

Dai Porti:

Trieste:

"...Operazioni doganali? Alvaro: Italia al vertice UE..."

(Il Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...A Venezia le crociere frenano..." (La Stampa)

"...Fondazione Marco Polo forma tecnici per mezzi ferroviari..."
(Informazioni Marittime)

Genova:

"...Genova alla guida dei porti mediterranei..." (La Repubblica GE)

"...Accordo Fnm-FuoriMuro per il traffico nei porti liguri..."

(Ansa, La Repubblica GE, Il Secolo XIX, Ferpress)

"...Delrio: vogliamo togliere 800mila tir dalla strada..." (La Repubblica)

"...Il porto adesso può puntare al raddoppio dei container..."

(La Repubblica)

"...La formula Alibaba il gigante asiatico punta sulla Liguria..."

(La Repubblica)

"...Approvato il bilancio 2016 di Stazioni Marittime..."

(Il Messaggero Marittimo)

"...Passeggeri, Genova sfonda quota 3 milioni..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...Doppia sfida fra merci e passeggeri..." (La Repubblica)

Ravenna:

"...21 milioni per migliorare l'accessibilità ferroviaria..."

(Informazioni Marittime, Corriere Romagna, Il Resto del Carlino)

Livorno:

"...Il sistema portuale e logistico italiano si affaccia sullo scenario internazionale..." (Il Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo)

"...Livorno laica e multiculturale. Bando per idearne il simbolo..."

(Il Tirreno)

Ancona:

"...Ancona presenta il Comitato di gestione..."

(The Medi Telegraph, Ferpress, Il Messaggero Marittimo)



Civitavecchia:

- "...Importante riconoscimento targato USA..." (Civonline)
- "...Porti e logistica: Unindustria in prima linea..." (Civonline)
- "...Navettamento a pagamento per i crocieristi..." (Civonline)
- "...Gnv inaugura il servizio da Civitavecchia a Malta..."
(Il Messaggero Marittimo)

Napoli:

- "...I crocieristi vanno all'Opera..." (Il Secolo XIX, Informazioni Marittime)

Messina:

- "...Fratelli d'Italia si ribella alla scelta..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

- "...Il Ministero risponde a Stefania Prestigiamo: aspettiamo gli esiti del ricorso..." (Siracusa News)
- "...Scippo ad Augusta..." (Quotidiano di Sicilia)

Palermo:

- "...Moltiplicatore di sviluppo per l'economia isolana..."
(Quotidianodisicilia.it)

Notizie di altri porti italiani

Focus:

- Crociere (**Il Secolo XIX**)
- Infrastrutture portuali (**La Repubblica**)

Operazioni doganali? Alvaro: Italia al vertice Ue

TRIESTE - «Si parla molto di sportello unico doganale. In Italia questo l'abbiamo già fatto», ha dichiarato la direttrice informatica dell'Agenzia delle dogane Teresa Alvaro, intervenendo al convegno "Motorways of the sea" che si è tenuto alla Stazione Marittima di Trieste.

Parlando poi delle iniziative avviate per mettere in comunicazione gli attori istituzionali dei porti, Alvaro ha sottolineato che molte delle mete fissate dal dibattito europeo sulla logistica, in Italia sono già state realizzate: «L'Agenzia delle dogane non è gelosa delle proprie informazioni, così come non lo sono le Capitanerie di porto», ha indicato. La linea adottata è quella dello

(continua in ultima pagina)

Operazioni doganali

scambio: «Noi passiamo loro le informazioni sulle merci, loro ci passano quelle sulle navi e su questo paradigma si è sviluppato lo sdoganamento in mare. La visione deve essere quella di una vera integrazione che metta al centro i bisogni del mondo business, non gli adempimenti doganali, fiscali o del Ministero della salute».

Sempre in ambito triestino, nella stessa mattinata, il sindaco Roberto Dipiazza, ha avuto un incontro all'Interporto di Fiume, dove il Comune detiene delle quote. Il quadro cambierà in futuro grazie a un progetto serio e importante, che costruiranno assieme al presidente dell'Associazione portuale Zeno D'Agostino». L'incontro rientra nell'ambito delle procedure di riassetto di natura finanziaria della struttura, in seguito alla cessazione della Provincia di Trieste, titolare di una quota di oltre il 20% dello stesso Interporto. Dipiazza ha precisato: «Non sarà il Comune a subentrare nelle quote della Provincia, ma altri attori. Pensiamo all'ingresso di Friulia e presumo ci sia l'interesse dell'Associazione portuale». Il Comune è pronto a cedere parte delle sue quote per chiudere l'operazione e probabilmente lo stesso farà la Camera di Commercio, che detiene una percentuale del 18%».

A Venezia le crociere frenano “Soffriamo la scelta di non decidere”

“Anche decidere di non decidere è una scelta», osserva Sandro Trevisanato, il presidente di Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce la stazione marittima della città lagunare. Si riferisce alla situazione di stallo che vede Venezia, per quanto riguarda le crociere, agli ormeggi della bitta del decreto Clini-Passera. Un provvedimento nato nel 2012 per essere temporaneo e che compie ormai 5 anni.

Il caso Venezia è davvero emblematico. La città, e con essa la politica a tutti i livelli, non scioglie la riserva sull'attracco, e di conseguenza sul passaggio in laguna delle unità da crociera, e nel frattempo perde terreno. «Le compagnie, che hanno bisogno di programmare, nell'incertezza spostano le loro navi altrove. Soprattutto quelle più moder-

ne, sempre più grandi, che vanno oltre la limitazione delle 96 mila tonnellate di stazza imposta per le unità che scalano Venezia» dice Trevisanato.

Passeggeri in calo

Francesco di Cesare, il presidente di Risposte Turismo, osservatore del settore crociere, stima per Venezia nel 2017 un calo dell'11,4% rispetto al 2016 di passeggeri movimentati (1,42 milioni contro 1,6), e del 10,6% di toccate nave (473 anziché 529); porto che potrebbe scendere al quinto posto tra quelli del Mediterraneo, dopo Barcellona, Civitavecchia, Palma de Maiorca e Marsiglia. Un altro analista, Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency, prevede per l'anno in corso un decremento di passeggeri movimentati del 17,4% sul 2016, a 1,34 milioni.

«Il comparto occupa a Venezia 4.300 addetti diretti e

indiretti, secondo una statistica del 2013, e la filiera dà lavoro a circa 200 aziende. Stiamo già assistendo a un calo del giro d'affari e a riduzioni del personale» continua il presidente di Vtp. «Ma non è solo una questione veneziana: se freniamo noi, frena anche l'Italia, che va in controtendenza rispetto alla crescita globale dell'industria delle crociere».

Anche in questo caso, ci sono dati. Per Senesi i porti italiani perdono nel 2017 il 9,6% di passeggeri movimentati sul 2016 (9,8 milioni contro 10,8); secondo di Cesare il calo di passeggeri sarebbe del 7,1%, a 10,8 milioni dagli 11,1 del 2016. La frenata forzata di Venezia, naturalmente, si fa sentire. In aggiunta alle strategie verso nuovi mercati delle compagnie, all'instabilità politica dell'area e alla crisi economica, tutti elementi che contribuiscono a far perdere quota percentuale al Mediterraneo.

La riserva non sciolta

Venezia è meta gettonatissima dai crocieristi di tutto il mondo. Il passaggio dinanzi a San Marco vale la crociera. Ma, oggi, ciò è consentito soltanto a chi si imbarca su navi piccole, inferiori alle 96 mila tonnellate. «Il divieto segue al decreto Clini-Passera, che aveva inibito il passaggio nei Canali di San Marco e della Giudecca delle grandi navi. Noi siamo ricorsi contro tale limitazione, abbiamo ottenuto la sospensione del provvedimento, ma le compagnie hanno deciso di adottarlo, auto-limitandosi per non incorrere in polemiche e danni d'immagine» spiega Trevisanato.

C'è un intero movimento schierato contro le grandi navi (le chiamano così a Venezia), e più in generale contro il turismo «mordi e fuggi», in cui le stesse crociere vengono fatte rientrare. Ambientalisti, intellettuali, cittadini di tutto il mondo. E anche molti venezia-

ni. La città può decidere di fare a meno delle crociere. Oppure, può convivere con esse, modulandone l'impatto.

Lo stallo

Siamo arrivati così al punto di stallo. Nessuno ha detto stop alle navi, mentre si susseguono i progetti per trovare loro una

rotta alternativa. Presentazioni, bocciature. Le ultime idee sono quelle di una nuova banchina da realizzarsi fuori la laguna, a fianco delle bocche del Lido, con eco-battelli per trasferire i passeggeri all'attuale terminal (progetto Duferco-De Piccoli); oppure l'ingresso dalle bocche di Malamocco delle navi, che proseguirebbero lungo il

canale dei Petroli e approderebbero alla stazione marittima dal canale Vittorio Emanuele III (ipotesi che piace al ministro dei Trasporti Graziano Delrio). C'è poi, ancora, il neopresidente dell'Autorità portuale che non esclude l'attracco a Marghera. E c'erano le ipotesi di scavare altri canali, il Contorta e il Tresse Nuova. «Noi diciamo

che l'attuale stazione marittima, dieci terminal realizzati con 160 milioni di euro di investimenti (Vtp è una Spa mista, partecipata anche da Carnival, Msc e Royal Caribbean), è insostituibile - ribadisce Trevisanato -. Quanto alla soluzione alternativa al Clini-Passera, non sta a noi indicarla. Non è il nostro mestiere». Fuorché la scelta non sia non decidere. [F. POZ.]

BY N. M. AL. COMP. ORBITAL 18/2/11



Il provvedimento



Sandro Trevisanato, il presidente di Vtp

Il decreto Clini-Passera che regola il passaggio delle navi è nato provvisorio ma è in vigore da 5 anni

La contrazione

Le compagnie spostano le navi altrove e Venezia perde passeggeri. E con noi frena anche l'Italia



Qui sopra, la rotta attuale delle navi da crociera attraverso i canali di S. Marco e Giudecca. A sinistra, le soluzioni in alternativa



Informazioni Marittime

Venezia, Fondazione Marco Polo forma tecnici per mezzi ferroviari

Grazie ad un contributo del MIUR e della Regione Veneto di 112mila euro, la [Fondazione ITS Marco Polo](#) (ente di formazione del porto di Venezia) lancia il primo corso italiano per tecnici della mobilità formati anche per acquisire le abilitazioni necessarie a svolgere mansioni di sicurezza quali ad esempio quella di futuri macchinisti.

Il corso - della durata di 2 anni con 944 ore di stage presso imprese di trasporto che operano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, 312 ore di teoria, 288 ore di pratica e 364 ore di laboratorio - è realizzato in collaborazione con FerCargo l'associazione che raggruppa 16 imprese ferroviarie private italiane attive nel trasporto merci.

I 23 ragazzi (quasi tutti neo diplomati) stanno seguendo le lezioni per raggiungere il titolo di **"Tecnico superiore per la gestione e conduzione dei mezzi ferroviari"**, ovvero un tecnico polivalenti dotato di licenza europea e certificazioni per macchinista (la più preziosa e richiesta), formatore, manovratore e verificatore.

Le certificazioni verranno rilasciate a seguito di apposito esame con la Commissione ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) e, a febbraio/marzo 2018, i ragazzi saranno pronti ad entrare nel mondo del lavoro grazie alla collaborazione con primarie aziende del settore che si sono impegnate ad assumere tutti gli studenti diplomati.

