennaio - **dichiara Gilberto Danesi**, amministratore delegato del terminal Psa di Genova che ieri ha illustrato il piano ai sindacati. Nel frattempo è già stata effettuata una simulazione per verificare che le mega portacontainer possano manovrare in sicurezza all'interno del terminal.

«Sarebbe inutile fare l'investimento sulle gru e non avere le caratteristiche per ospitare le navi più grandi - sottolinea Danesi -. Abbiamo verificato che quelle da 19.100 teu entrano al Vte senza problemi. Inoltre ci saranno i parabordi, le bitte e illuminazione fondamentale per il lavoro notturno. Faremo il meglio per poter essere efficienti e servire i nostri clienti». Cambierà anche l'organizzazione del lavoro, che richiederà sempre maggiore flessibilità: «Potremo dover gestire un giorno sedicimila teu in unico attracco e poi per giorni niente. Cambierà tutto» continua Danesi che resta in attesa della realizzazione del raddoppio dei binari al Vte per aumentare la quota di contenitori che viaggeranno su ferrovia da e per il terminal. **L'anno si chiuderà con 1,2 milioni teu con un leggero aumento sull'anno precedente.**

CONTAINER

Investimenti per 100 milioni al terminal Psa

GENOVA. Un piano di investimenti da 100 milioni di euro per il terminal Psa di Genova. Agli 80 milioni per l'acquisto delle otto nuove gru di banchina, che consentiranno di operare sulle grandi porta-container di nuova generazione, si aggiungono gli stanziamenti per portare i fondali fino a 15 metri di profondità, illuminare la diga foranea e dotare il terminal di parabordi, bitte e sistemi per tenere più ferme le navi all'ormeggio. Il terminal chiuderà l'anno con 1,2 milioni teu, in leggero aumento sul 2014.

Il Secolo XIX

L'EX PRESIDENTE DEL PORTO PREFERIREBBE COMUNQUE UN INCARICO ROMANO AL MINISTERO DEI TRASPORTI

Sindaco, Doria sempre più tentato ma Burlando pensa a Merlo

Iniziano le grandi manovre in vista delle elezioni del 2017: anche Bernini, Piazza e Anzalone ambiscono a correre

MARCO Doria sempre più tentato da una candidatura bis, mentre Claudio Burlando - si mormora - caldeggia l'idea di vedere correre per Tursi l'ex presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo.

A circa un anno dall'inizio della campagna elettorale per le prossime elezioni comunali, iniziano a filtrare le prime indiscrezioni sulla corsa alla poltrona di sindaco. Con fibrillazioni destinate ad aumentare nei prossimi mesi. Che Doria da un po' di tempo stesse considerando seriamente la possibilità di non fermarsi al primo mandato è cosa nota, ma da alcuni giorni sono diventate più insistenti le voci che raccontano di un sindaco sempre più convinto, addirittura deciso secondo alcuni, ad andare avanti anche dopo il 2017. Ovviamente con uno schieramento di centrosinistra all'interno del quale non solo nel Pd - si aprirebbero non pochi problemi e conflitti. Anche perché sono in tanti ad accarezzare l'idea di una candidatura. Insomma per l'attuale sindaco la strada non sembra presentarsi in discesa. Il primo ostacolo ha un nome e cognome: Luigi Merlo.

Con uno sponsor di peso: Claudio Burlando. L'ex presidente della Regione accarezzerebbe l'idea di vedere succedere a Doria l'ex presidente del porto, che aveva voluto come assessore nella sua prima giunta regionale e con il quale ha certamente avuto negli anni scorsi una maggiore sintonia politica che con l'attuale sindaco. In realtà l'ipotesi di una candidatura di Merlo non è nuova. Ma il fatto che sua moglie, Raffaella Paita, sia stata sconfitta nella corsa per la presidenza della Regione e sia ora all'opposizione in via Fieschi, elimina un conflitto di interessi che l'avrebbe resa impraticabile. È anche noto, però, che nelle settimane scorse si è aperta per Merlo la prospettiva di una consulenza al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della quale anche il ministro Graziano Delrio ha parlato esplicitamente proprio a Genova, e si dice che l'ex Presidente dell'Autorità portuale sia molto più interessato a questo nuovo ruolo che all'eventuale prospettiva di Palazzo Tursi. Ma nel Pd i movimenti e i fermenti sono tanti in attesa che Doria sciolga ufficialmente le riserve. Si dice

UNO DEI PRINCIPALI CANTIERI DI LAVORO È IL MINISTERO DEI TRASPORTI. Sindaco, Doria sempre più tentato ma Burlando pensa a Merlo

Trattando la grande manovra in vista delle elezioni del 2017, anche Bernini, Piazza e Anzalone ambiscono a correre

Luigi Merlo, l'ex presidente dell'Autorità portuale, è considerato uno dei possibili candidati per la poltrona di sindaco di Genova. L'attuale sindaco, Marco Doria, è sempre più tentato da una candidatura bis, mentre Claudio Burlando, ex presidente della Regione Liguria, caldeggia l'idea di vedere correre per Tursi l'ex presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo.

A circa un anno dall'inizio della campagna elettorale per le prossime elezioni comunali, iniziano a filtrare le prime indiscrezioni sulla corsa alla poltrona di sindaco. Con fibrillazioni destinate ad aumentare nei prossimi mesi. Che Doria da un po' di tempo stesse considerando seriamente la possibilità di non fermarsi al primo mandato è cosa nota, ma da alcuni giorni sono diventate più insistenti le voci che raccontano di un sindaco sempre più convinto, addirittura deciso secondo alcuni, ad andare avanti anche dopo il 2017. Ovviamente con uno schieramento di centrosinistra all'interno del quale non solo nel Pd - si aprirebbero non pochi problemi e conflitti. Anche perché sono in tanti ad accarezzare l'idea di una candidatura. Insomma per l'attuale sindaco la strada non sembra presentarsi in discesa. Il primo ostacolo ha un nome e cognome: Luigi Merlo.

Toti batte Renzi e Grillo «Sondaggio elettorale? Ma no, è un check up»

Guida in chiocciola sulla giunta, per i liguri le priorità sono lavoro, sanità e sicurezza

Il sondaggio elettorale di Toti batte Renzi e Grillo. Il sondaggio elettorale di Toti batte Renzi e Grillo. Il sondaggio elettorale di Toti batte Renzi e Grillo.

Partito	Percentuale
Forza Italia	45%
PD	25%
Grillo	15%
Altri	15%

- segue

che a scaldare i muscoli per una candidatura e quindi per un' eventuale partecipazione alle primarie siano in tanti: il non renziano (si era schierato con Gianni Cuperlo) vicesindaco e assessore all' Urbanistica Stefano Bernini, protagonista di diversi scontri proprio con l' ex Presidente dell' **Autorità portuale**, e i renziani Emanuele Piazza, assessore comunale allo sviluppo economico, e Giorgio Guerello, attuale presidente del consiglio comunale. E, fuori dal Pd, si dice che anche Stefano Anzalone, consigliere comunale di Progresso ligure, sia interessato a partecipare da protagonista alla corsa.

Per ora ovviamente si tratta di aspirazioni e di disponibilità ufficiose. Se, infatti, Doria deciderà di ricandidarsi, il Pd e le forze che adesso appoggiano la sua giunta dovranno decidere innanzitutto se fare comunque le primarie, come era avvenuto nel 2012 con Marta Vincenzi, o confermargli il sostegno senza passare attraverso il voto. E, comunque vada, la scelta non sarà indolore, perché, anche se la maggioranza finora ha resistito -pericolosamente -è noto che i rapporti fra il Sindaco e il Pd siano stati spesso decisamente conflittuali in questi anni. Così come è noto che quelli che si dichiarano più delusi da Doria si trovino a sinistra del Pd, fra coloro che più puntavano al cambiamento. E comunque, con o senza Doria, difficilmente il centrosinistra del 2017 avrà gli stessi confini politici del 2012.

Prove di 'pace' con Livorno Ma la trattativa è naufragata

Forcieri: «Nessuna risposta sulla società unica per le crociere»

-LA SPEZIA -
I **TRIBUNALI** amministrativi di Toscana e Liguria sono pieni di ricorsi, segni di una battaglia neanche troppo sotto traccia per accaparrarsi il primato del settore crocieristico. Eppure, tra l'Ap della Spezia e quella di Livorno c'è stato quantomeno un abbozzo di trattativa sotterranea. Va avanti da almeno diciotto mesi, quella che ha preso spunto dalla proposta lanciata dal presidente dell'autorità di via del Molo: unire le forze e creare un'unica società che gestire i flussi sull'asse Spezia-Livorno.

UN MODO, questo, anche per non farsi concorrenza sulle destinazioni più appetibili per le società armatoriali e i brokers, che sono in misura maggiore le città d'arte della Toscana. «È stata una mia idea - spiega

Lorenzo Forcieri -, anche con l'obiettivo di ripianare i contrasti che ci hanno visto contrapposti. Sono andato a parlare con i vertici di Palazzo Rusciano (sede dell'Ap livornese, ndr.) con il suo presidente [redacted] e con il sindaco di Livorno. Credo che fosse una proposta costruttiva, quella di mettere assieme le forze per amministrare i flussi crocieristici. Ma non ho mai avuto alcuna risposta, né [redacted] di Livorno, né dall'amministrazione comunale». Un'alleanza dell'Alto Tirreno che, tuttavia, difficilmente avrà un seguito: entrambe le [redacted] hanno avviato il percorso che porterà alla privatizzazione della società che si occuperanno nel-

la gestione delle crociere, in un momento storico in cui è Spezia a far re-

gistrare incrementi percentuali da capogiro, con Livorno impegnata nel tentativo di recuperare il terreno perso proprio nei confronti del porto mercantile spezzino: nel 2014, alla Spezia sono transitati 483.564 passeggeri, mentre sono stati oltre 40mila i turisti imbarcati e sbarcati dal porto. Per quanto riguarda La Spezia, l'iter per la privatizzazione della società è a buon punto, con l'ente di via del Molo che sta facendo il punto sulle manifestazioni di interesse a far parte del nuovo consorzio che non sono mancate, tra attori istituzionali e partner privati. «La vedo dura oggi, visto che entrambi abbiamo avviato il percorso per la privatizzazione delle società chiamate ad occuparsi del settore - spiega il presidente dell'Ap spezzina -. Mi spiace perché la proposta mi sembrava molto costruttiva».

mat.mar.