Genova alla guida dei porti mediterranei

MASSIMO MINELLA

«**I**n fondo è già tutto scritto qui dentro». Paolo Signorini, presidente dell'**Authority**, sfoglia l'Album "Infrastrutture" di Repubblica dedicato alle grandi opere in grado di rilanciare un territorio comunque fragile, che merita attenzione e rispetto da parte di chi costruisce e di chi è chiamato a decidere. «Ma il nostro punto di forza — precisa subito il leader di Palazzo San Giorgio seduto al tavolo del suo ufficio — è che non stiamo parlando di idee, di sogni, ma di opere concrete che sono già state progettate o avviate o che attendono solo di partire. Penso al terzo valico, al nodo ferroviario, al raddoppio del Ponente, alla Gronda. Sono queste le grandi opere su cui fare leva per uno sviluppo che dev'essere sostenibile, ma non può più essere rinviato».

SEGUE A PAGINA IV



Il presidente dell'**Authority** Paolo Signorini sfoglia l'album "Infrastrutture" di Repubblica

Porto, la presidenza del Mediterraneo a Genova-Savona

Domenica a Barcellona il vertice Intermed e il nuovo incarico a Signorini: "Cresceremo con le infrastrutture"

«DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

SIGNORINI si prepara a partire per Barcellona, dove domenica incontrerà gli altri due vertici del triangolo del Mediterraneo, i presidenti dello scalo catalano e di Marsiglia. «È in programma la riunione annuale di Intermed — spiega — Approveremo il nostro bilancio e il budget per le iniziative future. In questa occasione sarò anche chiamato alla presidenza e sarà la prima volta per la nuova **Authority**. Il commissario, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, aveva comprensibilmente evitato di assumere questo incarico. Ora tocca a me, ma al di là di questo, considero l'incontro molto importante perché mi confronterò con persone che seguono da più tempo la materia. Per me sarà una sorta di corso di formazione». L'appuntamento di Barcellona sarà utile anche per mettere a punto un altro passaggio fondamentale nella rete di relazioni che già Luigi Merlo, da presidente, aveva avviato all'interno del Mediterraneo. «Nell'autunno di quest'anno Genova ospiterà il forum dei porti del Mediterraneo, 24 realtà di tre continenti che si confronteranno non solo sui temi economici».

L'obiettivo è già dichiarato:

dare centralità al Mediterraneo nella sfida con il Nord Europa per quanto riguarda i traffici con il Far East. Da questo punto di vista, anche la recente ufficializzazione dell'ingresso dei cinesi di Cosco nella società che gestirà i traffici sulla piattaforma di Vado rafforza in Signorini l'idea che la strada intrapresa dagli scali di Genova e Savona sia quella giusta.

«Sento spesso parlare di eccesso di offerta, con le nuove infrastrutture in via di realizzazione e gli spazi messi a disposizione del mercato — spiega Signorini — Dobbiamo uscire da questa logica, a meno che la nostra ambizione sia quella di restare fermi o quindi di retrocedere. Di fronte a noi abbiamo un'occasione irripetibile, essere leader nel Mediterraneo e quindi fra i big dell'Europa. Ma dobbiamo attrezzarci nel miglior modo possibile. Siamo sinceri, soltanto se arrivassimo a sfiorare i tre milioni di container finiremmo per strozzare Genova, con le infrastrutture di oggi. Per questo dobbiamo dar seguito ai progetti già avviati se vogliamo arrivare a 4, 4 milioni mezzo di teu».

Per Signorini sono proprio i piani di sviluppo, già concreti, a fare la differenza. «Non stiamo facendo ipotesi, non ragioniamo su idee, ma abbiamo di fronte a

noi progetti già avviati o pronti a partire, proprio quelli di cui parlate voi di *Repubblica* in questo album. Penso al secondo fascio di binari del Vte di Fra'-Voltri, agli interventi ferroviari sul Campasso, al nodo di Genova, al terzo valico. Stiamo facendo un grandissimo lavoro infrastrutturale con Rfi e avremo presto risul-

tati importanti». Signorini riflette anche sull'alleanza fra Ferrovia Nord Milano e "FuoriMuro", la società che gestisce le manovre ferroviarie nel porto di Genova. «L'avevamo stabilito nella cabina di regia delle regioni del Nord Ovest con il ministro Delrio — precisa — Dobbiamo uscire dall'isolamento e questa è la strada giusta per agganciare i grandi operatori del trasporto e della logistica».

In parallelo, il presidente si prepara al prossimo comitato,

fissato per il 10 aprile. All'ordine del giorno, il bilancio preventivo 2017 **Authority** e l'approvazione del progetto della Torre Piloti (ancora rinviata la delibera sulle proroghe delle concessioni portuali, pare per altri rilievi dei revisori). «È il primo bilancio che unisce la programmazione dei due porti, ci consente di operare e di fare gare». Altrettanto fondamentale, la delibera sul progetto della Torre Piloti, opera

dal valore non solo simbolico, ma fortemente operativo. «La si-

urezza portuale è una priorità e quest'opera la garantisce, non possiamo stare fermi all'infinito a discutere se debba essere un po' più piccola o un po' più spostata a destra». Il via alla Torre segna anche l'apertura del capi-

tolo portuale che riguarda il Blueprint. Era stato il Comune a partire per primo, con il bando internazionale sui primi centomila metri quadri delle aree ex Fiera. Ma la gara si è risolta con un nulla di fatto e ora si deve ricominciare da zero. Adesso ci prova Palazzo San Giorgio, con la Torre, ma anche con l'accordo sul porticciolo Duca degli Abruzzi. Rispetto alla prima stesura non ci sarà più il tombamento, anche se le banchine saranno allargate e verrà costruito un nuovo acco-

sto per le riparazioni a Molo Gianno. Una soluzione che finisce per scontentare tutti? «Per me invece è un buon compromesso, ognuno rinuncia a qualcosa, ma si arriva a un risultato importante, che dà risposte precise per abbattere la promiscuità d'uso fra nautica e riparazioni — chiude Signorini — Il tombamento totale era un troppo impattante, ora resta il canale d'acqua e lo spazio per le barche, ma anche l'industria beneficia di nuovi spazi».

-segue

Il 10 aprile comitato di gestione al voto sul primo bilancio unificato e sulla Torre Piloti



BARCELLONA
Domenica il presidente Signorini parteciperà alla riunione Intermed



TERZO VALICO
Fondamentale per Genova e Savona il potenziamento delle infrastrutture



TORRE PILOTI
Il 10 aprile il comitato vota sul bilancio e su la Torre Piloti



YACHT CLUB
Non ci sarà tombamento davanti allo YCJ
Un "buon compromesso" per Signorini

Trasporti: accordo Fnm-FuoriMuro per il traffico nei porti liguri

(ANSA) - GENOVA, 29 MAR - Il porto di Genova sempre più legato alla Pianura Padana. Ferrovie Nord Milano, secondo operatore ferroviario italiano, è entrato con il 49% (1 milione e 340 mila euro di investimento) nella società FuoriMuro che svolge le manovre ferroviarie nel porto di Genova e effettua collegamenti esterni. "La partnership punta a collegare i porti liguri, con l'introduzione di nuovi servizi shuttle, con il loro mercato di riferimento, cioè il Nord Italia e i mercati finali nazionali e internazionali" ha spiegato all'atto della firma, avvenuta in porto questo pomeriggio, Guido Porta, presidente di FuoriMuro. Significa aumentare l'offerta di trasporto merci via treno.

Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti parla di "Liguria che si apre", dopo che era "rimasta troppo tempo come la Corea del Nord". "E' il frutto molto concreto - dice - della giornata passata a Novara agli Stati generali della logistica in cui con Maroni e Chiamparino abbiamo ragionato di un sistema dei trasporti che vede in Genova ma anche in Savona i porti a cui si rivolgono il Nord Ovest del Paese e anche oltre".

Oggi FuoriMuro movimentata nel porto di Genova 130.000 carri ferroviari su un traffico di oltre 2 milioni di teus (unità di misura dei container, ndr), ma l'obiettivo a cui lavora anche il presidente dell'Autorità di sistema portuale Paolo Emilio Signorini è crescere.

"Abbiamo accettato una sfida - dice Andrea Gibelli, presidente di Fnm -, con questo accordo la nostra azienda (che è al 57,2% della Regione Lombardia, ndr) si è candidata come braccio industriale della cabina di regia fra Lombardia, Liguria e Piemonte lanciata dai tre governatori per valorizzare quello che era il triangolo industriale d'Italia".

Con l'ingresso di Fnm al 49%, InRail avrà il 20,4% e Tenor il 30,6%. Alla cerimonia di firma dell'accordo, conclusa con la benedizione di due nuovi locomotori da parte del cardinale Angelo Bagnasco, Porta ha annunciato anche la nascita di una nuova società, LocolItalia, dedicata all'acquisto e al noleggio di materiale rotabile. (ANSA).

FuoriMuro aggancia Ferrovie Nord Milano

RICCARDO MOLINARI

A distanza di un anno dalla riunione degli "Stati generali della logistica" a Novara, debutta nel porto di Genova il nuovo piano di sviluppo di FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari in partnership con Ferrovie Nord Milano, che punta a dare un marchio impulso ai traffici ferroviari legati ai porti liguri.

L'accordo firmato con Fnm, società quotata in Borsa e secondo operatore ferroviario italiano, consentirà sia lo svilup-

po dell'intermodalità fra i porti della Liguria e i retroporti in Pianura Padana sia la possibilità di aumentare la competitività del settore logistico del Nord Ovest attraverso lo sviluppo di piattaforme logistiche.

Ferrovie Nord Milano entra con il 49% con la filosofia di fare una partnership con realtà consolidate sul territorio come FuoriMuro che, come ricorda il presidente Guido Porta, sta puntando pesantemente sul territorio. «Dal 2010 — spiega Porta — sono stati investiti ol-

tre 10 milioni di euro nel materiale rotabile e oltre 1 milione di euro nella formazione dei dipendenti».

Verranno avviati nuovi servizi ferroviari shuttle in grado di collegare i porti liguri (in particolare il porto di Genova con il quello di Savona-Vado e quello della Spezia) con il Nord Italia in direzione del Centro Europa.

Presenti all'evento anche il presidente dell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Si-

gnorini, il presidente di Fnm Andrea Gibelli, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, l'assessore allo Sviluppo Economico Edoardo Rixi e l'assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia Alessandro Sorte. Inoltre sono state presentate le due nuove locomotive Siemens Vectron, di ultima generazione, che verranno destinate ai nuovi collegamenti. Queste macchine possono raggiungere i 160 Km/h con possibilità di trainare fino a 25-30 vagoni circa. Al termine dell'evento, il cardinale Angelo Bagnasco ha benedetto le locomotive.



BAGNASCO

L'arcivescovo di Genova, il cardinale Angelo Bagnasco alla cerimonia

Milano entra nel porto di Genova

Fnm azionista al 49% di FuoriMuro. Obiettivo, treni merci dalle banchine liguri

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Il primo passo concreto del maxi-patto tra Regioni del Nord Ovest sul tema dei trasporti - sancito ad aprile 2016 a Novara con gli Stati Generali della Logistica - arriva con l'acquisto, annunciato ieri, del 49% di FuoriMuro - società che si occupa della manovra ferroviaria nel porto di Genova - da parte del gruppo Ferrovie Nord Milano (Regione Lombardia 57,5%, Ferrovie dello Stato 14,7%, Gaviglio 3,7%, flotante 23,9%). Il gruppo privato di Guido Porta mantiene la maggioranza della società tramite le controllate Inrail (20,4%) e Tenor (30,6%). Valore del contratto 1,3 milioni. Che l'operazione sia figlia degli Stati Generali lo mette in evidenza il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti che parla di una «Liguria che si apre» dopo essere «rimasta troppo tempo come la Corea del Nord».