Due anni di battaglia di fronte al Tar su molo Varicella e fanghi di dragaggio

La battaglia a suon di carte bollate è iniziata un paio di anni fa. Fu [redacted] di Livorno, in prima battuta, a fare ricorso al tribunale amministrativo della Liguria, chiedendo ai giudici di sbloccare l'accesso agli atti dell'accordo tra [redacted] e Marina Militare per l'utilizzo del Molo Varicella, situato all'interno della Base Navale. La risposta di Lorenzo Forcieri non si è fatta attendere, con l'Ap spezzina che ha trascinato al Tar toscano non solo l'Ap livornese, ma anche i ministeri dell'Ambiente, dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture e dei trasporti, le Regioni Liguria e Toscana, le Province e i Comuni di Livorno e La Spezia a seguito della decisione dell'Ap livornese di chiudere le porte delle sue vasche di colmata ai fanghi di dragaggio del porto spezzino.



I numeri degli sbarchi

Nel 2014 sono transitati alla Spezia oltre 480mila passeggeri, mentre sono stati oltre 40mila i turisti imbarcati e sbarcati nel nostro porto

Crociere, il matrimonio non s'ha da fare Livorno dice no al 'cartello' con Spezia Gara per Porto 2000: i liguri proponevano una società unica

LIVORNO. **ULTIME** battute per la gara di privatizzazione della Porto 2000, la società che gestisce crociere e traghetti presieduta da Massimo Provisoli. E mentre è partita la verifica delle manifestazioni d'interesse da parte delle quattro società che hanno risposto al pre-bando, arriva l'offensiva di pace - però subito rinviata al momento - del porto di La Spezia sul tema. Proprio in queste ore il presidente spezzino Lorenzo Forcieri ha dichiarato alla stampa locale di aver da tempo proposto il livornese la costituzione di una società unica per gestire le navi da crociera nei due scali, in modo da non farsi concorrenza sulle destinazioni più appetibili dalle società armatoriali e dai brokers, che sono le città d'arte della Toscana. Secondo Forcieri, che vanta la forte crescita delle crociere nel suo porto nel 2014 - la proposta è già di almeno un anno fa e ci furono contatti tra lui e Gallanti, ma anche con il sindaco. «Ma non ho più avuto risposte. Diversa la versione di [redacted] che taglia corto sul tema: «La risposta l'ho data a suo tempo: no». Il commissario livornese ed è stata un no. Tra l'altro sono in corso almeno tre cause giudiziarie tra i due porti, relativamente sia all'uti-



GRAN RIFIUTO A sinistra il commissario dell'Authority livornese [redacted] e a destra lo spezzino Forcieri

lizzo dell'Arsenale militare di La Spezia per le crociere a nostro parere in modo improprio, su sui temi dei fanghi nelle nostre vasche di colmata». Gallanti ricorda anche che [redacted] ha in corso la gara per la privatizzazione della Porto 2000, la società dei traghetti e delle crociere, e che il 2015 si chiuderà con un forte recupero nel comparto delle crociere, grazie alla razionalizzazione degli accessi con gli accordi con la Cdp sull'Alto Fondale

e sul Molo Italia. Dalla Porto 2000 arriva la conferma che il 2015 si chiuderà con almeno 700 mila passeggeri delle crociere (contro i poco più di 600 mila del 2014), mentre le previsioni per il 2016 - le prenotazioni sono state già confermate anche al recente salone internazionale di Miami - parlano di almeno 800 mila passeggeri grazie al ritorno in forze del gruppo Carnival, a 14 toccate del tutto nuove di MSC "Armonia" e al potenziamento degli accessi di altre compagnie oltre-

tanto interessanti come Norwegian. Non va dimenticato inoltre che nei programmi dell'unificazione delle Autorità portuali di Livorno e Piombino potrà giocare un ruolo anche nel settore delle crociere l'appetibilità di Portoferraio (per l'Elba) e di Piombino stessa per la costa degli Etruschi: entrambi richiama già "testati" con successo in occasioni e delle celebrazioni per l'anniversario di Napoleone Bonaparte all'Elba.

A. F.

Porto ieri e oggi: occhi puntati sulla Calata Sgarallino

È la quattordicesima coppia di immagini che trovate oggi gratis in edicola con il nostro giornale

DI LIVORNO

Qui è proprio la banchina a dominare la scena: siamo alla Calata Sgarallino, cuore del porto passeggeri. È la quattordicesima della serie di immagini dell'iniziativa del Tirreno in tandem con [redacted] che offre ai lettori gratis in edicola le immagini ricavate dal lavoro di ricerca di Mario Bellagotti e Vito Lo Piccolo per conto di Palazzo Rusciano.

L'elemento cromatico che domina la foto è il giallo; cosa ci fa quella lunga striscia alla

basse della recinzione? È un'altra "guerra", rispetto a quella che si è combattuta qui ma distante nel tempo: appartiene a questi anni sbandati ed è lontana nella geografia ma così vicina nelle conseguenze. Quella rete metallica è lì per via delle misure di sicurezza che, soprattutto a difesa dei traffici di turisti, tutti i porti occidentali si sono dati di fronte alla minaccia del terrorismo internazionale: con parecchi anni di ritardo, ma né più né meno quel che è accaduto negli aeroporti.

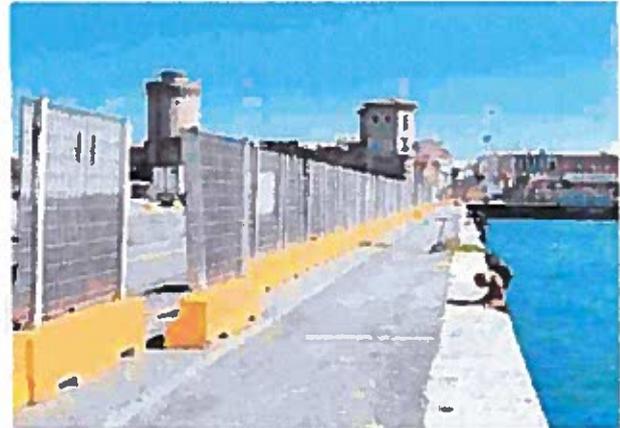
Nella quotidianità ci rassi-

curiamo grazie al fatto che macerie e distruzioni sono scomparse dal paesaggio portuale: ha ritrovato il proprio splendore la Fortezza Vecchia (che nella foto amarcord vediamo invece palesemente acciaccata); è stata rimessa in piedi, con un volto architettonico differente, la sede della Capitaneria di porto (che nella foto di settant'anni fa invece è soltanto un cumulo di rovine, tanto che si arriva a vedere bene perfino il Palazzo del governo). È curioso, infine, che il profilo di questa calata storica dello scalo labroni-

co prosegua pari pari in via San Giovanni come se acqua e mare fossero un tutt'uno. Soprattutto qui, nello spicchio di città dove tutto è nato più di mille anni fa.

Attenzione, vale la pena di ricordare che chiunque è alla ricerca del raccoglitore distribuito con la prima foto oppure di foto arretrate non deve far altro che mettersi in contatto con il proprio edicolante. Pennerà lui a rivolgersi agli uffici del Tirreno e poi far avere al lettore la coppia di immagini o il raccoglitore richiesti.

CONFERMA/STAMPATO DA



A sinistra: al lavoro per ricostruire quel che la guerra ha distrutto. A destra: la Calata Sgarallino serve ora per i traffici passeggeri e la recinzione è necessaria per le misure di sicurezza

DOPO IL CONCORSO

Debuttano gli 11 neoassunti

- LIVORNO -
UNA CERIMONIA di benvenuto e un brindisi al futuro: è così che a Palazzo Rosciano, sede [redacted] sono stati accolti gli 11 nuovi assunti risultati vincitori alle procedure di selezione che in poco meno di un anno, da gennaio a fine novembre, hanno coinvolto e mobilitato migliaia di candidati.

«Nonostante le forti incertezze della congiuntura economica locale - ha dichiarato il commissario straordinario [redacted] di

Livorno, [redacted] - in questi quattro anni abbiamo assunto a tempo indeterminato una ventina di persone, confermando la volontà dell'Amministrazione di investire sul ringiovanimento e sulla qualificazione professionale dell'Ente, contribuendo nel contempo a soddisfare nel suo piccolo l'enorme domanda di lavoro in

provincia». Di questi tempi, 11 nuove assunzioni non sono poche: in molti hanno già preso servizio e occupano posti ritenuti strategici dalla Port [redacted] si tratta di ragazzi in media al di sotto dei 40 anni, con una distribuzione di genere equilibrata tra uomini e

BRINDISI DI BENVENUTO

Una piccola cerimonia nel primo giorno di lavoro a Palazzo Rosciano

donne.

«CON QUESTE nuove assunzioni - ha detto il segretario generale [redacted] livornese, Massimo Provinciali - intendiamo raggiungere un duplice obiettivo: completare la pianta organica e rispondere con maggiore tempestività e efficienza ai bisogni e alle necessità della comunità portuale».

Cerimonia di benvenuto per gli 11 nuovi assunti della Port Authority. Il commissario Gallanti: così investiamo nell'occupazione

Livorno, 2 dicembre 2015 - Una cerimonia di benvenuto e un brindisi al futuro: è così che a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità Portuale, sono stati accolti gli 11 nuovi assunti risultati vincitori alle procedure di selezione che in poco meno di un anno, da gennaio a fine novembre, hanno coinvolto e mobilitato migliaia di candidati.

«Nonostante le forti incertezze della congiuntura economica locale - ha dichiarato il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti - in questi quattro anni abbiamo assunto a tempo indeterminato una ventina di persone, confermando la volontà dell'Amministrazione di investire sul ringiovanimento e sulla qualificazione professionale dell'Ente, contribuendo nel contempo a soddisfare nel suo piccolo l'enorme domanda di lavoro in provincia».

Di questi tempi, 11 nuove assunzioni non sono poche: in molti hanno già preso servizio e occupano posti ritenuti strategici dalla Port Authority: si tratta di ragazzi in media al di sotto dei 40 anni, con una distribuzione di genere equilibrata tra uomini e donne.

«Con queste nuove assunzioni - ha detto il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali - intendiamo raggiungere un duplice obiettivo: completare la pianta organica e rispondere con maggiore tempestività e efficienza ai bisogni e alle necessità della comunità portuale».

Acanthus: "Bene l'alleanza dell'Etruria"

Il gruppo accoglie con soddisfazione la proposta del commissario dell'Authority Pasqualino Monti: "La nostra volontà è sempre stata quella di estendere il più possibile il progetto termale, che rimane a disposizione del territorio per un ampio piano di sviluppo turistico"



CIVITAVECCHIA - Una grande sfida per Civitavecchia e per il suo territorio, in grado di rilanciare un settore strategico come quello del turismo, ripartendo ciò che abbiamo e che molto spesso gli altri ci invidiano. È sostanzialmente questa l'idea di Acanthus, che accoglie con soddisfazione le parole del commissario straordinario dell'Autorità portuale, Pasqualino Monti, che in un recente intervento ha fatto riferimento a un progetto legato al turismo, che toccherebbe tutte le cittadine dell'Alto Lazio interessate all'alleanza turistica dell'Etruria meridionale. «La nostra volontà è sempre stata quella di estendere il più possibile il progetto termale che rimane a disposizione di un ampio piano riguardante lo sviluppo turistico e occupazionale del territorio. Un plauso quindi al commissario dell'Authority Monti, che con le sue idee sta dimostrando di recepire quelle che potrebbero essere le direttrici del rilancio di Civitavecchia e del suo territorio».