Su un traffico di 2,2 milioni di teu nel 2016, Genova ha realizzato 130 mila carri ferroviari: in attesa del Terzo valico, lo scalo sconta una rete interna antiquata, fasci di binari corti, pastoie burocratiche che da anni frenano alcuni lavori necessari (raddoppio collega-

mento Psa Terminal Voltri-Pra') e che pesano sulla tariffa.

Proprio per questo l'operazione FuoriMuro-Fnm risulta ambiziosa (comprende anche l'istituzione di Localitalia, dedicata al noleggio e acquisto di materiale rotabile): l'obiettivo non è la manovra quanto il navettamento, cioè la possibilità per FuoriMuro di uscire dalla cinta portuale e operare come vettore cargo sulle linee nazionali, come già fatto in anni passati sulla Genova-Rivalta, ma connettendo anche La Spezia e Savona-Vado. Ieri Porta ha stimato gli investimenti di FuoriMuro dal 2010 in 10 milioni di euro, di cui parte per l'acquisto di due nuove locomotive Siemens pensati proprio per il nav-

vettamento e ieri benedetti dal Cardinale Angelo Bagnasco. Fnm, gruppo quotato in Borsa che da Milano controlla Trenord (650 mila passeggeri al giorno) e Ferrovie Nord (300 chilometri di infrastruttura, 120 stazioni), nel settore merci è già socio (40%) della Db Cargo Italia, società delle ferrovie tedesche, la Deutsche Bahn. Spalle solide per un programma di investimenti con orizzonte 2020 prevede nella fase iniziale 20 milioni di euro, a partire dall'allungamento dei fasci di binari a 750 metri e poi l'organizzazione dei servizi di navettamento, «che potrebbero essere operativi in qualche mese» spiega Porta, e

che contempleranno in un secondo tempo l'apertura di un retroporto (con tutta probabilità all'inizio a Rivalta, poi altra localizzazione al momento top secret), destinazione della merce da Genova e snodo sulla Pianura Padana, senza precludere «la possibilità di raggiungere la Svizzera».

Dieci anni fa la società delle manovre portuali di Genova era un soggetto pubblico decotto, oggi per Liguria e Lombardia è l'avanguardia per rendere credibile l'impegno a legare la logistica del Nord Ovest ai porti del Tirreno, in concorrenza (ormai pressante, dopo l'apertura commerciale del Tunnel del San Gottardo in Svizzera) con gli scali del Nord Europa.

A sottolineare questo, la Regione mette sul piatto due impegni e due appuntamenti. L'assessore allo Sviluppo economico Edoardo Rixi ha annunciato l'istituzione di un ferrobonus "macro-regionale" in aggiunta all'incentivo per l'utilizzo del trasporto merce su ferrovia che il governo dovrebbe istituire da giugno, e poi l'impegno a risagomare le gallerie tra Vado e Voltri in funzione del trasporto merci. L'agenda la detta invece Toti: a maggio gli Stati generali bis, questa volta a Genova, e poi un incontro Züst Ambrosetti sulle eccellenze tecnologiche del Nord Ovest.

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

Genova: FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari presentano il nuovo piano di sviluppo in partnership con FNM

(FERPRESS) – Genova, 29 MAR – Una partnership tra la genovese FuoriMuro e la lombarda Ferrovie Nord Milano per lo sviluppo del traffico merci sulla direttrice Liguria-Nord Ovest. Questa la novità presentata oggi nel porto del capoluogo ligure dal presidente di FuoriMuro Guido Porta che si inserisce nell'accordo istituzionale e strategico tra le Regioni del Nord Ovest (Liguria, Lombardia e Piemonte) cui ha aderito anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito della cosiddetta "cura del ferro".

La creazione di LocoItalia, nuova azienda dedicata all'acquisto e al noleggio del materiale rotabile, e l'ingresso tra i soci di FNM S.p.A., secondo operatore ferroviario italiano, sono le novità salienti annunciate dalla Società che, dal suo anno di fondazione (2010) ad oggi, ha investito oltre 11 milioni di Euro nella formazione del personale e nell'acquisto di materiale rotabile.

Hanno fatto da sfondo alla presentazione le due locomotive di ultima generazione Siemens "Vectron" 002 e 003, acquistate da FuoriMuro, primo cliente italiano, oggi "benedette" dal cardinale di Genova Angelo Bagnasco e destinate a nuovi collegamenti shuttle tra il Porto ligure e il Nord Italia.

Presenti all'evento il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, il presidente di FNM Andrea Gibelli, il governatore della Regione Liguria Giovanni Toti, l'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria Edoardo Rixi e quello alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia Alessandro Sorte.

E' stata l'occasione per FuoriMuro di presentare presso le Officine Ferroviarie del Porto di Genova e alla presenza di 200 ospiti tra autorità e operatori dell'ambito portuale e ferroviario, il nuovo piano di sviluppo dell'impresa in partnership con FNM, che punta a dare un incisivo impulso ai traffici ferroviari legati ai porti liguri integrando l'attività di manovra con la trazione sulla linea RFI.

Il piano è stato illustrato da Guido Porta che ha ripercorso brevemente la storia della Società, nata nel 2010 per affrontare l'annoso problema delle manovre portuali.

Porta, ha presentato la prima tra le novità annunciate quest'oggi: "la costituzione di LocoItalia, società che nasce con l'obiettivo di continuare nel piano di investimenti, scorporando il ramo d'azienda che detiene il materiale rotabile per dedicarsi all'acquisto e al noleggio del materiale rotabile al fine di meglio soddisfare le necessità delle aziende che rappresentano e del mercato ferroviario".

E' opportuno – riporta una nota dell'azienda genovese – ricordare che FuoriMuro è parte di un gruppo di aziende attive dal 2006 nella manovra, nel trasporto ferroviario, nella manutenzione, nella logistica, nella formazione e nella Ricerca & Sviluppo con più di 300 dipendenti, oltre 50 milioni di fatturato annuale e un parco macchine di 20 locomotori da manovra e 12 locomotive per la trazione sulla Rete Ferroviaria Italiana.

"Questa è la realtà che abbiamo presentato a FNM S.p.A., secondo operatore ferroviario italiano – ha sottolineato Porta – che ci ha convinto per la sua solidità, competenza e doti professionali e umane del suo management, a realizzare una nuova partnership finalizzata a collegare in maniera terza i porti liguri attraverso l'introduzione di nuovi servizi shuttle con il mercato di riferimento dei porti stessi, ovvero il Nord Italia e i mercati finali nazionali e internazionali. E quella che firmiamo oggi non sarà una partnership formale perché la società controllata dalla Regione Lombardia ha deciso di entrare nell'azionariato nell'assoluto rispetto del lavoro fatto fino a oggi con una quota del 49% (1 milione e 340 mila euro di investimento)), segno importante, ha concluso Porta, di apprezzamento verso il nostro operato e soprattutto della volontà di essere al servizio di tutti gli operatori e la comunità portuale che oggi abbiamo riunito e con i quali in questi anni FuoriMuro ha costruito un rapporto di fiducia".

-segue

Per FNM la partnership con FuoriMuro si inserisce nel solco del Piano strategico 2016-2020, approvato lo scorso mese di settembre. Il potenziamento del trasporto merci su ferro dai porti della Liguria, unito al rilancio del sistema logistico del Nord Ovest, rappresenta infatti uno dei quattro pilastri fondamentali del Piano stesso, insieme allo sviluppo del trasporto passeggeri, al rinnovo della flotta e alla realizzazione e gestione di infrastrutture di trasporto.

I due obiettivi fondamentali del Piano strategico 2016-2020 per il trasporto merci – ricordati dal presidente della società quotata alla Borsa di Milano -sono:

- incrementare la competitività del settore logistico del Nord Ovest attraverso lo sviluppo di piattaforme logistiche, creando un contesto favorevole alla crescita del sistema economico;
- sviluppare l'intermodalità fra i porti della Liguria, i retroporti in Pianura Padana e i mercati finali nazionali e internazionali.

“Regione Lombardia, insieme alle altre Regioni del Nord Ovest – ha detto ancora Andrea Gibelli – ha insediato una Cabina di Regia per promuovere il sistema logistico del Nord Ovest e per consentire al mondo dell'impresa di sfruttare le potenzialità offerte dal raddoppio del Canale di Suez e dall'apertura del Gottardo. Con l'accordo che presentiamo oggi, vogliamo seguire esattamente la direzione tracciata dall'intesa istituzionale”.

“Potenziare la modalità ferroviaria per i porti di Genova e Savona-Vado – ha commentato il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale durante il suo intervento – è una priorità di mandato che ci siamo dati con il Comitato di Gestione della nuova Autorità di Sistema. L'obiettivo immediato è realizzare gli interventi di breve termine volti a rendere maggiormente fruibile e sostenibile l'utilizzo dei treni sulla rete esistente, quello di medio termine è realizzare i progetti infrastrutturali già approvati e finanziati necessari a farci trovare pronti nel 2021 all'apertura del Terzo Valico ferroviario”.

Il piano di sviluppo FuoriMuro prevede l'avvio di nuovi servizi ferroviari shuttle in grado di collegare i porti liguri (in primis il Porto di Genova, ma anche il Porto di Savona/Vado e il Porto di Spezia) con il Nord Italia, offrendo un servizio ai clienti completo che includerà la gestione di uno o più hub per il riordino e il rilancio dei container verso il centro Europa.

FuoriMuro apporterà al progetto, che secondo quanto dichiarato da Porta “parte oggi sotto i migliori auspici”, tutta l'esperienza del proprio gruppo di appartenenza, formato da professionisti giovani (l'età media dei dipendenti è di 36 anni), competenti, dinamici e, come in questo caso, capaci di operare in partnership.

Alla presentazione – si diceva – hanno fatto da cornice le due locomotive di ultima generazione Siemens “Vectron” 002 e 003, acquistate da FuoriMuro – primo cliente italiano – e destinate ai nuovi collegamenti.

A conclusione dell'evento, le locomotive sono state “benedette” dal Cardinale S.E. Angelo Bagnasco.

IL PROVVEDIMENTO

Delrio: «Vogliamo togliere 800 mila tir dalla strada»

CON il via libera della Commissione europea al Marebonus, dopo avere già approvato il contributo Ferrobonus, si punta a stimolare lo spostamento del traffico merci dalla strada alla rotaia in Italia tramite la concessione di sussidi per gli operatori del trasporto ferroviario.

«L'incentivo è rivolto a bilanciare lo squilibrio tra l'uso delle ferrovie e della strada è più marcato» commenta in una nota il ministero dei Trasporti che sottolinea come gli incentivi, contenuti nella legge di stabilità 2016 sono stati voluti dal titolare del dicastero, Graziano Delrio.

L'approvazione dell'Unione Europea agli incentivi servirà a trasferire il trasporto delle merci su ferro e via mare, decongestionando il traffico da strade e autostrade e migliorando anche la qualità dell'aria, garantirà all'Italia circa 400 milioni di euro, ripartiti in 255 milioni per il regime di sostegno del trasporto merci su rotaia e 138 milioni per il Marebonus per il triennio 2016—2018.

Delrio cita come esempio virtuoso proprio «il caso degli incentivi per spostare il traffico merci dai camion verso il mare e i treni.