Gaeta / Indagato il commissario del porto

Pasqualino Monti

GAETA – Nuova tegola per l'autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Dopo la vicenda giudiziaria che ha coinvolto il dirigente della sede di Gaeta Franco Spinosa, sospeso e poi trasferito presso la sede di Fiumicino, i guai giudiziari si spostano a Civitavecchia, sede dell'intero network.



Porto di Civitavecchia

Il commissario Pasqualino Monti, infatti, come da sue dichiarazioni, è stato iscritto nei giorni scorsi nel registro degli indagati dalla procura della repubblica di Civitavecchia. Il pm Lorenzo Del Giudice sembra sia particolarmente interessato a capire di più sui lavori alla "Darsena Grandi Masse" (facenti parte del primo lotto funzionale – prolungamento antemurale Cristoforo Colombo, darsena servizi e darsena traghetti), ed al relativo escavo dei fondali. Tanto da aver effettuato un sequestro probatorio sulla base di una relazione tecnica in proprio possesso.

Rispetto al previsto sarebbe andato oltre di un paio di metri, richiedendo poi un costoso riempimento. Tutte circostanze sotto gli occhi degli inquirenti. Certo è invece che i lavori portuali siano stati accompagnati da circa 135 milioni di euro di riserve fatte dalle ditte che stanno realizzando lavori in porto. Un importo ormai incancrenito che rischia di bloccare l'intera opera.

Il commissario (ed ex presidente) Pasqualino Monti è tuttavia convinto che la svolta rappresenti ulteriore strumento di garanzia per indagati, rispetto ad un affrettato rinvio a giudizio. Dopo la decapitazione del proprio vertice tramite l'operazione "Porto Sicuro" condotta dalla procura della repubblica di Cassino, Gaeta assiste dunque anche alla messa in discussione di quello della intera governance dei porti di Roma e del Lazio.

Decaro a colloquio con Delrio, Bari candidata naturale a ospitare sede autorità portuale

Author : com

Date : 2 dicembre 2015



(FERPRESS) - Bari, 2 DIC - Questa mattina il sindaco di Bari Antonio Decaro ha avuto un lungo colloquio con il Ministro alle infrastrutture Graziano Delrio in ordine alla possibilità di confermare la presenza dell'autorità portuale a Bari. Lo comunica il Comune in una nota "Ho trovato ampia disponibilità da parte del ministro Delrio a prendere in considerazione, nella scelta delle nuove autorità di sistema portuale, la specificità del porto di Bari, in quanto porto core della rete transeuropea dei trasporti - ha dichiarato il sindaco -. Nel condividere lo spirito di razionalizzazione che sottende al processo di riforma del settore, ho fatto presente al ministro l'importanza che ha il porto di Bari nella costruzione della prospettiva metropolitana della città, in chiave non solo istituzionale ma soprattutto territoriale e socio-economica, e il ruolo dello stesso porto all'interno del piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Come ho già scritto nella nota trasmessa al Governo qualche giorno fa, e condivisa ieri nell'incontro con gli operatori portuali, Bari è tradizionalmente considerata porta dell'Europa verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente; il suo porto è uno scalo polivalente in grado di rispondere a tutte le esigenze operative potendo contare su banchine al servizio di traghetti ro-pax per collegamenti sia comunitari sia extra-Schengen, nonché al traffico crocieristico. Il traffico merci nel 2014 ha fatto registrare un volume complessivo di quasi 5 milioni di tonnellate. Questi dati conferiscono un grande rilievo sul piano nazionale al porto di Bari che è anche il terminale della rete ferroviaria primaria europea e rendono la città una destinazione naturale per una delle sedi delle nuove autorità di sistema portuale".

Confindustria Taranto: Delrio faccia chiarezza su scelta Taranto come capofila Authority Portuale

Author : com

Date : 2 dicembre 2015



(FERPRESS) - Taranto, 2 DIC - "Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti contribuisca a fare definitiva chiarezza sulla scelta di Taranto quale capofila dell'Autorità Portuale". Lo sottolinea Confindustria Taranto alla vigilia della visita nel capoluogo ionico di Graziano Delrio che oggi sarà in visita al porto e procederà all'inaugurazione della piattaforma logistica. Una presenza che, secondo l'associazione degli industriali, rappresenta "l'occasione per sgombrare il campo da ulteriori equivoci circa l'assegnazione al capoluogo jonico dell'Autorità Portuale, così come contenuto nell'apposita riforma presentata nelle scorse settimane. La sezione Marittimi Portuali e Trasporti di Confindustria - si legge in una nota - ritiene utile, nell'attuale momento che vive il sistema portuale nella sua dimensione nazionale (che ha portato alla razionalizzazione delle Authority) plaudire alle scelte che saranno operate in attuazione dei nuovi assetti previsti dalla riforma, superando al contempo ogni valutazione di tipo campanilistico o comunque legate a presunte o reali rendite di posizione acquisite nel tempo".

Ritenendo "lo scalo portuale tarantino - conclude Confindustria - rispondente, per vocazione e caratteristiche tecniche, ai criteri contemplati nella stessa riforma, auspichiamo che l'avvio effettivo della piastra logistica in termini operativi possa imprimere un'ulteriore spinta propulsiva verso lo sviluppo di quella retroportualità che contribuirà ulteriormente ad accrescere il ruolo strategico del porto di Taranto negli scenari nazionale e internazionale".

Delrio: col nostro piano ruolo centrale alla Puglia

Il ministro: ma i porti

La cassetta degli attrezzi è tutta lì: sistema, progettualità, integrazione tra piattaforme, sguardo proiettato verso l' Europa e i traffici del Mediterraneo in transito dal (raddoppiato) canale di Suez, robusta revisione della governance. A tutti i livelli, e un pezzo alla volta. Graziano Delrio, prima uomo macchina renziano di palazzo Chigi e ora ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, sbarca a Taranto non solo per tagliare un nastro (quello della piattaforma logistica portuale), ma anche per esportare un modello da "rivoluzione silenziosa". In cui tutto è legato da un unico filo, sottile e però d' acciaio: porti, industria, container, ferrovie, fondi europei.

«L' intero intervento di ammodernamento del Porto di Taranto rappresenta una grande opportunità per la città e l' intero territorio regionale. A partire dalla piattaforma logistica, alla quale è collegato il Progetto di Fresh Port su indirizzo strategico dell' **Autorità portuale**. Non meno importanti saranno le opere su Molo San Cataldo, il completamento della "strada dei moli" per efficientare la logistica e la viabilità interna, i lavori per il potenziamento della banchina del terminal polivalente, nonché quelli per l' approfondimento dei fondali a 16,5 metri».

«L' Italia è un molo che può collegare all' Europa le merci che viaggiano nel Mediterraneo, a patto che le sue infrastrutture funzionino. In questi anni, invece, i nostri porti hanno perso competitività. Per questo stiamo dando forza a quella "cura dell' acqua" e alla "cura del ferro" di cui ha bisogno l' intero Paese.

Il sistema portuale pugliese è una delle porte di accesso dell' Italia, in import ed export, verso l' area balcanica, la Grecia, la Turchia, il Mar Nero. Occorre, come il Piano Strategico dice chiaramente, ragionare in termini di sistemi portuali pluriscalo, sovraterritoriali, capaci di mettere sul mercato mondiale dello shipping un' offerta infrastrutturale e logistica completa e coerente: terminal e piazzali, collegamenti di ultimo miglio ferroviario, collegamenti tra porti e rete ferroviaria nazionale, connessioni tra porti, interporti, piattaforme logistiche e di distribuzione. Occorre fare sistema, puntare sulla tecnologia per qualificare i nostri servizi di sdoganamento e trasporto delle merci.

Occorre che tali sistemi territoriali ampi dialoghino con il tessuto produttivo industriale locale, manifatturiero e dei servizi».

«Di fronte a tali temi strategici, sui quali si gioca il futuro della "risorsa mare" e di buona parte dell' economia del Paese, "dove mettere la sede" mi pare una questione non centrale. Decideremo, di caso



- segue

in caso, insieme Governo e Regioni. Tutte le attuali sedi di **Autorità portuale**, future Direzioni Portuali, avranno pari dignità e conserveranno le funzioni di coordinamento delle operazioni **portuali** nei singoli scali, mentre in capo all' **Autorità** di Sistema andranno le grandi scelte strategiche sulla pianificazione infrastrutturale.

La firma del protocollo oggi tra le tre **Autorità**, Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia va esattamente in questa direzione: mettere in pratica una buona amministrazione sinergica e fare sistema, che è il senso concreto della riforma».

«Stiamo mettendo in campo una progettualità coerente e seria: c'è spazio per tutti. Soprattutto c'è spazio in una regione come la Puglia che ha una economia viva basata su un moderno manifatturiero, su tante eccellenze a partire dall'industria agroalimentare, su un ricco tessuto di imprese Ict, sul turismo, sulla cultura, su un vasto bacino di consumi. Basta programmare per bene. Le occasioni che il sistema pugliese può cogliere sono rilevanti. Se non si ragiona per tutela dello status quo e di micro orticelli di rendite di posizione, e si lancia un progetto ambizioso di crescita economica trainata dalle connessioni infrastrutturali e dall'industria, io credo che la crescita possa essere qui più forte che altrove».

«Certo, è una delle opzioni.

L' **Autorità** Portuale lancerà a breve una "manifestazione di interesse". Poi deciderà il mercato. Il Porto di Taranto è, dal punto di vista della dotazione infrastrutturale, attrezzato sia per funzioni di transshipment sia per funzioni di gateway».

«Il governo sta seguendo molto da vicino la vicenda Ilva e saranno attuate tutte le misure per salvaguardare il lavoro, in un territorio fondamentale per l'economia italiana e con massima attenzione all'ambiente. Come ministero siamo anche al tavolo del Contratto Istituzionale di sviluppo per l'area di Taranto. Lo sguardo qui è rivolto a tutta la città e a tutta l'area come sistema, alla riqualificazione del molo polisettoriale, dalla banchina di ormeggio, alla nuova diga foranea e al dragaggio, alla riqualificazione e valorizzazione della città vecchia di Taranto, alla valorizzazione turistica dell'arsenale militare».