Contiamo di togliere dalle strade 800 mila tir l'anno. È il marebonus. Che si finanzia, in accordo con gli autotrasportatori, tagliando gli incentivi ai camion più inquinanti, da euro 0 a euro 2».

Logistica, Genova scalo-pilota della piattaforma nazionale

«**U**NA forte spinta alla digitalizzazione che coinvolga tutte le componenti dei sistemi di trasporto, logistica inclusa. È questo lo sforzo che stiamo portando avanti come governo e come ministero». Così il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Simona Vicari.

«In ambito Smart city sono 158 i comuni coinvolti in 1.311 progetti, dei quali 244 dedicati alla mobilità e, anche per quanto riguarda i veicoli a trazione elettrica, abbiamo fatto passi in avanti con l'aggiornamento al 2016 del Piano nazionale infrastrutture di ricarica. Risale a pochi giorni fa lo stanziamento, in sede di conferenza unificata, di circa 27 milioni per la realizzazione delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici. Ma la rivoluzione digitale — continua Vicari — investe ogni settore del trasporto, comprese quelle dell'autotrasporto. Con la piattaforma logistica nazionale (Pin), che ha già connesso il porto di Genova, si avranno enormi benefici in termini di incremento della produttività del trasporto su ferro (20%), di riduzione dei tempi per l'ingresso nei porti (90%) e di aumento della produttività nel trasporto intermodale (20%). Attraverso la piattaforma si potrà garantire anche maggiore sicurezza nelle città. E' infatti, allo studio un progetto per il controllo dei camion in ingresso e in uscita dai centri storici» conclude.

(r.e.)

Il porto adesso può puntare al raddoppio dei container

DISEGNA un porto da quattro milioni di teu, «anche quattro e mezzo», cioè più o meno il doppio di quelli attuali. Eppure Paolo Signorini, presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale (che unisce i porti di Genova) non dà l'impressione di essere uno abituato ad abusare delle parole. Trent'anni da dirigente o direttore del ministero dei Trasporti, poi un anno con il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti come segretario generale dell'ente, Signorini approda a Palazzo San Giorgio ufficialmente a dicembre 2016, dopo l'intesa fra Toti e il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio. Ma solo adesso può iniziare davvero a fare sul serio. Adesso che il comitato di gestione è pienamente operativo e che inizia a riunirsi per esaminare e (si spera) approvare delibere. «Penso che i porti di Genova e Savona possano arrivare complessivamente a 4 milioni di teu, quattro milioni e mezzo di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi n.d.r.) con quei volumi c'è spazio per i nuovi terminal di Calata Bettolo e Vado ligure» ha spiegato Signorini. Un risultato alla portata di quello che Delrio ha chiamato "il porto d'Italia" per la sua capacità di riunire i traffici di Genova, di Savona e di Vado Ligure e di farli correre sul terzo valico? «Vedo complementarietà accanto a concorrenza per i porti di Genova e Savona, se i volumi restano gli stessi c'è concorrenza, ma l'obiettivo di

governo è fare di questo sistema portuale il principale o uno dei principali italiani, questo vuol dire più volumi e non cannibalizzazione: è la scommessa».

Palazzo San Giorgio dove però essere operativo, progettare, ascoltare e poi assumere le decisioni. «Ma in questo periodo non siamo rimasti fermi, abbiamo istruito provvedimenti sia sul fronte dell'integrazione di Genova, Savona e Vado ligure, sia sul fronte dei diversi dossier rimasti aperti che la comunità portuale attende da tempo. Nei prossimi mesi daremo una scossa significativa ad alcune importanti iniziative». C'è da pronunciarsi su sfide importanti, come la proroghe delle concessioni ai terminalisti, il via libera definitivo alla progettazione della nuova Torre Piloti, il bando di gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio, il rilancio dell'aeroporto. E proprio su questo tema Signorini ha scelto di giocare d'anticipo. «Fino a oggi la strategia per rilanciare il Cristoforo Colombo è stata caratterizzata dall'ipotesi privatizzazione. Se hai un problema di missione strategica dello scalo, pensare di risolverlo da subito con la privatizzazione non è il percorso più cauto, più prudente. Occorre far partire la privatizzazione, ma pensare nell'immediato ad un rafforzamento del management» ha spiegato il presidente.

(mas.m.)

La formula Alibaba il gigante asiatico punta sulla Liguria

MATTEO PUCCIARELLI

DAI BOTTONI alle Maserati, su Alibaba si vende di tutto e di più. Una specie di Amazon, ma cinese. Dove, quindi, tutto appare vorace: in occasione dell'inaugurazione dello store del marchio sportivo di Fca su Tmall, piattaforma del gruppo Alibaba, sono state vendute 350 Giulie in edizione limitata "Milano" nel tempo record di 33 secondi.

Ecco, adesso il colosso asiatico — 475 miliardi di dollari di fatturato nel 2015; Jack Ma, fondatore e presidente di Alibaba, è il quinto uomo più ricco al mondo secondo *Forbes*; la sua Taobao, la piattaforma di acquisto online più grande della Cina è il decimo sito online più visitato al mondo — dovrà decidere a quale porto europeo affidarsi per il trasporto delle merci. La vera sfida è tra Genova e Barcellona.

Ognuna delle due città ha dei punti di forza che entrambi dovranno spendersi per convincere la multinazionale. Se il capoluogo ligure ha una posizione geografica ottimale (è più vicino alla Germania e con la direttrice verso il canale di Suez), la capitale catalana può poggiarsi invece sulle delle infrastrutture migliori. In entrambi i casi, però, Jack Ma punta di creare una rete di accordi bilaterali che permettano di abbattere le barriere doganali e tariffarie: chi lo accontenterà di più e meglio, la spunterà.

Oggi come oggi sulla piattaforma di Alibaba ci sono 146 marchi italiani, dalla Kappa alla Juventus, dalla Lavazza alla Ferrero. Stringere un accordo con Alibaba significherebbe giocoforza ampliare il mercato delle esportazioni e quindi la produzione. «I fondi di investimento inglesi vengono a inve-

stire nei nostri terminal portuali e aeroportuali. Se ci credono loro non ci crediamo noi?», è il ragionamento diffuso che si fa tra gli operatori portuali genovesi.

Intanto già adesso — la novità è partita poco prima dello scorso Natale — gli esportatori cinesi clienti della piattaforma Alibaba possono prenotare direttamente spazi sulle navi della compagnia danese Maersk, utilizzando il servizio One Touch. Il servizio, che viene rivolto soprattutto ai produttori di piccole e medie dimensioni, permette di bypassare le case di spedizione. Insomma, il percorso a parti invertite è già cominciato. e.

Lo scorso 22 marzo all'aeroporto di Montichiari (Brescia) è atterrato il primo volo merci della compagnia asiatica: ogni mercoledì e domenica arriverà da Hong Kong un nuovo cargo e la scelta è caduta sullo scalo lombardo perché, oltre agli 11 mila metri quadri di magazzini per le merci, gli uffici rimangono aperti 24 ore su 24, sette giorni su sette.

L'Italia è ormai al centro della prospettiva di espansione della multinazionale. Nelle settimane scorse il responsabile di Alibaba per il Sud Europa e l'Italia, Rodrigo Cipriani Foresio, ha cominciato una specie di tour nelle migliori università italiane alla ricerca di giovani manager da mandare a farsi le ossa un anno in Cina, al quartier ge-

nerale della società.

Con la prospettiva di ritornare a casa l'anno dopo per sviluppare la piattaforma di Alibaba, creata sì per vendere ai consumatori asiatici ma adesso impegnata ad approvvigionarsi sul mercato occidentale ed europeo. Per Genova, insomma, un'occasione irripetibile.

Genova: approvato il bilancio 2016 di Stazioni Marittime

GENOVA - Ammonta a 840.620 euro l'utile netto registrato nel corso del 2016 da Stazioni Marittime spa. Il dato è stato ratificato dal Cda della società (continua a pagina 11)

Genova: approvato

che lo scorso anno ha registrato un fatturato di circa 23,5 milioni di euro.

Nel 2016 sono transitati da Genova 3.110.432 passeggeri tra crociere e traghetti, + 4,4% rispetto al 2015. Cresciuti di circa il 20% i passeggeri delle crociere, passati da 848.227 nel 2015 a 1.017.368 nel 2016. Tra le compagnie resta maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che lo scorso anno ha portato nei terminal genovesi 185 toccate con ben 876 mila passeggeri, confermando Genova come principale porto di Msc nel Mediterraneo. La P&O Cruises ha effettuato 16 scali per un totale di circa 55.500 passeggeri, mentre Princess Cruises ha portato dieci scali in transito pari a circa 35.900 passeggeri.

Per quanto riguarda i traghetti i dati restano in linea con lo scorso anno, attorno al 4,4%, con 2.093.064 passeggeri, 753.166 auto e 49.459 moto.

Solo il traffico commerciale ha registrato una flessione rispetto al 2015, con una movimentazione di 1.801.886 metri lineari di rotabili (-5,89%). A crescere le linee con Sardegna, Spagna e Nord Africa mentre resta stabile la Corsica. Lieve flessione la Sicilia.

Per il 2017 si prevede un ulteriore incremento del traffico traghetti mentre il traffico crociere rimarrà stabile con 950 mila crocieristi di cui 550 mila home port e 400 mila transiti.

Sul fronte degli investimenti, a partire dal 2002 **Stazioni Marittime** di Genova e Stazioni Marittime spa hanno investito complessivamente sull'area passeggeri (Ponte dei Mille, Ponte Andrea Doria, Terminal Traghetti) oltre 84 mln di euro, con importanti operazioni di adeguamento delle strutture di banchina per un totale di oltre 16 mila mq di nuovi piazzali e profondi interventi di ampliamento, ridefinizione e modernizzazione dei cinque terminal passeggeri all'interno dell'area in concessione, anche creando nuove aree dedicate al traffico extra Schengen.

Passeggeri, Genova sfonda quota 3 milioni

Genova - Dati positivi per Stazioni Marittime di Genova che ha approvato il bilancio 2016 con un utile netto di 840 mila euro e un fatturato di circa 23,5 milioni di euro. Nel corso dell'anno sono transitati da Genova 3,1 milioni di passeggeri tra crociere e traghetti, +4,4% rispetto al 2015

Genova - Dati positivi per Stazioni Marittime di Genova che ha approvato il bilancio 2016 con un utile netto di 840 mila euro e un fatturato di circa 23,5 milioni di euro. Nel corso dell'anno sono transitati da Genova 3,1 milioni di passeggeri tra crociere e traghetti, +4,4% rispetto al 2015. Cresciuti di circa il 20% i passeggeri delle crociere, passati da 848 mila nel 2015 a un milione nel 2016. Tra le compagnie resta maggioritaria la presenza di Msc Crociere. Per quanto riguarda i traghetti i dati restano in linea con lo scorso anno, attorno al 4,4%, con due milioni di passeggeri, 753 mila auto e 49 mila moto. Solo il traffico commerciale ha registrato una flessione rispetto al 2015, con una movimentazione di 1,8 milioni di metri lineari di rotabili (-5,8%). A crescere le linee con Sardegna, Spagna e Nord Africa mentre resta stabile la Corsica. Lieve flessione la Sicilia.

Per il 2017 si prevede un ulteriore incremento del traffico traghetti mentre il traffico crociere rimarrà stabile con 950 mila crocieristi di cui 550 mila in arrivo e partenza, e 400 mila transiti.