«Ovviamente un ruolo importante. Puntiamo tanto sul sistema **portuale** pugliese, sulla realizzazione dell'Alta Velocità Napoli-Bari, sull'incremento di performance della dorsale adriatica. Anche qui avremo una sola Area Logistica Integrata, ovvero uno snodo strategico di nodi infrastrutturali e logistici, oltre che di eccellenze produttive, che dialogherà con Regione e Governo su progetti di qualità ed ampio respiro davvero capaci di sostenere l'economia regionale».

«Il Gruppo Fs ha lavorato bene ed è alle soglie di una nuova stagione di rafforzamento delle sue azioni, soprattutto per quello che riguarda l'ulteriore miglioramento della qualità dei servizi di alta velocità e nel trasporto pubblico locale, che non è ai livelli delle migliori performance europee. Il Sud è parte della sfida, e le strategie impostate, su cui stiamo lavorando, sono quelle della velocizzazione delle dorsali Tirrenica e Adriatica e delle linee Napoli -Bari -Lecce e **Palermo** -Catania. L'Italia dei prossimi anni potrà trarre grandi vantaggi dall'ammodernamento dei trasporti a Sud. Ora lasciamo lavorare il nuovo cda e la nuova governance».

«Abbiamo preso questo impegno, per l'estate 2016 e prima della stagione turistica, e intendiamo mantenerlo. Chiaramente il territorio dovrà dimostrare che il servizio è utile e che ha sostenibilità economica. Siamo disponibili a queste sperimentazioni, purché siano giustificate entro un tempo non infinito dal numero di passeggeri».

«Posso solo dirle che primi dati che ho appreso parlano di una passata gestione molto negativa e discutibile».

«Pur non rifiutando il dialogo con i territori, il Governo ha una posizione molto chiara sul Tap...».

«Il lavoro sui "patti" con le Regioni prosegue bene, coordinato dalla Presidenza del Consiglio, e andrà a buon fine».



Porti: Delrio, trovare soluzione comune per Taranto e Bari

La Puglia ha sistema portuale di grande rilevanza

02 dicembre, 15:40

(ANSA) - TARANTO, 2 DIC - "Noi abbiamo un criterio nella riforma dei porti, che è quella di riconoscere i porti 'core' come sedi di Autorità portuale. Ho suggerito alla Regione, alla città metropolitana di Bari e alla città di Taranto di provare a trovare una soluzione per un'unica Autorità portuale pugliese". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, inaugurando a Taranto la piattaforma logistica del porto. "In ogni caso - ha aggiunto - il criterio è quello dei porti 'core'. Se questa soluzione avanzata non la si riterrà utile in questa prima fase, la si riterrà per una seconda fase". "La Puglia ha un sistema portuale di assoluta rilevanza e quindi che le Authority siano due o una non è un problema. Il problema è riempire i porti di lavori e di economia perchè la Puglia può, attraverso i suoi porti, avere uno sviluppo molto importante" ha detto il ministro parlando con i giornalisti a margine della inaugurazione. "La riforma - ha precisato - mira intanto a far partire i lavori programmati. Qui a Taranto abbiamo fatto un progresso enorme in questo anno. Nel 2016 tornerà a essere uno dei porti più importanti del Mediterraneo e io sono molto soddisfatto di questi lavori". A Bari, ha aggiunto il ministro, "stiamo facendo anche un ottimo lavoro. Il porto si sta sviluppando tantissimo e quindi credo che la Puglia più che discutere se ci sarà una o due Autorità portuali, dovrebbe discutere di come attrarre i traffici dal Mediterraneo e attrarre economia perchè questo significa attrarre lavoro e turismo". Attualmente il traffico container al porto di Taranto è fermo in seguito alla messa in liquidazione della Taranto container terminal, che gestiva il molo polisettoriale. "Il Governo - ha spiegato il ministro - è chiaramente preoccupato per l'assenza del terminalista, ma sa che in questo anno abbiamo recuperato ritardi di decenni. Ci stiamo già impegnando da alcuni mesi per essere pronti a cogliere tutte le opportunità di questo straordinario porto e sono sicuro che si muoverà qualcosa". Secondo Delrio, lo scalo ionico "ha la possibilità di trasformarsi da porto di puro transhipment in un porto con vari scopi, varie possibilità, e io - ha puntualizzato - sono molto fiducioso che riusciremo ad intercettare gli interessi a livello internazionale".

IL MINISTRO DEI TRASPORTI HA INAUGURATO LA PIASTRA LOGISTICA. PRETE: NAVI A SETTEMBRE 2016

«Il porto di Taranto va ripopolato»

Delrio agli scali pugliesi: «Riforma, suggerisco di individuare un'Autorità unica»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il futuro del porto di Taranto è appeso alla riforma portuale del ministro Graziano Delrio. In questione non c'è soltanto la sede della futura Autorità di sistema pugliese ma, come ha detto ieri il ministro, anche il rapido completamento delle fondamentali opere infrastrutturali.

Lo scalo pugliese è quasi inattivo dopo l'addio alle banchine da parte degli investitori Evergreen e Hutchison, che hanno messo in liquidazione lo scorso giugno il Taranto container terminal. Le due multinazionali, che aspettavano la conclusione dei lavori di ammodernamento dello scalo per far arrivare qui le maggiori portacontainer in circolazio-

ne, hanno rinunciato alla concessione quando hanno capito che avrebbero dovuto aspettare almeno fino al 2017 per vedere la consegna delle nuove infrastrutture, banchine rinforzate, fondali dragati e diga. Il commissario del porto, Sergio Prete, assicura che le grandi portacontainer potranno tornare su un primo tratto di ban-

china di 600 metri dal prossimo settembre 2016, quando sarà completato il primo tratto di dragaggi che porteranno i fondali a 16,5 metri. Altri 600 metri entreranno a regime a inizio 2017. La rapidità nell'esecuzione dei lavori è il nodo per lo sviluppo dello scalo.

Ieri Delrio ha visitato il porto e inaugurato la piattaforma di Taranto Logistica, società del gruppo Gavio. La piastra è una

delle opere strategiche riconosciute nella legge Obiettivo del 2001. In occasione del taglio del nastro il ministro ha twittato: «Procedere in fretta con le riforme per accelerare i cantieri». E poi: «Il porto di Taranto è risuscitato. Ora va abitato».

L'accelerazione dei cantieri, secondo il ministro, andrà di pari passo con la riforma, che però non ha ancora una forma definitiva. L'ultima marcia indietro riguarda il ruolo delle direzioni di scalo, che non saranno più depotenziate. Prete dice che la direzione la darà il mercato. «Il transhipment è in sofferenza. Col ministro si sta valutando una differente utilizzazione del terminal». L'al-

ternativa però è un'incognita. Una gamba per far camminare i traffici di Taranto verrà dalla piastra logistica, di cui la piattaforma inaugurata ieri è uno degli assi portanti. Ma l'altra gamba è quella delle banchine, che, come spiega il ministro, devono essere «abitate». A desertificarle è stato il rallentamento di quei cantieri che per

Delrio potranno accelerare con la riforma.

Il governo sta cercando di superare le opposizioni locali, non solo in Puglia, ma anche in Campania e in Liguria, alla riduzione del numero delle Autorità portuali. «Noi - ha detto ieri Delrio - abbiamo un criterio nella riforma dei porti, che è quella di riconoscere i porti core (fra i quali l'Ue ha incluso sia Taranto sia Bari, ndr) come sedi di [redacted]. Ho suggerito alla Regione, alla città metropolitana di Bari e alla città di Taranto di provare a trovare una soluzione per un'unica [redacted] pugliese. Se questa soluzione avanzata non la si riterrà utile in questa prima fase, la si riterrà per una seconda fase».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Graziano Delrio

ANSA





Porti: Delrio inaugura a Taranto piattaforma logistica

Progetto ritenuto strategico e di preminente interesse nazionale

02 dicembre, 15:41

(ANSA) - TARANTO, 2 DIC - Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha inaugurato oggi la piattaforma Logistica del porto di Taranto, progetto ritenuto strategico e di preminente interesse nazionale come definito dalla Legge 443/01 (Legge Obiettivo).

Al taglio del nastro erano presenti, tra gli altri, il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, il sindaco di Taranto Ippazio Stefano, il commissario dell'Autorità portuale Sergio Prete e l'arcivescovo Filippo Santoro.

L'opera migliorerà la dotazione infrastrutturale complessiva del porto e garantirà i servizi nel campo della logistica integrata.

Delrio si è prima recato nella sede della Capitaneria di porto, a seguire ha visitato l'area portuale a bordo di una motovedetta prima di sbarcare al molo polisettoriale del porto. Infine si è trasferito in auto alla piattaforma logistica per l'inaugurazione. Il progetto, frutto di un project financing di 219 milioni di euro, rientra nella realizzazione dei lavori di Piastra Logistica integrata insieme all'ampliamento del quarto sporgente e della darsena a ovest del quarto sporgente.(ANSA).



Taranto senza container, Delrio inaugura la mega piattaforma

Taranto - Il ministro dei Trasporti nella città pugliese: spesi 219 milioni di euro per l'infrastruttura. «Taranto e Bari si mettano d'accordo sulla sede di un'unica Authority», ha detto Delrio

Taranto - **Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha inaugurato oggi la piattaforma Logistica del porto di Taranto**, progetto ritenuto strategico e di preminente interesse nazionale come definito dalla Legge 443/01 (Legge Obiettivo), **nonostante nel porto pugliese il traffico merci sia fermo da tempo, contenitori compresi**. Al taglio del nastro erano presenti, tra gli altri, il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, il sindaco di Taranto Ippazio Stefano, il commissario dell'Autorità portuale Sergio Prete e l'arcivescovo Filippo Santoro. L'opera migliorerà la dotazione infrastrutturale complessiva del porto e garantirà i servizi nel campo della logistica integrata. Delrio si è prima recato nella sede della Capitaneria di porto, a seguire ha visitato l'area portuale a bordo di una motovedetta prima di sbarcare al molo polisetoriale del porto. Infine si è trasferito in auto alla piattaforma logistica per l'inaugurazione.

Il progetto, frutto di un project financing di 219 milioni di euro, rientra nella realizzazione dei lavori di Piastra Logistica integrata insieme all'ampliamento del quarto sporgente e della darsena a ovest del quarto sporgente. «Noi abbiamo un criterio nella riforma dei porti, che è quella di riconoscere i porti "core" come sedi di Autorità portuale. Ho suggerito alla Regione, alla città metropolitana di Bari e alla città di Taranto **di provare a trovare una soluzione per un'unica Autorità portuale pugliese**». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, inaugurando a Taranto la piattaforma logistica del porto. «In ogni caso - ha aggiunto - il criterio è quello dei porti "core". Se questa soluzione avanzata non la si riterrà utile in questa prima fase, la si riterrà per una seconda fase».

Infrastrutture. Il ministro Delrio: intesa con Bari per

Il porto di Taranto vara la piattaforma logistica

PUGLIA



Domenico Palmiotti
TARANTO

Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, inaugurando ieri nel porto di Taranto la nuova piattaforma logistica, invita le città di Taranto e Bari e la Regione a trovare «una soluzione condivisa» per la sede della nuova Autorità portuale di sistema in Puglia. Sono in corsa sia Taranto sia Bari, entrambe sedi di «Core Port», concorrenti che sembrano maggiori per Taranto, ma siccome dal capoluogo di regione sono state sollevate opposizioni in relazione ad una sola a Taranto, Delrio, pur non chiudendo sull'ipotesi di due che viene così riproposta, insiste nel ritenere quella unica come la scelta migliore.

«È secondario preoccuparsi del numero delle - dice Delrio -. Pensiamo, invece, a trovare attività operative per

i nostri porti. Non è possibile che i traffici marittimi siano valutati in crescita del 100-120 per cento e gli scali italiani perdano terreno, o che la logistica non riesca ad integrarsi per offrire un servizio all'altezza delle richieste del mercato».

«Serve concordia, non un derby - interviene il governatore pugliese Michele Emiliano -. Il ruolo di Taranto è fuori discussione, anche perché qui si stanno costruendo infrastrutture di livello europeo. Ma è anche difficile tenere fuori il porto di Bari e quindi dobbiamo trovare un assetto che valorizzi entrambi gli scali».

Delrio parla della riforma della portualità, dice che è nata per semplificare e snellire, e per sottolineare che ci sia bisogno, in questo senso, di una vera e propria terapia d'urto, cita il caso di Taranto. La piattaforma logistica, un investimento pubblico-privato da 219 milioni di euro, è stata infatti presentata come progetto nel 2012, è passata attraverso quaranta diverse autorizzazioni, ha visto l'avvio dei cantieri solo nel 2013 ed ora è arrivata all'inaugurazione. «Main

quindici anni è cambiato il mondo, non solo la portualità o i trasporti - incalza il ministro Delrio -. Tempi così non sono più possibili, come non è possibile che in Olanda i dragaggi li facciano in 4-5 mesi e noi in 4-5 anni se tutto va bene». In questo contesto, poi, Taranto ha una sua specificità. «Ero molto demoralizzato - continua il ministro riferendosi alla sua precedente visita da sottosegretario alla presidenza -. Ma oggi, vedendo le opere che avanzano, dico che il commissario del - e le imprese hanno recuperato ritardi notevoli e che altri passi avanti faremo nel 2016. Il porto di Taranto è resuscitato e adesso deve essere "abitato" dai nuovi investitori».

«Con le opere che si stanno realizzando a Taranto - aggiunge Delrio - siamo nelle condizioni di andare dai grandi armatori e dire loro: ma a voi conviene ancora, per servire il Sud Europa, far arrivare le merci a Rotterdam e farle scendere con i treni a Monaco di Baviera, con un aumento di giorni di navigazione di costi, o non è meglio, invece, utilizzare il porto

di Taranto?». La piattaforma logistica si estende su 200 mila metri quadrati. È strutturata tra capannoni e magazzini di varia dimensione per lo stoccaggio, anche refrigerato, delle merci, ed è la prima opera su cinque ad essere pronta.

La quota privata dell'investimento di «Taranto Logistica» è di 37 milioni. La piattaforma sarà gestita dal concessionario per 30 anni, tutte le altre opere (strada dei moli, ampliamento del quarto sporgente, darsena ad ovest dello stesso sporgente e vasca di colmata) andranno invece una volta ultimata. «Abbiamo bisogno di un terminal operativo», dice Claudio Vezzosi, presidente di «Taranto Logistica», mentre dal 2006 il traffico container a Taranto è crollato dell'80 per cento e oggi, con la messa in liquidazione di Tct, che aveva Evergreen e Hutchinson come azionisti, è tutto fermo. Delrio così risponde: «Abbiamo cercato di trattenere Evergreen a Taranto. È chiaro che ora il vuoto ci preoccupa, ma da mesi stiamo lavorando per nuove soluzioni. Il terminal di Taranto deve fare più attività e non più solo transhipment».



La Nuova Sardegna

La Nuova Sardegna – Mercoledì 2 dicembre 2015

Le grandi opere

Port authority, rischiano anche i cantieri

OLBIA Non c'è solo la cancellazione dell'Autorità portuale a soffiare sul fuoco della polemica intorno ai lavori programmati all'Isola Bianca. La prima questione in ordine di tempo riguarda forse il cantiere più importante, quello per la sistemazione del fondale nella canaletta d'accesso al porto. Il siluro arriva dai tecnici che hanno elaborato la proposta dei canali scolmatori come alternativa al Piano Mancini per la mitigazione del rischio idrogeologico di Olbia. «Succede così ogni 15 anni – dice Andrea Demuru, coordinatore del gruppo di lavoro – Prima lasciano che le sabbie, soprattutto quelle apportate dal Padrongianus, ma anche quelle degli altri canali, finiscano a mare attraverso i canali che sfociano davanti a via Redipuglia e al Porto Romano, poi spendono 15 milioni di euro per scavarle e smaltirle. Ci sarebbe quasi da pensare che chi si oppone con tanta insistenza alla non considerazione dell'idea progetto dei "canali scolmatori esterni", per lasciare fuori da Olbia l'acqua di piena eccedente la portata dei canali esistenti, possa essere preoccupato di non poter più contare sui finanziamenti ricorrenti, ogni 15 anni, per l'escavo della canaletta portuale». «Eppure la soluzione esiste – aggiunge Andrea Demuru – è quella che prevede di portare le acque di piena della zona sud verso il Padrongianus, quindi verso il Lido del Sole e verso il golfo di Cugnana quelle a Nord, trattenendo la sabbia e i detriti in luoghi opportunamente strutturati che possano prestarsi al loro utilizzo produttivo, con la creazione di nuovi posti di lavoro, disponibilità di materiali inerti per utilizzo in edilizia o settori affini». «L'invito a riflettere – conclude il tecnico – è rivolto, ancora una volta, a tutti coloro che hanno voluto privilegiare, per la mitigazione del rischio idrogeologico della città, la soluzione delle vasche di laminazione e dell'allargamento dei canali, senza che gli stessi portino, come nell'altra soluzione, ricadute positive aggiunte».

Mancanza di visione strategica da parte della classe politica locale

Capitale Messina: lo scippo dell'Autorità portuale frutto del deficit di rappresentanza politica

Capitale Messina: lo scippo dell'Autorità portuale frutto del deficit di rappresentanza politica dei parlamentari messinesi. Anche se, la sede effettiva dell'Authority è un falso problema; il nodo vero sta nella mancanza di visione strategica da parte della classe politica locale. CapitaleMessina interviene sull'Autorità portuale con un documento firmato dal portavoce Gianfranco Salmeri. "Sembra che il declino della nostra povera città sia ineluttabile, una ulteriore mortificazione che si aggiunge alle altre: lo scippo dell'Autorità Portuale" - esordisce la nota - "Non che sia una sorpresa, la vicenda dell'esclusione di Messina dal programma di finanziamenti del "Masterplan per il Mezzogiorno", poi rientrata, era già stata emblematica dell'irrilevante peso politico della nostra città nel panorama nazionale". "E se Messina pesa poco" - sostiene CapitaleMessina[1] - "non è solo perché mal rappresentata da un sindaco poco credibile, ma anche per la scarsa capacità della deputazione nazionale messinese di tutelare gli interessi della propria comunità". "Se come sembra, la scelta di Augusta quale sede della nuova Autorità portuale della Sicilia orientale, è conseguente alla classificazione della città del siracusano quale porto "core",

grazie a "forti pressioni politiche", come sostenuto da qualcuno, male han fatto i nostri parlamentari a non esercitare le stesse pressioni in favore di Messina!" - continua Salmeri- "La funzione cruciale dei parlamentari del territorio è, infatti, quella di tutelarne gli interessi di crescita e sviluppo". "La sensazione che si ricava dalle vicende degli ultimi anni è, invece, quella di un grave deficit di rappresentanza politica da parte dei nostri parlamentari, non sappiamo se per disinteresse o per incapacità" - sostiene il portavoce dell'associazione -. "E questo riguarda i parlamentari appartenenti a tutti gli schieramenti e con qualsiasi governo in carica, compresi quelli che adesso si stracciano pubblicamente le vesti, come se fino a ieri fossero stati altrove pur avendo rivestito ruoli politici nazionali di tutto rispetto". "Anche se, ritornando all'argomento in oggetto, e cioè all'Autorità portuale, riteniamo che sia necessario ricalibrare il ragionamento. La sede effettiva dell'Authority è, a nostro avviso, un falso problema, che sia ad Augusta, o a Catania o a Messina cambia poco; il nodo vero sta nella mancanza di visione strategica da parte della classe politica locale, che si trova costretta ad inseguire i problemi, anziché progettare il



- segue

futuro". "Tra parentesi, alla luce di recenti riflessioni, probabilmente per Messina la possibilità di entrare da coprotagonista nel sistema logistico-economico della Sicilia orientale può essere più vantaggioso rispetto ad una integrazione con i porti calabresi con i quali, in ogni caso il ruolo di cerniera ci è garantito per ragioni geografiche". "L'orizzonte del nostro sviluppo economico è legato, in questo momento storico, alla realtà regionale, per motivi sistemici, normativi, logistici, rispetto ad una prospettiva ancora virtuale come quella dell'Area Metropolitana". "E se siamo obbligati a scegliere dei compagni di strada, perché da soli, ormai è chiaro, non possiamo andare da nessuna parte - conclude Salmeri - molto meglio scegliere partner forti per un efficace sistema orientato allo sviluppo di tutta la Sicilia orientale". "Ma ci piacerebbe che, di fronte alle opzioni possibili, la nostra classe politica partecipasse, finalmente, alla determinazione delle scelte, anziché subirne le conseguenze, d'altro canto a Catania o a Siracusa si fa così".

AUGUSTA. Il commissario dell' **Autorità portuale** fa il punto sullo stato dell' arte tra vocazione commerciale e ombra della struttura per migranti

«Sarà uno scalo competitivo»

Cozzo: «Entro 4 mesi la fine dei lavori, poi toccherà alla gestione. No all' hotspot»

AUGUSTA. Il porto di Augusta che dovrebbe essere sulla carta sede di **autorità di sistema portuale** si sta sviluppando da un punto di vista infrastrutturale, malgrado sulla sua vocazione commerciale incomba l' ombra dell' hotspot. Alberto Cozzo, commissario dell' **Autorità portuale**, parla dei progetti in itinere, dei lavori che stanno per essere ultimati e di quelli che verranno aggiudicati a breve. Mentre pensa già a trovare un gestore delle opere così come impone la normativa europea. «Saranno ultimati entro 4 mesi - afferma Cozzo - i lavori di adeguamento delle banchine esistenti».