Sul fronte degli investimenti, a partire dal 2002 l'Autorità Portuale di Genova e Stazioni Marittime hanno investito complessivamente sull'area passeggeri (Ponte dei Mille, Ponte Andrea Doria, Terminal Traghetti) oltre 84 milioni di euro, con operazioni di adeguamento delle strutture di banchina per un totale di oltre 16 mila metri quadrati di nuovi piazzali e profondi interventi di ampliamento, ridefinizione e modernizzazione dei cinque terminal passeggeri all'interno dell'area in concessione, anche creando nuove aree dedicate al traffico extra Schengen.

La Spezia doppia sfida fra merci e passeggeri

BETTINA BUSH

«C'AMBIERÀ tutto, dal punto di vista gestionale dobbiamo unificare, razionalizzare e integrare. Sarà un'occasione di crescita per due porti, La Spezia e Carrara, che hanno vocazioni diverse e complementari». Parole di Carla Roncallo, da novembre presidente della nuova autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, una delle 15 autorità che sostituiscono le precedenti 34, nate con lo scopo di rendere più competitiva la portualità italiana, per far ripartire nuovi investimenti con maggior coordinamento e con procedure più rapide: «Intanto partiamo dai due porti — spiega Roncallo — La Spezia ha un ruolo importante per il traffico di container, con numeri che nel 2016 sono rimasti simili a quelli dell'anno precedente, anche se con una leggera flessione negativa, pari al 2%; un dato in antitesi con quello del mese di febbraio 2017 che ha segnato un aumento del 22%, che reputa-

mo dovuto più a eventi locali, e lo capiremo solo monitorando i prossimi mesi, passando invece al traffico di Marina di Carrara, questo è basato soprattutto sui project cargo, ossia i carichi di grosse dimensioni e al marmo». Quindi se per il traffico merci si tratta di realtà diverse che non presentano il pericolo di facili sovrapposizioni, anche quello che riguarda il mondo delle crociere, un settore decisamente più omogeneo, l'obiettivo è ancora una volta quello di fare sinergia: «Nel 2016 il porto della Spezia ha regi-

strato 500 mila passeggeri — continua Roncallo — nel 2017 prevediamo di mantenere questi numeri, e di risalire nel 2018. Siamo appena tornati dagli Stati Uniti, dove abbiamo incontrato un po' tutte le compagnie, e ci hanno confermato il loro interesse per i nostri due porti».

Intanto Roncallo pensa ai prossimi importanti investimenti partendo proprio dalla Spezia: «Ci stiamo organizzando per partire appena possibile con il nuovo Molo Crociera. Oggi Molo Garibaldi permette solo l'approdo di

due navi crociera, mentre con quello nuovo possiamo arrivare a 4. L'idea è di chiudere l'iter burocratico nel 2017, di fare la gara di appalto nel 2018 e di realizzarlo nel 2019, e sarà lungo circa 400 metri». Per il implementare il traffico delle merci sono in programma altri investimenti: «Ci saranno grossi riempimenti dei bacini a cui dei terminalisti. Penseremo alla rete ferroviaria, infatti ben il 30% dei container del porto della Spezia vengono movimentati su ferrovia — sottolinea Roncallo — vogliamo aumentare

questa percentuale, arrivare al 50%, con il rifacimento della parte ferroviaria, un investimento due 38 milioni di euro per lavori che potrebbero finire nel 2019». Progetti importanti resi ancora più complicati dal coinvolgimento di due regioni, con differenze legislative e dalle prossime elezioni dei sindaci di Spezia e Carrara: «Il nostro obiettivo è di arrivare all'unificazione degli scali — conclude Roncallo — far crescere i traffici, senza fare inutili guerre di quartiere».

Informazioni Marittime

Al porto di Ravenna 21 milioni per migliorare l'accessibilità ferroviaria

Migliorare l'accessibilità ferroviaria del [porto di Ravenna](#). Questo l'obiettivo dei tre interventi previsti per un investimento di 21 milioni di euro complessivi, somma stanziata in base all'accordo operativo sottoscritto da Comune, Regione, Rete ferroviaria italiana e Autorità portuale.

Le opere programmate riguardano il sottopassaggio ferroviario carrabile sostitutivo del passaggio a livello in via Canale Molinetto, il prolungamento della dorsale ferroviaria di raccordo sulla destra del canale Candiano e l'adeguamento del cavalcavia Teodorico.

Il primo intervento è il più costoso: 15 milioni, di cui 10 finanziati da Rfi e i restanti 5 dall'Autorità portuale. Per il sindaco Michele de Pascale, l'eliminazione del passaggio a livello in via Canale Molinetto rimuoverà "una barriera per il traffico e un elemento di ostacolo per il passaggio delle merci".

L'adeguamento del cavalcavia costerà invece 5 milioni (a carico di Rfi), mentre sarà l'Autorità portuale a finanziare il prolungamento della dorsale ferroviaria in destra Candiano, investendo un milione. Per tutti e tre gli interventi si punta a completare l'iter di progettazione entro il 2017, per aprire i cantieri nel 2018.

Secondo il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi, "il sistema ferroviario è strategico per il porto di Ravenna: l'escavo dei fondali aprirà il porto a navi più grandi, che scaricheranno più merci, le quali, però, dovranno uscire dal porto in modo efficiente. Un primo passo - ha spiegato Rossi - sarà l'attivazione di una bretella ferroviaria, già esistente, che permetterà a circa 2.000 dei 7.000 treni merci in partenza dal porto ogni anno di non passare attraverso la stazione".

Venti milioni per il sottopasso Via Molinetto, addio alle sbarre

Previsti tre interventi strategici per migliorare i collegamenti ferroviari verso il porto, per dividere il trasporto passeggeri dalle merci e per agevolare la viabilità cittadina

RAVENNA
CHIARA BESI

Tre gli interventi strategici del valore di 21 milioni di euro annunciati ieri per migliorare i collegamenti ferroviari verso il porto, per dividere il trasporto passeggeri dalle merci e per agevolare la viabilità cittadina. Un accordo operativo firmato dal Comune, da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), dalla Regione e da Autorità portuale garantirà la realizzazione del sottopassaggio ferroviario carrabile con l'eliminazione del passaggio a livello di via Canale Molinetto; l'adeguamento del cavalcavia Teodorico per garantire il transito a treni più grandi, e il prolungamento della dorsale ferroviaria di raccordo in destra Candiano. Intervento quest'ultimo che di fatto consente di allontanare dalla stazione ferroviaria e dalla vicina Rocca Brancaleone i 7.216 treni movimentati dal porto ogni anno.

Spunta il bypass
Uno scenario che riapre anche il tema di cui si parla da oltre 15

anni che è il bypass sul Candiano per collegare destra e sinistra del canale dove si sviluppano le attività portuali. Il vecchio *project financing* viene superato e l'apertura di un tavolo tecnico a Roma con Autorità portuale e Rfi garantirà il lavoro di progettisti chiamati a definire l'opera viaria e soprattutto l'attraversamento

UN PROGETTO TRA PIÙ ENTI

Firmato un accordo operativo tra Comune, Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), Regione Emilia Romagna e Autorità portuale

UN CANALE DA SVILUPPARE

Torna anche un progetto di cui si parla da oltre 15 anni: il bypass per collegare destra e sinistra del canale Candiano

ferroviario. Agli interventi previsti nell'accordo si aggiunge ma in parallelo anche la ripresa del progetto di una stazione ponte per collegare la darsena alla città e riqualificare la zona fino al parco Teodorico. Per quanto riguarda il cavalcavia Teodorico, il Comune collaborerà con Rfi in modo da minimizzare l'impatto sulla viabilità cittadina nel periodo di chiusura totale dell'infrastruttura.

Mai più passaggio a livello

«Il passaggio a livello - spiega il sindaco Michele De Pascale - rappresenta una barriera al traffico veicolare e un elemento di ostacolo per il traffico passeggeri verso e da Rimini e per quello delle merci. Siamo nella fase progettuale che terminerà nel 2017 per avere poi il cantiere nel 2018. Certo il cantiere creerà dei disagi ma si tratta di un investimento che si proietta nei prossimi trent'anni. Dei 15 milioni a disposizione, 10 vengono da Ferrovie che di solito copre solo il 10% degli interventi e 5 dall'Autorità portuale». Per quest'opera il Comune progetterà e realizzerà

a propria cura e spese le opere di adeguamento degli accessi stradali del sottopasso. Ap finanzia invece con un milione di euro il raccordo che di fatto permetterà alle merci di prendere la direttrice per Bologna o Ferrara.

Un porto intermodale

«Il contesto ferroviario - assicura Daniele Rossi, presidente di Ap - è strategico per il porto. Occorre velocizzare il processo di spostamento delle merci dalle strade al ferro in modo intelligente ed economico per raggiungere le direttrici di traffico del nord Europa. Gli investimenti presentati sono fattibili e migliorano l'accessibilità. Con l'escavo dei fondali verranno scaricati più rinfuse e container ma la scommessa sarà garantire il transito verso l'Europa e la pianura padana». Oltre al ferro, l'assessore ai trasporti Raffaele Donini non dimentica i collegamenti viari: «Sono disponibili 20 milioni per sistemare la Classicana e il collegamento con Ferrara, il primo lotto finanziato da Anas fino ad Argenta e poi quello successivo per Alfonsine.

Niente lista della spesa

«Abbiamo progetti molto chiari in merito alla viabilità sia su ferro che su gomma - precisa l'assessore ai Lavori pubblici Roberto Fagnani -, in particolare sul sottopasso di via Canale Molinetto: l'opera è attesa da tempo e oggi finalmente abbiamo un accordo sulla disponibilità finanziaria per realizzarla. Tempo fa dissi che non eravamo più alla lista della spesa e così è stato. Ringraziamo la Regione, Ferrovie, l'Ap e il Governo per la collaborazione e l'attenzione dimostrata nei confronti del nostro territorio. Un fatto importante che emerge è la progettualità non elaborata per step, ma nel suo complesso». Alla firma dell'accordo sono intervenuti il sindaco Michele De Pascale, l'assessore regionale ai Trasporti e Infrastrutture Raffaele Donini, il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi, Giuseppe Marta della direzione commerciale ed esercizio rete di Rfi, il direttore produzione Bologna di Rfi Luca Cavacchioli e l'assessore alle grandi Infrastrutture Roberto Fagnani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

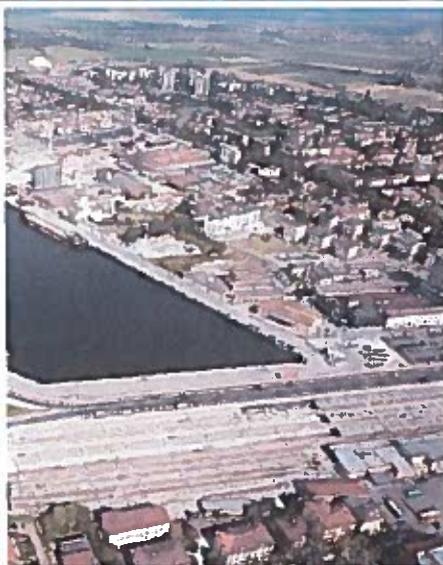


IL PROGETTO PIÙ SPEDITO

Il vecchio project financing viene superato con l'apertura di un tavolo a Roma con Autorità portuale e Rfi

L'AUSPICIO MENO TIR PIÙ TRENI

Rossi: «Occorre velocizzare il processo di spostamento delle merci dalle strade al ferro»



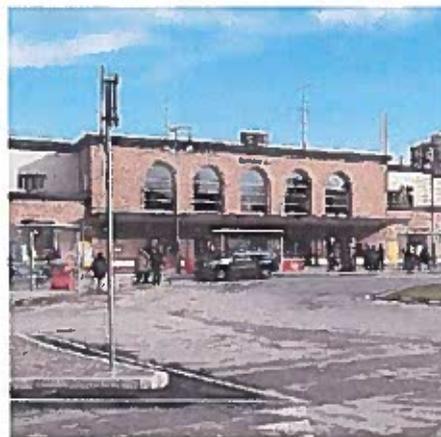
E De Pascale punta sulla stazione ponte per unire il centro città alla Darsena

RAVENNA

Dello spostamento della stazione si parla da quasi un secolo, con infinite soluzioni, idee su idee mai realizzate. Ora il sindaco De Pascale, incassato l'accordo per il miglioramento dell'accessibilità al porto, torna sull'argomento e mette un punto fermo: la stazione rimane dov'è. E in più strappa la promessa per quanto riguarda il trasporto passeggeri: tempi sotto l'ora per i treni da e per Bologna entro il 2018.

Stazione ponte

Torna attuale la previsione della stazione ponte capace di collegare due porzioni della città oggi divise dalla barriera dei binari. «Il piano spiega il sindaco - prevede la ricucitura fra la città storica, la darsena, la Rocca Brancaleone e il parco Teodorico, vogliamo che la stazione sia il luogo della vita cittadina, che garantisca uno sguardo verso il mare e verso il centro. Pensiamo una stazione ponte ciclabile e pedonale piena di attività e abbiamo l'ambizione di coinvolgere grandi urbanisti e progettisti. Siamo di fronte a un intervento non procrastinabile, un obiettivo strategico. All'opera è interessata Sistemi urbani, la società controllata al 100% dalla capogruppo Fs con la quale il dialogo è aperto». L'accesso alla stazione tramite sottopassaggio ferroviario da piazzale Aldo Moro, in via di realizzazione, non sarà quindi l'unica novità, anche gli strumenti urbanistici in via di revisione, promette il sindaco, conterranno il nuovo disegno di quell'ampia porzione di città. Come fu per Matteucci che incontrò Calatrava a Zurigo presentandogli l'idea, si tratta di un obiettivo di mandato, per il quale occorrerà tro-



La stazione non sarà spostata ma cambierà forma

vare risorse: oltre alle volontà condivise degli enti coinvolti.

Mal più treni kumaca

Per l'assessore ai trasporti Raffaele Donini velocizzare il collegamento ferroviario per Bologna è un impegno preciso. «Abbiamo le idee chiare su ciò che serve per rafforzare il legame fra Bologna e la Romagna e lo faremo entro la fine del mandato della giunta regionale. Entro il 2018 dovremmo arrivare alla riduzione dei tempi e nel 2019 avremo i treni nuovi». Mentre De Pascale assicura: «La riflessione sui tempi di percorrenza è avviata, si tratta di una battaglia politica. Poi con l'aggiornamento della linea ci occuperemo anche dei treni a lunga percorrenza, che rispondono invece a leggi di mercato». CA



La firma ieri in Municipio FOTO MASSIMO FIORE - TINI

«Siamo di fronte a un intervento non procrastinabile, obiettivo strategico per lo sviluppo della nostra città»

Michele De Pascale Sindaco

«Entro il 2018 dovremmo arrivare alla riduzione dei tempi e nel 2019 avremo i treni nuovi»

Raffaele Donini Assessore regionale

LA CITTÀ DEL FUTURO

VIA I VAGONI MERCI

FIRMATO UN ACCORDO DA 21 MILIONI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA DEL PORTO. L'OBIETTIVO È DI NON AVER PIÙ IL TRAFFICO MERCI IN CITTÀ



PERONI

L'animale marino

L'ingegnere faentino Marco Peroni ipotizzava la demolizione completa dell'attuale struttura, e la ricostruzione di una struttura unica, a forma di animale marino

LA STAZIONE resterà dov'è ancora per molti anni, questo è certo: le parole del sindaco de Pascale fanno calare il sipario sulle proposte di spostamento dello scalo ferroviario lontano dal centro. Una proposta in questo senso era arrivata nel 2013, firmata dall'architetto Daniele Vistoli e proposta da Cna all'amministrazione comunale: un progetto da 50 milioni per spostare la stazione (passeggeri e merci) a ovest, verso Fornace Zarattini. In centro, sui binari esistenti, sarebbe dovuta rimanere una metropolitana di superficie, parte di un collegamento che avrebbe unito la nuova stazione a Fornace, lo stesso centro storico e la stazione di Classe.

L'idea di Vistoli e di Cna includeva la creazione di due 'torri orizzontali' per congiungere la città con il Candiano, e una cintura verde lungo tutto il percorso dei binari.

UN'ALTRA ipotesi, quella avanzata dall'ingegner Adriano Antolini, a lungo direttore generale di Cmc, prevedeva invece il trasferimento della stazione a nord: uno spostamento di circa 800 metri all'estrema punta settentrionale del parco Teodorico. Il progetto prevedeva, contestualmente, un tunnel stradale e ferroviario sotto il Candiano. «In questo modo - spiegava Antolini - Ravenna non sarebbe più tagliata in due, e da viale Farini si arriverebbe direttamente al Candiano, che potrebbe divenire attracco



IL SOGNO MILLE PROGETTI: C'È CHI VOLEVA TRASFERIRLA A FORNACE E CHI INVECE...

Rassegnatevi, la stazione non si tocca Fine della grande utopia

VISTOLI

Nel 2013 l'architetto Daniele Vistoli propose di spostare la stazione verso Fornace Zarattini, idea sposata da Cna

ANTOLINI

Spostata di 800 m

L'ing. Antolini prevedeva il trasferimento della stazione a nord: uno spostamento di 800 metri all'estrema punta settentrionale del parco Teodorico



di battelli, con a fianco una grande area verde di congiunzione del parco Teodorico con quello della Rocca Brancaleone». Era stato questo progetto a riscuotere maggiore consenso da parte della giunta dell'epoca, anche se l'allora sindaco Matteucci aveva ammesso «un problema di fattibilità econo-

mica» ed escluso il bypass ferroviario all'altezza del ponte mobile.

PROPOSTE che, in ogni caso, sono ormai archiviate. Ma se è sicuro che la stazione non si muoverà da piazza Farini, il tema del collegamento tra centro e Darsena at-

traverso la ferrovia resta caldissimo. Mentre Rfi ha avviato il percorso per il prolungamento del sottopasso, l'ipotesi ora in campo è una struttura che 'scavalchi' la stazione. Anche su questo fronte, le proposte in questi anni non sono mancate: tra esse, quella dell'ingegnere faentino Marco Pe-

roni ipotizzava la demolizione completa dell'attuale struttura, e la ricostruzione di una struttura unica, a forma di animale marino, che includesse tutti i servizi, le pensiline e una passerella di scavalco tra viale Farini e la testata del Candiano.

Lm.

Ferrovie, primo atto dell'anno zero «Nel 2018 il cantiere in via Canale Molinetto»

Patto fra Rfi, Regione, Ap e Comune per l'accessibilità dei treni: tre i punti chiave

TRE PROGETTI concreti e una certezza: la stazione non si sposterà mai dall'attuale collocazione di viale Farini. Il sindaco De Pascale spazza via ogni dubbio, dopo anni di convegni e progetti: «Non sposteremo la stazione, non è più tempo di avanzare teorie più o meno improbabili».

«QUESTA È UN'AREA che riqualificheremo nell'ambito di una visione complessiva che prevede di potenziare i treni passeggeri sulla linea Ravenna-Bologna per la quale non si dovrà impiegare più di un'ora di viaggio. Poi, spostare i treni merci dalla città e prolungare i binari al porto». Ieri mattina, Comune, Regione, Autorità di sistema e Ferrovie hanno messo nero su bianco l'accordo che prevede investimenti per 21 milioni di eu-



ro. Il primo lavoro che partirà è la realizzazione del sottopasso ferroviario carrabile, sostitutivo del passaggio a livello di via Canale Molinetto. «La progettazione terminerà entro quest'anno e bandiremo l'appalto. Puntiamo ad aprire il cantiere nel 2018» dice l'assessore ai Lavori pubblici, Roberto Fagna-

ni. «Sono finiti i tempi della presentazione della lista della spesa. Procediamo per obiettivi importanti e certi». L'intervento per il sottopasso co-

IL SINDACO

La richiesta: «Il viaggio fra Bologna e Ravenna deve durare meno di un'ora»

sterà 15 milioni di euro, 10 delle Ferrovie e 5 dell'Autorità di sistema. Previsto l'adeguamento del cavalcavia di Tondorico che necessita di un ammodernamento che richiederà alle Ferrovie di investire altri 5 milioni di euro.

«Per riqualificare l'area della stazione - aggiunge il sindaco - stia-

mo ragionando con l'ente ferroviario prevedendo di collegare, un domani, viale Farini e la darsena con una sorta di ponte sopra i binari. Ma per rimettere a nuovo la zona è necessario spostare i treni merci che oggi fanno manovra a dieci metri dalle antiche mura della Rocca».

«UNA PRIMA soluzione, per la zona nord - spiega il presidente dell'Autorità di sistema, Daniele Rossi - è già in fase avanzata di progettazione. Si tratta di una 'bretellina' tra due snodi di binari già esistenti, manca solo l'elettrificazione». In questo modo si eviterà a oltre 2 mila treni all'anno su 7 mila, tra entrata e uscita, di arrivare in stazione, ma di congiungersi direttamente da nord col porto. Sempre a proposito di porto, il prolun-

gamento della dorsale ferroviaria di raccordo in destra Candiano richiederà un investimento di 1 milione da parte dell'ente portuale. Per quanto riguarda i treni passeggeri, l'obiettivo dell'amministrazione, in questo momento, è quello di migliorare il collegamento tra Ravenna e Bologna. «Dobbiamo arrivare - aggiunge il sindaco - ad un tempo di percorrenza al di sotto dell'ora e con certezza del servizio». Per l'assessore regionale ai Trasporti, Raffaele Donini: «In lavoro su obiettivi raggiungibili. Noi siamo impegnati in un ruolo di coordinamento e di promozione del porto. Per quanto riguarda il tempo di percorrenza per Bologna, mi impegno a discuterne con le ferrovie e a risolvere il problema entro il 2018».

Lorenzo Tazzari

A Livorno 2° Forum nazionale presente il ministro Delrio

Il sistema portuale e logistico italiano si affaccia sullo scenario internazionale

ROMA - Come avevano già precedentemente annunciato, mercoledì prossimo 5 Aprile, al Terminal Crociere del porto di Livorno, si terrà il 2° Forum nazionale sulla portualità e la logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia - alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L'evento, organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e da Rete Au-

tostrale Mediterranea (Ram), società che collabora come organismo in house con il Mit, sarà uno dei tre side event preparatori della prossima riunione ministeriale e della presidenza italiana del G7 Trasporti, in programma il 21 e 22 Giugno a Cagliari.

In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, che ha tracciato lo stato dell'arte dell'attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e la logistica, il 2° Forum gaderà i protagonisti del set-

(continua in ultima pagina)



A Livorno Forum sulla portualità organizzato da Mit e Ram

Il sistema portuale

tore - rappresentanti delle neo costitucende Autorità di Sistema portuale, di interporti, di associazioni di categoria - ad allargare la prospettiva in scala internazionale.