In cosa consistono?

«Sulle banchine saranno montate gru che scorreranno su rotaia. Siamo di conseguenza predisponendo il bando di gara per selezionare il soggetto concessionario».

Quanto agli interventi dell' appalto integrato per "progettazione esecutiva del secondo stralcio nonché l' esecuzione dei lavori del primo e secondo stralcio della terza fase del porto commerciale di Augusta - Banchine container"?

«Si è conclusa la fase progettuale sviluppata nell' arco di un anno con i carotaggi. Agli inizi del 2016 si passerà ai lavori veri e propri. Interventi già da diverso tempo affidati per 41.895.209,27 euro di cui 39.567.238,76 per l' esecuzione dei lavori al netto degli oneri della sicurezza, 525.000 euro per la progettazione esecutiva (già ultimata) e 1.802.970,51 euro per oneri per la sicurezza, affidati con un ribasso complessivo di 16.559.585,38 euro alla Rti, Società italiana condotte d' acqua Spa (mandataria), Piacentini Costruzioni Spa (mandante) Cosedil Spa (mandante cooptata) ».

Quanto tempo occorrerà per vederli realizzati?

«La durata prevista è di 840 giorni compresa la fase progettuale che si è già esaurita. Si tratta di importanti lavori di infrastrutturazione del porto che renderanno lo scalo augustano ancora più competitivo».

E una volta ultimati cosa accadrà?

AUGUSTA
Zona Nord
20.1.2015

«Sarà uno scalo competitivo»

Cozzo: entro 4 mesi la fine dei lavori, poi toccherà alla gestione. No all' hotspot

«Pubblico lavoro»
Lavoratori di lavoro di casa Piacentini

Ex campo container arenato il progetto di cittadella sportiva

Servizi cimiteriali a ditte esterne

Centro anziani ad Augusta Cgil: «Carenza da colmare»

Carlentini, rifiuti e variazioni di bilancio via libera dell' Aia

Microbi senza bacchette prelevatore e terapia

- segue

«Anche quest' opera infrastrutturale, una volta realizzata dovrà essere data in gestione seguendo i dettati dell' Unione europea. Ciò vale inoltre per l' opera di ampliamento dei piazzali».

A che punto è l' iter del terzo progetto?

«La gara per l' aggiudicazione dei lavori del progetto "Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati" nel porto commerciale di Augusta è in corso. Contiamo entro di aggiudicare l' appalto entro l' anno».

Qual è la sua posizione sull' Hotspot?

«No all' istituzione dell' hotspot nel porto di Augusta. L' ho già detto e lo ribadisco. E' una posizione che ho assunto nei mesi scorsi ed esternato al comitato portuale. Lo scorso settembre ho anche scritto al ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Il mio orientamento è stato confermato anche dal comitato portuale che ha espresso forti dubbi sul fatto che, nell' area portuale, venga istituito l' hotspot. Una struttura di ricezione per migranti è incompatibile con la pianificazione portuale. Da un lato la commissione europea assegna fondi al porto di Augusta, dall' altro le banchine vengono destinate all' accoglienza».

Quali sono le perplessità manifestate sia da lei sia dal comitato portuale?

«Un porto che ha più funzioni come quello di Augusta, collocato vicino alle raffinerie e strutture militari è esposto a seri rischi. Un porto che paradossalmente è una zona franca per gli extracomunitari che sbarcano, mentre non è aperto al libero accesso dei visitatori, i quali per varcare la soglia dell' ingresso dello scalo commerciale devono essere espressamente autorizzati».

AGNESE SILIATO.

In evidenza

Noto, solidarietà ad Augusta dal Consiglio Comunale netino

Noto, solidarietà ad Augusta dal Consiglio Comunale netino in In evidenza , Politica 1 dicembre 2015 0 27 Visualizzazioni Breve seduta di Consiglio Comunale stasera a Noto, solo due dei quattro punti all' ordine del giorno sono stati discussi, votati ed approvati, poi su proposta del Consigliere Pippo Bosco i lavori sono stati rinviati a domani sera, martedì 1, per poter avere in aula il Sindaco, assente questa sera, vista la natura dei due punti (tassa di soggiorno e relativo regolamento e ricognizione e razionalizzazione delle partecipazioni societarie). Proposta accettata e votata all' unanimità dei presenti. Tornando ai lavori di oggi, lunedì 30 novembre, 14 i presenti all' appello, e prima di iniziare chiedeva la parola il consigliere Frasca per riferire del mancato svolgimento della conferenza dei capigruppo che doveva tenersi stamane a Palazzo Ducezio per discutere del bilancio e di quando portarlo in seno ad una seduta di civico consesso, ed annesse perplessità sul paventato arrivo del Commissario da Palermo. Interveneva subito il Presidente Corrado Figura comunicando all' aula che proprio in mattinata aveva avuto rassicurazioni dalla Capitale siciliana, fornendo, però, una data, indicativa, di convocazione del Consiglio per il 14 dicembre, esattamente tra due settimane. Senza alcun pericolo di diffide. Si innescava un dibattito tra chi proponeva, comunque, di rincontrarsi come capigruppo e fissare una data antecedente il 14 (Campisi, Bosco e Frasca) e chi, invece, non era d' accordo (Cutrali) mentre Veneziano puntualizzava su alcuni aspetti tra correttezza e responsabilità ricordando che la scadenza era il 30 settembre e che lo strumento è arrivato ai consiglieri soltanto il 26 novembre. Dito puntato, dunque, ma alla fine tutti disponibili a fermarsi alla fine del Consiglio per discutere se confermare il 14 o anticipare, ed in realtà dopo la consultazione si è deciso di convocare il Consiglio Comunale per discutere di bilancio il 9 dicembre. Tornando ai lavori di stasera ecco l' ordine del giorno con il primo punto: lettura e approvazione verbali delle precedenti sedute, passato con 7 si e 4 astenuti: Figura, Cutrali, Pintaldi e Trombatore. Secondo punto: "Autorità portuale di Augusta. Futuro e prospettive"; interveniva subito il Presidente Figura che illustrando la nuova direttiva del Governo Nazionale, delle 23 presenti in Italia a gennaio, con l' entrata in vigore della Legge, ne dovranno restare



14. Il Comune di Augusta ha chiesto a tutti i Comuni della provincia aretusea di sostenere le loro richieste per non veder scomparire l' Autorità portuale e pertanto, sempre Figura, leggeva in aula la proposta di delibera da votare. A rendere ancora più edotti i colleghi ci pensava il consigliere Scatà con le ultimissime novità sulla questione ovvero che in Sicilia resteranno due sole autorità di sistema, una per la fascia occidentale, Palermo, una per quella orientale che avrà sede ad Augusta mentre a Catania e Messina, già autorità portuali anch' esse, ci sarà un direttore portuale. Nessun altro intervento e si andava al voto: si unanime e seduta rinviata a domani, martedì 1 dicembre. Emanuela Volcan.

PORTO. L' **Autorità** ha avviato un intervento di somma urgenza per potenziare i piloni di sostegno. Scoperte «ingrottature» causate dalle turbolenze delle eliche delle navi

Danni alla banchina, lavori al molo Vittorio Veneto

L' **Autorità portuale** avvia la manutenzione del molo Vittorio Veneto, banchina nord, per il potenziamento dei piloni di sostegno.

Il primo report delle indagini subacquee ha rilevato la presenza di «ingrottature» al piede del pilone dell' angolo nord causate, nel corso degli anni, dalle turbolenze delle eliche delle navi da crociera di grandi dimensioni durante le manovre di ormeggio. Il movimento dell' acqua, sostanzialmente, provoca delle fessure alle strutture che devono dunque essere rinforzate.

L' **Autorità Portuale** ha avviato un intervento di somma urgenza per ripristinare le originarie condizioni, affidando i lavori alla ditta Trevi già presente in porto con propri mezzi in quanto appaltatrice dei lavori in corso al bacino da 150.000 Tpl.

Il cantiere occuperà il tratto in banchina lato nord compreso tra il ciglio banchina e la tensostruttura della Stazione marittima temporanea, limitatamente agli ultimi 25 metri. Gli interventi prevedono il riempimento delle «ingrottature» del cemento, utilizzando casseri in lamiera di ferro e sacchi di juta riempiti con miscela per calcestruzzo. Si prevede che i lavori dureranno quarantacinque giorni.

Durante l' intervento, l' ormeggio delle navi da crociera (Msc-Costa) sarà concordato con l' **Autorità Portuale** e per le unità navali ro -ro (trasporto merci), le manovre di entrata e uscita dovranno avvenire quando il cantiere non sarà operativo.

Se si tenta di risolvere una questione, ne resta aperta un' altra. Quella riguardante la banchina sud dello stesso molo che meno di due mesi fa la magistratura aveva sequestrato.

Il provvedimento era stato emesso dopo un sopralluogo di forze dell' ordine, inquirenti e funzionari dell' agenzia regionale per l' ambiente (Arpa) nell' area di cantiere per la ristrutturazione della stazione marittima.

Quella del restauro della stazione marittima è una gara che si era aggiudicata nel 2011 per 16,5 milioni di euro (durante la gestione in cui al vertice dell' **autorità portuale** c' era Nino Bevilacqua) l' impresa romana «Socostramo srl». Il cantiere andava avanti a singhiozzo, così il board dell' **Autorità** ha deciso di sospendere l' appalto. E risale a quell' epoca l' attenzione della procura della Repubblica. La «Socostramo srl» è nota alle cronache. Impresa con sede a Roma, di proprietà del costruttore Erasmo Cinque, considerato tra i fondatori del movimento dell' ex ministro Altero Matteoli: «Fondazione della

libertà per il bene comune», e consigliere dello stesso esponente politico. L' azienda, secondo le inchieste della procura di Venezia che hanno focalizzato l' attenzione sul dicastero delle Infrastrutture, fra l' altro, sarebbe stata agevolata proprio dall' allora ministro Matteoli (in cambio di forti dazioni di denaro) a ottenere alcuni appalti di bonifica nell' ambito dei lavori per il Mose (il sistema di paratie per isolare dal mare Adriatico la laguna di Venezia durante le alte maree).



Si insedia l'arcivescovo Lorefc Divieti nella zona del Cassaro

Il nuovo arcivescovo di Palermo, Luigi Bommarito, ha presenziato alla messa di insediamento nella cattedrale di Palermo. Durante la cerimonia, il prete ha parlato di «nuovi inizi» e di «impegno per la città».



SEPOLTI E ABBANDONATI

Una fotografia che mostra un'area di cantiere con macerie e rifiuti. Il titolo suggerisce un'indagine o un'inchiesta sui rifiuti abbandonati.

Danni alla banchina, lavori al molo Vittorio Veneto



Una fotografia che mostra il molo Vittorio Veneto con le strutture di sostegno e le banchine.

Avviati i lavori per rendere più sicura la banchina nord del Vittorio Veneto

Il primo report delle indagini subacquee commissionate dall'**Autorità Portuale** al molo Vittorio Veneto nord ha rilevato la presenza di "ingrottature" al piede del pilone dell'angolo nord causate, nel corso degli anni, dalle inevitabili turbolenze delle eliche delle navi da crociera di grandi dimensioni durante le manovre di ormeggio. L'**Autorità Portuale di Palermo** ha immediatamente avviato un intervento di somma urgenza per ripristinare le originarie condizioni, affidando i lavori alla ditta Trevi già presente in porto con propri mezzi in quanto appaltatrice dei lavori in corso al bacino da 150.000 Tpl. Il cantiere occuperà il tratto in banchina lato nord compreso tra il ciglio banchina e la tensostruttura della Stazione marittima temporanea, limitatamente agli ultimi 25 metri. Gli interventi prevedono il riempimento delle "ingrottature" del cemento, utilizzando casseri in lamiera di ferro e sacchi di iuta riempiti con miscela per calcestruzzo. Si prevede che i lavori dureranno quarantacinque giorni. Durante i lavori l'ormeggio delle navi da crociera (Msc - Costa) sarà concordato con l'**Autorità Portuale** e per le unità navali ro-ro, le manovre di entrata e uscita dovranno avvenire quando il cantiere non sarà operativo. Com. Stam.

The screenshot shows the L'ORA website interface. At the top, there is a navigation bar with the 'L'ORA' logo and various menu items. Below the navigation bar, the main content area features a large article titled 'Avviati i lavori per rendere più sicura la banchina nord del Vittorio Veneto'. The article includes a sub-headline 'Autorità Portuale di Palermo' and a list of social media sharing options (Facebook, Twitter, etc.). To the right of the article, there is a sidebar with a search bar and a list of other news items, each with a small red icon and a brief headline. The overall layout is clean and professional, typical of a news website.



Porti: a Marina Ragusa potenziato monitoraggio idrocarburi

Quarta antenna per progetto cooperazione Italia-Malta

02 dicembre, 14:01

(ANSA) - RAGUSA, 2 DIC - Per il progetto "Calypso", finanziato con i fondi della programmazione Italia-Malta 2007-2013, sarà potenziato il sistema Hf per il monitoraggio ambientale con l'installazione di una quarta antenna a bassa intensità nel porto turistico di Marina di Ragusa. Già attivo dall'ottobre 2013, il sistema Hf permanente ed operativo, costituito originariamente da tre antenne (una installata nell'area portuale di Pozzallo ed altre due a Malta nei siti di Ta' Barkat e Ta' Sopus) consente di prevenire eventuali sversamenti di idrocarburi a tutela delle coste siciliane e maltesi. (ANSA).

Porto Marghera: pronto sblocco 17 mln Alcoa per bonifica. Delrio, pronti a firmare decreto

Author : red

Date : 2 dicembre 2015



(FERPRESS) - Roma, 2 DIC - Il ministero dei Trasporti è pronto a firmare il decreto transattivo che permette lo sblocco di 17 milioni da parte di Alcoa per il completamento delle opere di bonifica del Porto di Marghera. Lo ha annunciato il ministro Graziano Delrio, a margine di un'audizione alla commissione Rifiuti della Camera.

"Siamo pronti a firmare il decreto - ha detto il ministro - per i 17 milioni di quota Alcoa per la bonifica. Quello che manca è un 10 per cento, ma è quello che rende il tutto funzionante". Fino ad ora sono stati spesi circa 780 milioni per le operazioni di bonifica, ma sono necessari questi ultimi 17 milioni di quota Alcoa perché il sistema risulti efficace. Per permettere lo sblocco di tali fondi si attendeva il decreto transattivo da parte del ministero delle Infrastrutture e Trasporti.



Crociere: Clia, 24 milioni passeggeri previsti nel 2016

27 nuove navi, 6,5 miliardi dollari investimento in oceaniche

02 dicembre, 16:39

(ANSA) - ROMA, 2 DIC - Nessun segno di rallentamento ma addirittura ritmi da record nel settore crociere: sono circa 24 milioni i passeggeri previsti nel 2016 con un aumento considerevole rispetto ai 15 milioni di 10 anni fa (nel 2006) o agli 1,4 milioni del 1980. Emerge dallo State of the Cruise Industry Outlook 2016 diffuso da Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera. Per il 2016 è previsto il lancio di 27 nuove navi, per un investimento di oltre 6,5 miliardi di dollari su quelle oceaniche.

Anche dalle agenzie di viaggio dati positivi: 8 su 10 prevedono un aumento delle vendite di crociere per il 2016.

Le spese legate alla crocieristica hanno generato 119,9 miliardi di dollari in tutto il mondo, supportando 939.232 dipendenti equivalenti a tempo pieno del settore che registrano un reddito pari a 39,3 miliardi di dollari nel 2014.



Crociere, nel 2016 i passeggeri saranno 24 milioni

Roma - Mercato in crescita secondo Clia. Il prossimo anno verranno lanciate 27 nuove navi oceaniche, fluviali e specializzate, per un investimento di oltre 6,5 miliardi di dollari solamente nelle oceaniche.

Roma - **Nessun segno di rallentamento ma addirittura ritmi da record nel settore crocieristico: sono circa 24 milioni i passeggeri previsti nel 2016 con un aumento considerevole rispetto ai 15 milioni di soli 10 anni fa (nel 2006) o agli 1,4 milioni del 1980.** Emerge dallo State of the Cruise Industry Outlook 2016 diffuso da Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera. Per il 2016 tra i membri è previsto anche il lancio di 27 nuove navi oceaniche, fluviali e specializzate, per un investimento di oltre 6,5 miliardi di dollari solamente nelle oceaniche. Anche dalle agenzie di viaggio dati positivi: 8 su 10 prevedono un aumento delle vendite di crociere per il 2016. Le spese legate alla crocieristica hanno generato 119,9 miliardi di dollari in tutto il mondo, supportando 939.232 dipendenti equivalenti a tempo pieno del settore che registrano un reddito pari a 39,3 miliardi di dollari nel 2014.

Clia ha sfilato anche una lista di tendenze: 1. Crescita delle crociere fluviali: ora ci sono 170 navi fluviali mentre 18 nuove navi sono state ordinate per il 2016. 2. Più navi, più opzioni - Nel 2015 si contano un totale di 471 navi da crociera non contando il lancio di 27 nuove navi oceaniche, fluviali e specializzate previste per il 2016. 3. Sulla mappa - Cinque anni fa il viaggio in crociera era inesistente in Asia. Oggi, la regione rappresenta quella con la crescita più veloce nell'industria. Tra il 2012 e il 2014 il volume dei passeggeri è cresciuto da 775.000 a 1,4 milioni. 4. Crociere in Australia - **Mentre l'Asia continua a crescere rapidamente, anche l'Australia continua a registrare una crescita record: nel 2014 è stato superato il milione di passeggeri in un anno.** In 10 anni i crocieristi australiani sono cresciuti più di sei volte (erano 158.000 nel 2004).

- segue

5. Esperti di crociere - L'industria crocieristica continua a far leva sulle conoscenze di esperti: sono oltre 30.000 le agenzie di viaggio membri di Clia rispetto alle 12.000 nel 2010. Tra gli altri trend si segnalano: la connettività sempre più richiesta a bordo, la crescita del lusso a bordo, i marchi a bordo, le navi che divengono esse stesse le destinazioni, la possibilità di pernottare nei porti di scalo, le esperienze di viaggio intergenerazionali (dai bimbi ai nonni), il volontariato in crociera e la personalizzazione di culture.

Il Secolo XIX

CROCIERE NEL MONDO

Clia, passeggeri in aumento nel 2016

ROMA. Nessun segno di rallentamento ma addirittura ritmi da record nel settore crocieristico: sono circa 24 milioni i passeggeri previsti nel 2016 con un aumento considerevole rispetto ai 15 milioni di soli 10 anni fa (nel 2006) o agli 1,4 milioni del 1980. Emerge dallo State of the Cruise Industry Outlook 2016 diffuso da Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera. Per il 2016 tra i membri è previsto anche il lancio di 27 nuove navi oceaniche, fluviali e specializzate.

Prospettive dell'Industria Crocieristica: La continua evoluzione del viaggio in crociera traina la crescita del settore

L'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera rivela le prospettive e i trend della crocieristica nel 2016

(Washington DC, 2 dicembre 2015) - L'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera (CLIA), ha diffuso lo *State of the Cruise Industry Outlook 2016*, mostrando che il viaggio in crociera a livello globale continua a crescere e svilupparsi a ritmi da record.

Il settore crocieristico, infatti, non mostra alcun segno di rallentamento con circa **24 milioni di passeggeri** previsti nel 2016, segnando un aumento considerevole rispetto ai 15 milioni di soli 10 anni fa (nel 2006) o agli 1,4 milioni del 1980 quando CLIA iniziò a registrare il numero dei passeggeri. Inoltre, CLIA ha rivelato che i suoi membri prevedono per il 2016 il lancio di **27 nuove navi oceaniche, fluviali e specializzate**, per un investimento di oltre **6,5 miliardi di dollari solamente in nuove navi oceaniche**. Anche le agenzie di viaggio stanno registrando un aumento della domanda per le crociere. Infatti, **otto agenzie di viaggio membre su dieci** prevedono un aumento delle vendite di crociere per il 2016 rispetto all'anno precedente.

"Al fine di rendere la crociera la migliore tipologia di vacanza disponibile, la crocieristica continua a svilupparsi per assicurare che le offerte siano veramente compatibili con ogni stile di viaggio e disponibilità economica", afferma Cindy D'Aoust, Amministratore Delegato facente funzione di CLIA. "Tramite la creazione di navi uniche, di nuove esperienze e l'accesso a destinazioni in tutto il mondo, l'evoluzione, l'appeal e il valore del viaggio in crociera continuano a trainare la crescita complessiva del settore".

Inoltre, le crociere generano un sostanziale impatto economico positivo a livello globale. Le spese legate alla crocieristica hanno generato complessivamente 119,9 miliardi di dollari in tutto il mondo, supportando **939.232 dipendenti equivalenti a tempo pieno** del settore che registrano un reddito pari a **39,3 miliardi di dollari** nel 2014.