L'evento, nelle intenzioni degli organizzatori, vuole analizzare il volto con cui il sistema portuale e logistico italiano, impegnato in un profondo cambiamento grazie alla riforma avviata dal ministro Delrio, si affaccia sullo scenario internazionale, soggetto a un'altrettanto intensa trasformazione per le spinte impresse da diversi fattori: l'avvento di nuove tecnologie, le alleanze tra grandi operatori e altre sfide a livello globale.

Dopo i saluti delle autorità loca-

li, sarà Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee, ad aprire i lavori del Forum ponendo al centro della discussione il tema dell'interconnessione che, applicata alle reti e alla progettualità stessa, è un elemento chiave per lo sviluppo euromediterraneo.

Una panoramica di scenario sulle sfide geopolitiche più urgenti nel mondo contemporaneo, con focus sull'Italia e le "Nuove Vie della Seta", sarà delineata da Lucio Caracciolo, direttore di Limes.

A seguire, la discussione si concentrerà su portualità e logistica, definendo i trend di innovazione e le strategie di crescita globale con gli

interventi di Olaf Merk, esperto di portualità e shipping dell'International Transport Forum (Itf) presso l'Organisation for Economic Cooperation and Development (Oecd), che presenterà le sfide per il sistema, ed Enrico Grassi, auditor presso la Corte dei Conti Europea - Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione, che illustrerà i recenti orientamenti della Corte dei Conti comunitaria utili ad accrescere l'efficacia degli investimenti negli scali italiani.

Ultimo intervento della mattinata sarà quello di Herald Ruijters, direttore per il settore investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della DG Move della Commissio-

ne europea, che presenterà opportunità e sfide per il sistema portuale e logistico della penisola nell'ambito delle politiche di trasporto dell'Unione europea, con uno sguardo al periodo di programmazione 2021-2027.

Infine, sarà il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a delineare le conclusioni della discussione e a definire il piano programmatico del Forum di Livorno, secondo passo di un percorso permanente di confronto strutturato per gli operatori di portualità e logistica mirato allo sviluppo di uno dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Livorno: il 5 aprile “2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica” con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio

Focus su strategie globali di sviluppo, orientamenti della Corte dei Conti Europea e politiche di trasporto dell'Unione Europea nell'orizzonte 2021-2027

Roma, 29 marzo 2017 – Si terrà mercoledì 5 aprile presso il Terminal Crociere del Porto di Livorno il “2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia”, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L'evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo *in house con il MIT*, sarà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari. In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, che ha tracciato lo stato dell'arte dell'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e la Logistica, il 2° Forum guiderà i protagonisti del settore – rappresentanti delle neo costituenti Autorità di Sistema Portuale, di interporti, di associazioni di categoria – ad allargare la prospettiva in scala internazionale.

L'evento vuole analizzare il volto con cui il sistema portuale e logistico italiano, impegnato in un profondo cambiamento grazie alla riforma avviata dal Ministro Delrio, si affaccia sullo scenario internazionale, soggetto a un'altrettanto intensa trasformazione per le spinte impresse da diversi fattori: l'avvento di nuove tecnologie, le alleanze tra grandi operatori e altre sfide a livello globale. Dopo i saluti delle autorità locali, sarà Antonio Cancian, Presidente e Amministratore Delegato di Rete Autostrade Mediterranee, ad aprire i lavori del Forum ponendo al centro della discussione il tema dell'interconnessione che, applicata alle reti e alla progettualità stessa, è un elemento chiave per lo sviluppo euromediterraneo. Una panoramica di scenario sulle sfide geopolitiche più urgenti nel mondo contemporaneo, con focus sull'Italia e le Nuove Vie della Seta, sarà delineata da Lucio Caracciolo, direttore di Limes. A seguire, la discussione si concentrerà su portualità e logistica, definendo i trend di innovazione e le strategie di crescita globale con gli interventi di Olaf Merk, Espertodi Portualità e Shipping dell'International Transport Forum (ITF) presso l'Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), che presenterà le sfide per il sistema, ed Enrico Grassi, Auditor presso la Corte dei Conti Europea – Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione, che illustrerà i recenti orientamenti della Corte dei Conti comunitaria utili ad accrescere l'efficacia degli investimenti negli scali italiani.

Ultimo intervento della mattinata sarà quello di Herald Ruijters, Direttore per il settore investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della DG Move della Commissione Europea, che presenterà opportunità e sfide per il sistema portuale e logistico della Penisola nell'ambito delle politiche di trasporto dell'Unione Europea, con uno sguardo al periodo di programmazione 2021-2027.

Sarà il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a delineare le conclusioni della discussione e a definire il piano programmatico del Forum di Livorno, secondo passo di un percorso permanente di confronto strutturato per gli operatori di portualità e logistica mirato allo sviluppo di uno dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Portualità e logistica 2° Forum nazionale

ROMA. Continua alla rovescia per il Forum su portualità e logistica in programma a Livorno alla Stazione crociere il 5 aprile.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete

Autostrade Mediterranee Spa, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Dando seguito alla prima edizione (Bari, 2016) nel corso della quale sono stati presentati e approfonditi i principali provvedimenti attuativi del PSNPL, il 2° Forum sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese possono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Un settore che oggi vede i propri attori muoversi in un contesto di grandi progetti volti a connettere territori, persone e cose, di fenomeni tecnologici innovativi che integrano diverse realtà e di grandi alleanze internazionali tra operatori che disegnano un nuovo e sfidante quadro internazionale.

Il 2° Forum costituirà uno dei 3 sole eventi preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti (Cagliari, 21-22 giugno 2017) di cui ne avrà il patrocinio.

Particolare attenzione sarà posta sulle strategie di sviluppo della portualità e della logistica a livello mondiale, sulle innovazioni della supply chain, sulle migliori strategie possibili in tema di razionalizzazione degli investimenti pubblici e privati nel settore dello shipping e delle infrastrutture marittime. Sarà illustrato, poi, il punto di vista europeo, con approfondimenti sulle priorità e sulle

linee guida dettate dall'Unione in materia di Aiuti di Stato e di accesso ai Servizi Portuali nonché sui recenti orientamenti della Corte dei Conti Europea sulla gestione della cosiddetta overcapacity.

Chiuderà i lavori il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Il programma

10.00 Saluti istituzionali. Stefano Corsini, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale; Enrico Rossi, presidente Regione Toscana; Filippo Nogarin, sindaco Comune di Livorno.

10.30 Antonio Cancian, presidente AD Rete Autostrade Mediterranee Spa.

10.50 Lucio Caracciolo, direttore Limes.

11.10 Olaf Merk, esperto Portualità e Shipping, International Transport Forum (ITF) presso l'OECD.

11.30 Coffee break.

11.50 Enrico Grussi, auditor, Corte dei Conti Europea - Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione.

12.10 Herald Ruijters, capo unità, DG MOVE - Trans-European Transport Network.

12.30 Conclusioni. Graziano Delrio

2° Forum Nazionale Portualità e Logistica a Livorno il 5 aprile

Focus su strategie globali di sviluppo, orientamenti della Corte dei Conti Europea e politiche di trasporto dell'Unione Europea nell'orizzonte 2021-2027

Roma – Si terrà mercoledì 5 aprile presso il Terminal Crociere del Porto di Livorno il “**2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia**”, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L'evento, organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo *in house con il MIT*, sarà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.

In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, che ha tracciato lo stato dell'arte dell'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e la Logistica, il 2° Forum guiderà i protagonisti del settore – rappresentanti delle neo costituite Autorità di Sistema Portuale, di interporti, di associazioni di categoria – ad allargare la prospettiva in scala internazionale. L'evento vuole analizzare il volto con cui il sistema portuale e logistico italiano, impegnato in un profondo cambiamento grazie alla riforma avviata dal Ministro Delrio, si affaccia sullo scenario internazionale, soggetto a un'altrettanto intensa trasformazione per le spinte impresse da diversi fattori: l'avvento di nuove tecnologie, le alleanze tra grandi operatori e altre sfide a livello globale.

-segue

Dopo i saluti delle autorità locali, sarà **Antonio Cancian**, presidente e Amministratore Delegato di Rete Autostrade Mediterranee, ad aprire i lavori del Forum ponendo al centro della discussione il tema dell'interconnessione che, applicata alle reti e alla progettualità stessa, è un elemento chiave per lo sviluppo euromediterraneo.

Una panoramica di scenario sulle sfide geopolitiche più urgenti nel mondo contemporaneo, con focus sull'Italia e le Nuove Vie della Seta, sarà delineata da **Lucio Caracciolo**, direttore di Limes.

A seguire, la discussione si concentrerà su portualità e logistica, definendo i trend di innovazione e le strategie di crescita globale con gli interventi di **Olaf Merk**, esperto di Portualità e Shipping dell'International Transport Forum (ITF) presso l'Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), che presenterà le sfide per il sistema, ed **Enrico Grassi**, auditor presso la Corte dei Conti Europea - Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione, che illustrerà i recenti orientamenti della Corte dei Conti comunitaria utili ad accrescere l'efficacia degli investimenti negli scali italiani. Ultimo intervento della mattinata sarà quello di **Herald Ruijters**, direttore per il settore investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della DG Move della Commissione Europea, che presenterà opportunità e sfide per il sistema portuale e logistico della Penisola nell'ambito delle politiche di trasporto dell'Unione Europea, con uno sguardo al periodo di programmazione 2021-2027. Sarà il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Graziano Delrio** a delineare le conclusioni della discussione e a definire il piano programmatico del Forum di Livorno, secondo passo di un percorso permanente di confronto strutturato per gli operatori di portualità e logistica mirato allo sviluppo di uno dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Livorno laica e multiculturale Bando per idearne il simbolo

In campo esponenti e gruppi che hanno avuto in concessione uno spazio in porto
Puntano sul valore della laicità e sul dna pluralista della storia labronica

► LIVORNO

Quasi quattro anni fa all'ingresso del porto è stata installata la statua della Madonna dei Popoli: una scultura che, inaugurata dal vescovo e posta in direzione dei naviganti, dà il benvenuto a quanti arrivano a Livorno. Ma visto che la nostra è una città multietnica e con svariati credo religiosi, è nata l'idea di creare, sulla banchina, un altro monumento che mettesse l'accento invece sulla multiculturalità e sulla pluralità religiosa che caratterizzano la nostra città.

C'è la concessione di un'area da parte di **Al Authority**. Si tratta di una iniziativa che porta la firma di "Livorno delle Diversità", una galassia di gruppi e persone che credono nel valore della laicità: ne fanno parte Circoli come Alba, Einaudi, G.E. Modigliani, Uaar o la Compagnia Teatrale Pilar Ternera, oltre a esponenti come Massimo Bianchi, Ariela Cassuto, Nedo Di Batte, Lamberto Giannini, Luciano Iacoponi, Marcello Lenzi, Raffaello Morelli, Attilio Palmerini, Angelo Pedani, Gadi



L'area ottenuta in concessione da **Al Authority**

Polacco, Valeria Torregrassa, Maurizio Vernassa, Paola Pasqui e Oriana Rossi.

La Livorno delle Diversità presenta un bando per realizzare - come si legge sul sito internet dell'associazione - «un luogo e un manufatto simbolici,

che, su terreno demaniale in riva al mare, costituiscano un richiamo costante al senso profondo della diversità quale condizione di vita per l'accogliere e per l'intessere relazioni a Livorno».

L'iniziativa verrà ufficialmen-

te presentata oggi alle ore 11,45 a Villa Henderson, via Roma 234, nella sede del Centro Educazione ambientale presente nella palazzina a sinistra dell'ingresso. È annunciata la presenza sia del presidente dell'Ordine degli Architetti sia dell'assessore alla cultura Francesco Belais.