Di seguito vengono riportati **13 tendenze della crocieristica** che mostrano come il

- segue

settore si sia sviluppato per soddisfare stili e preferenze dei viaggiatori di oggi:

1. **Crescita delle crociere fluviali** - Le crociere fluviali stanno diventando sempre più popolari, facendo conoscere il valore e l'esperienza unica di viaggio ai nuovi viaggiatori di crociera. I membri di CLIA hanno attualmente 170 navi da crociera fluviale mentre **18 nuove navi da crociera fluviale** sono state ordinate per il 2016, un aumento di più del **10 per cento**.
2. **Più navi, più opzioni** - Nel 2015 si contano un totale di **471 navi da crociera*** non contando il lancio di **27 nuove navi oceaniche, fluviali e specializzate** previste per il 2016.
3. **Sulla mappa** - Cinque anni fa il viaggio in crociera era praticamente inesistente in Asia. Oggi, la regione rappresenta quella con la crescita più veloce nell'industria. Tra il 2012 e il 2014 il volume dei passeggeri è cresciuto da 775.000 a circa **1,4 milioni di passeggeri, un tasso di crescita annuo composto del 34 per cento**.
4. **Crociere in Australia** - Mentre l'Asia continua a crescere rapidamente, anche l'Australia continua a registrare una crescita record. Infatti, nel 2014, la crocieristica in Australia ha raggiunto un traguardo importante superando oltre **un milione di passeggeri** in un anno. In dieci anni i passeggeri crocieristici australiani sono cresciuti più di sei volte, partendo da una base di 158.000 nel 2004.
5. **Esperti di crociere** - L'industria crocieristica continua a far leva sulle conoscenze di esperti di crociere per aiutare a guidare le decisioni di viaggio. Oggi sono oltre **30.000 le agenzie di viaggio membre di CLIA a livello globale** rispetto alle 12.000 nel 2010.
6. **Connettività e crociere** - L'industria crocieristica ha reso una priorità il desiderio dei consumatori di rimanere collegati a Internet mentre viaggiano. La maggior parte delle crociere oggi offrono una miriade di opzioni Wi-Fi, per scrivere messaggi e accedere a Internet a bordo.
7. **L'amore per il lusso** - Continua a crescere la voglia di fare viaggi di lusso. Le compagnie da crociera specializzate offrono esperienze su yacht, servizi di concierge, tour esclusivi, cucina gourmet e maggiordomi personali.
8. **Marchi a bordo** - Le compagnie da crociera fanno leva sull'attrattività dei marchi per suscitare l'interesse di nuovi viaggiatori di crociera. Da marchi noti alle famiglie con bambini come LEGO e Dr. Seuss fino ai marchi di lusso come Hermes e Veuve Clicquot Champagne e anche opzioni per la ristorazione come Johnny Rockets e Margaritaville, i marchi navigano sulle navi da crociera.
9. **Le navi sono le destinazioni** - Mentre anni fa le navi da crociera erano considerate solo un mezzo di trasporto per arrivare alla destinazione ambita, oggi, per molti, è la nave da crociera stessa ad offrire l'esperienza della destinazione. Le navi di ultima generazione di oggi offrono, infatti, esperienze e servizi a bordo mai visti prima, dalle produzioni Broadway ai negozi di grandi firme all'attività di *zip lining* all'autoscontro.

- segue

10. Trascorrere la notte - Molte compagnie da crociera offrono pernottamenti nei porti di scalo per offrire ai crocieristi l'opportunità di immergersi completamente nelle esperienze che la destinazione offre.

11. Esperienze di viaggio per ogni età - Il viaggio in crociera intergenerazionale sta diventando una scelta popolare per una vacanza in famiglia. Con i servizi a bordo delle navi da crociera progettati per soddisfare qualsiasi età, dai bambini ai più anziani, le crociere offrono l'aggregazione (e l'indipendenza) che rende il viaggio intergenerazionale in famiglia un successo.

12. Volontariato in crociera - Nel 2016 saranno disponibili più crociere con attività di volontariato con molte navi che includono escursioni per fornire aiuto nelle aree nel mondo che hanno bisogno. Queste crociere orientate al volontariato offrono una magnifica opportunità di fare una notevole differenza nelle comunità che le navi da crociera visitano e un'esperienza rara per immergersi e avere un impatto sulla cultura locale.

13. Personalizzazione di culture - Le compagnie da crociera stanno continuando a personalizzare le navi da crociera in base alle culture dei passeggeri. Dallo shopping alle preferenze di cucina le navi vengono realizzate in modo da poter soddisfare gli ospiti a bordo nonché rendere omaggio ai porti di scalo.

Cruise Lines International Association (CLIA) - One Industry, One Voice

Celebrando il suo 40esimo anniversario nel 2015, la Cruise Lines International Association (CLIA) è la voce e l'autorità principale della cruise community a livello globale. Essendo la più grande associazione di categoria dell'industria crocieristica con 15 uffici nel mondo, CLIA ha rappresentanza in Nord e Sudamerica, Europa, Asia e Australasia. La mission di CLIA è supportare le policy e le pratiche a favore di una crociera sicura, salutare e sostenibile per i 22 milioni di passeggeri che viaggiano annualmente, nonché promuovere le travel experience a bordo di navi da crociera. I membri sono impegnati a sostenere il successo dell'industria, e comprendono le più prestigiose compagnie di crociera di oceano, fiume e specializzate e una community di agenti di viaggio con formazione di alto livello e altri partner del settore crocieristico tra cui porti, destinazioni, costruttori di navi, fornitori, servizi business e operatori di viaggio. Per ulteriori informazioni su CLIA, l'industria crocieristica e i membri di CLIA, visitate www.cruising.org, www.cruiseforward.org. E' possibile seguire CLIA anche sulle sue pagine Facebook e Twitter.

L' incontro con l' ammiraglio De Felice a Catania

Il ruolo cruciale della Marina nelle strategie euromediterranee

Ma la politica continua a "tagliare" mezzi e risorse in modo inconcepibile

CATANIA È passato oltre un secolo dalla "crisi di luglio" del 1914, che portò allo scoppio della Prima guerra mondiale. Ancora oggi, a distanza di così tanto tempo, continua intenso il dibattito storiografico sulle reali origini di un conflitto che cancellò le vite di milioni di uomini e cambiò irrimediabilmente le sorti di un'epoca. La potenza inglese, costruita e consolidata sul mare, solo sul mare poteva essere sfidata e solo dal mare poteva sentirsi minacciata. Proprio per questo un'attenta analisi delle strategie navali elaborate dalla Germania dell'ammiraglio Tirpitz può essere la chiave migliore per individuare le cause dello scontro quasi inevitabile tra Londra e Berlino. Dalla storia alla geopolitica, però, il passo è breve. Ed ecco spiegato il motivo del nostro incipit: il mare resta anche oggi la prima e l'ultima frontiera, un universo affascinante, ma a volte terribile, da cui dipendono i destini e la sicurezza di un'intera nazione. La nostra. Per il Paese, specie in questo preciso momento della congiuntura internazionale, pensare al ruolo della Marina Militare non è solo parlare delle forze armate e delle politiche di difesa, ma anche e soprattutto riflettere sulle scelte da fare per continua ream garantirci pace. Pace nella libertà e nella democrazia. Pace

nella sicurezza e nel rispetto delle altre culture. Di tutto questo si è parlato a bordo della Fregata lanciamissili "Maestrale", ancorata nel porto di Catania, durante un convegno promosso da Marisicilia. E proprio l'ammiraglio Nicola De Felice, comandante del Dipartimento marittimo e organizzatore dell'iniziativa, ha voluto spiegare i contenuti del programma navale italiano fino al 2025, un piano che cerca di conciliare obiettivi strategici con la cronica, quasi strutturale, carenza di risorse. E non è un caso se il tema dell'incontro ha messo assieme alcuni dei capisaldi che devono animare le politiche di difesa contemporanee: «Le opportunità di crescita economica e le esigenze di sicurezza del Paese in ambito marittimo». Con un sottotitolo che si somma in modo efficacemente complementare alle premesse «Investiamo in nuove unità navali per il rilancio della cantieristica italiana».

Con una sintetica ma efficacissima presentazione in "power point", l'ammiraglio De Felice ha illustrato realtà, programmi e prospettive, snocciolando un rosario di cifre che devono fare riflettere, al di là d

Reportage del Sud | Sicilia | 1 dicembre 2015

Sicilia

I affari marittimi degli europei davanti l'esperto parere della Marina e Marisicilia

Di Aids si muore ancora. E non soltanto nella lontana Africa

Una nave italiana...
L'ammiraglio De Felice...
La Marina...
Le risorse...
La cantieristica...



Il ruolo cruciale della Marina nelle strategie euromediterranee

Ma la politica continua a "tagliare" mezzi e risorse in modo inconcepibile

La sesta tappa della "Maestrale"

Un video dedicato al mare

Un'immagine di un'unità navale italiana.

- segue

qualsiasi considerazione di rilievo etico -politico. Oggi il Mediterraneo rappresenta solo l' 1% della superficie marina mondiale, ma il suo bacino raccoglie il 19% del **traffici marittimi** e il 30% di quelli petroliferi, oltre a essere snodo del 65% delle altre risorse energetiche destinate all' Europa e a rappresentare, complessivamente, il 15% del Prodotto interno lordo mondiale. Statistiche destinate a salire in modo esponenziale, dopo il recente raddoppio del Canale di Suez. A tutto questo bisogna aggiungere altre considerazioni non di secondaria importanza, a cominciare dal fatto che il Mare Nostrum oggi è diventato una sorta di cerniera dell' instabilità, una frontiera di tensioni che partono e si ripercuotono in una vasta macro -area di crisi. Proprio in sintonia logica con simili premesse, occorre dire che i governi italiani hanno sempre sostenuto la presenza di una forte Marina Militare. Che nel 2013 era costituita da ben 62 unità e che ora, nel giro di un decennio dovrà ridursi alla metà. Ad esempio, entro il 2025 scompariranno tutti i 10 caccia mine esistenti. Prevista anche la scomparsa delle navi idrografiche e la riduzione (a una) di quelle anfibe. Cassate anche le gloriose corvette e, probabilmente, confinate a una sola unità le indispensabili "rifomitrici". Insomma, taglia di qua e taglia di là, la nostra Marina, onusta di glorie e di allori, diventerà una "Marinella", messa nella difficile condizione di dover garantire la sicurezza del Paese con mezzi limitatissimi. È una brutta pagina nella programmazione della difesa del Paese, una pagina da cui trasuda a palate il disinteresse dei politici di turno.³

Piero Orteca