«Noi, cittadini livornesi, - spiegano gli esponenti di Livorno delle Diversità sul proprio sito web - auspichiamo il risveglio della nostra città dal sonno del conformismo della propria comunità che nel tempo ha reso sterile il suo convivere. Il risveglio può derivare solo dal rifondare la convivenza basandola sul riconoscere e sul rispettare la diversità individuale di chi si trova a viverci in via stabile o temporanea. Questo, in sostanza, fu l'indirizzo seguito, nelle condizioni dell'epoca, durante i primi secoli dopo la fondazione; oggi è l'ora di affidarsi di nuovo per aprire le porte al futuro».

I protagonisti dell'iniziativa tengono a sottolineare che la volontà di riscoprire la diversità individuale «è connesso strettamente alla laicità istituzionale». Tradotto: bisogna «separare la gestione pubblica della convivenza civile dalle suggestioni rigide ispirate da un qualche credo (magari anche privilegiato)», e tutto ciò in nome di una «laicità istituzionale» che risulta essere «storicamente il solo metodo in grado di garantire la completa libertà di espressione di ognuno», compresa dunque «anche quella di manifestare e organizzare il proprio credo».

«Il luogo sembrerebbe essere stato individuato», dicono i promotori dell'iniziativa: «Il manufatto ancora no, quello sta all'ingegno dei livornesi». (n.c.)

DI PRODUZIONE INTERNA

Ancona presenta il Comitato di gestione

Ancona - È stato costituito il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale, presieduta da Rodolfo Giampieri. Ne fanno parte Giulio Piergallini (Regione Marche), Tommaso Coletti (Regione Abruzzo), Ida Simonella (Comune di Ancona), Francesco Saverio Ferrara (Capitaneria), Raniero De Angelis (porto di Pesaro), Rinaldo Veri (porto di Pescara)

Ancona - È stato costituito il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale, presieduta da Rodolfo Giampieri. Ne fanno parte Giulio Piergallini (Regione Marche), Tommaso Coletti (Regione Abruzzo), Ida Simonella (Comune di Ancona), Francesco Saverio Ferrara (Capitaneria), Raniero De Angelis (porto di Pesaro), Rinaldo Veri (porto di Pescara). Gli ultimi due interverranno alle riunioni solo quando saranno affrontate problematiche inerenti i rispettivi porti.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: formalizzato il Comitato di Gestione

(FERPRESS) – Ancona, 29 MAR– E' stato costituito il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, così composto in rappresentanza degli enti indicati a fianco di ciascun nominativo: Ing. Giulio Piergallini – Regione Marche, Dott. Tommaso Coletti – Regione Abruzzo, D.ssa Ida Simonella – Comune di Ancona, C.A. Francesco Saverio Ferrara per Autorità Marittima, Ing. Raniero De Angelis – Porto di Pesaro, Amm. Rinaldo Veri – Porto di Pescara.

Come da dispositivo di legge, i rappresentanti dei porti di Pesaro e Pescara interverranno alle riunioni solo quando saranno affrontate problematiche inerenti i rispettivi porti.

“Con la nascita del comitato di gestione – afferma il presidente Rodolfo Giampieri -, si completano gli organi dell'autorità di sistema consentendo la piena operatività amministrativa e decisionale. Ci attendono decisioni importanti per una strategia condivisa, che vede i 215 km di costa, compresi tra Pesaro e Ortona, come un'unica banchina virtuale, orientata allo sviluppo e all'occupazione. Stanno nel frattempo arrivando le designazioni da parte delle associazioni preposte dei membri che andranno a costituire l'Organismo di partenariato della risorsa mare che, pur svolgendo attività esclusivamente consultiva, fornirà un prezioso contributo rappresentando la voce e le necessità degli operatori e delle parti sociali”.

Costituito il Comitato della «AdSp» di Ancona

ANCONA - Martedì è stato costituito il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale. I componenti sono: Giulio Piergallini e Tommaso Coletti, in rappresentanza della Regione Marche; Ida Simonella per il Comune di Ancona; il contrammiraglio Francesco Saverio Ferrara per l'Autorità marittima; Raniero De Angelis, in rappresentanza del porto di Pesaro e l'ammiraglio Rinaldo Veri per il porto di Pescara.

In una nota, l'**Autorità** ricorda che come da dispositivo di legge, i rappresentanti dei porti di Pesaro e Pescara interverranno alle riunioni solo quando saranno affrontate problematiche ine-

(continua in ultima pagina)

Costituito il Comitato

renti i rispettivi porti.

«Con la nascita del Comitato di gestione - afferma il presidente dell'AdSp, Rodolfo Giampieri - si completano gli organi dell'Autorità di Sistema consentendo la piena operatività amministrativa e decisionale. Ci attendono decisioni importanti per una strategia condivisa, che vede i 215 km di costa, compresi tra Pesaro e Ortona, come un'unica banchina virtuale, orientata allo sviluppo e all'occupazione. Stanno nel frattempo arrivando le designazioni da parte delle associazioni preposte dei membri che andranno a costituire l'organismo di partenariato della risorsa mare che, pur svolgendo attività esclusivamente consultiva, fornirà un prezioso contributo rappresentando la voce e le necessità degli operatori e delle parti sociali».

Capitaneria: importante riconoscimento targato Usa

CIVITAVECCHIA - Ieri mattina, presso la sede della Capitaneria di porto di Civitavecchia, il Dpaa (Defence Pow Accounting Agency) Agenzia del Dipartimento della Difesa statunitense incaricata della ricerca dei corpi dei militari dispersi in guerra e nei teatri operativi, ha consegnato al Comandante della Capitaneria di porto di Civitavecchia, Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, una nota formale di apprezzamento in segno di gratitudine per l'assistenza prestata in occasione di attività operative svolte nel mese di agosto 2016.

Infatti, la Capitaneria di porto di Civitavecchia aveva assistito il Dpaa nello svolgimento delle ricerche in mare, attraverso una unità navale specializzata della USS Navy, dei resti di militari statunitensi ammarati con un velivolo americano B-24 durante il secondo conflitto Mondiale, nelle acque antistanti il litorale di Montalto di Castro.

Analogo riconoscimento è stato consegnato al Comune di Montalto di Castro e al Nucleo sommozzatori della Legione Carabinieri del Lazio, per le attività di specifica competenza.

È poi seguita una riunione tecnica finalizzata alla pianificazione di nuove attività di ricerca, programmate nel periodo luglio-settembre 2017, a seguito di segnalazioni relative alla presenza di ulteriori relitti di aerei militari, sempre nella zona marittima antistante il litorale di Montalto di Castro, per le quali sarà garantita, come già avvenuto in passato, adeguata cornice di sicurezza attraverso l'emanazione di un prescritto provvedimento di interdizione dello specchio acqueo sul cui fondale si svolgeranno le operazioni.

Porti e logistica: Unindustria in prima linea

CIVITAVECCHIA - "Il Corridoio Est-Ovest nella portualità della Macro Regione Adriatica". Questo il tema del convegno che si è svolto lunedì scorso a Pescara, organizzato dalla sezione Trasporti e Logistica di Confindustria Chieti Pescara, in collaborazione con il Polo Inoltra e l'Agenzia Speciale per i Porti di Ortona e Vasto Aspo. L'obiettivo è stato quello di valutare le opportunità di sviluppo per la portualità della "macro regione mediana", in particolare del valore della "trasversalita'" e dell'intermodalità alla luce degli indirizzi comunitari e della strategia di riforma della portualità nazionale.

L'incontro ha visto gli interventi, tra gli altri, di Gennaro Zecca, presidente della associazione territoriale, Federica Chiavaroli, sottosegretario di Stato alla Giustizia, Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale e di Rodolfo Giampieri, presidente AdSP del Mar Adriatico Centrale.

Presente anche il presidente della sede di Civitavecchia di Unindustria Stefano Cenci, il quale ha sottolineato la necessità di una forte sinergia fra la componente privata e le istituzioni, a tutti i livelli, per favorire lo sviluppo dell'imprenditorialità legata sia alle attività "port related" (attività connesse) che a quelle "port required" (attività necessarie), in una dimensione sempre più internazionale.

Attraverso i vari interventi che si sono susseguiti nel corso del convegno, è stato auspicato anche un accordo pragmatico fra le due Autorità di Sistema Portuale intervenute.

Dal convegno è infine emerso che la semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti e la riorganizzazione amministrativa, costituiscono il combinato necessario per il rilancio della portualità e della logistica, in grado di dare ai porti italiani il ruolo che meritano nel Mediterraneo e nel panorama mondiale.

Navettamento a pagamento per i crocieristi

Nonostante mesi di confronti, il porto cittadino era rimasto uno dei pochi nel Mediterraneo ad offrire il servizio gratuitamente attraverso Rct. È di ieri invece l'iniziativa dell'agenzia Medov che ha noleggiato il pullman da Port Mobility emettendo biglietti da 5 euro a passeggero per raggiungere poi largo della Pace. Dubbi sulla legittimità, tanto che l'Authority ha convocato per oggi una riunione per arrivare ad una soluzione definitiva [VIDEO](#)

CIVITAVECCHIA - Da ieri i passeggeri delle navi da crociera che hanno Medov come agente (in primis Costa Crociere e Pullmantur) per essere trasportati da sotto bordo a largo della Pace pagano un biglietto di 5 euro. Finora, nonostante mesi di confronti e trattative, il porto di Civitavecchia era uno dei pochi nel Mediterraneo ad offrire il servizio gratuitamente: Rct, il terminalista, si era infatti impegnato a noleggiare da Port Mobility, la società di servizi di interesse generale che ha in concessione il servizio di trasporto passeggeri in ambito portuale, una navetta ogni 1200 passeggeri (peraltro proprio questo rapporto, probabilmente da rivedere in senso migliorativo per l'utenza in almeno un autobus ogni 5-600 passeggeri, è uno dei nodi che sono stati illustrati nel recente Seatrade al neo presidente di Majo, dipendendo proprio dall'esiguo numero di navette messe a disposizione da Rct la maggior parte delle lamentele dei crocieristi sui servizi di terra del porto). Il prezzo fissato ed approvato dall'Autorità Portuale è di 550 euro a navetta.

Da ieri, invece, un agente ha preso l'iniziativa e - evidentemente in accordo con la Rct che infatti ieri per la nave Pullmantur in sosta nello scalo ha noleggiato direttamente un solo shuttle per i passeggeri con disabilità, ai quali non è stato fatto pagare il ticket di 5 euro - ha emesso direttamente i biglietti per le navette, pagando a Port Mobility la quota dei 550 euro a pullman. Dal punto di vista della legittimità la questione ha destato subito non pochi dubbi: è lecito che un qualsiasi soggetto possa lucrare sulla semplice intermediazione di un servizio di interesse generale per l'utenza in ambito portuale rispetto al prezzo, approvato dall'ente regolatore, ossia l'Authority, applicato dal concessionario del servizio? La risposta è di non poco rilievo. Intanto per le cifre in ballo, visto che a fronte dei 550 euro pagati a navetta, l'agente, utilizzando lo stesso autobus per oltre 1000 passeggeri, ne può ricavare un guadagno anche di 10 volte tanto.

Inoltre, c'è da chiarire se corrisponda al vero oppure no la possibilità (finora raccolta solo come un "si dice") che la stessa Rct possa beneficiare di un euro per ciascun biglietto. Ieri non è stato possibile rivolgere la domanda al general manager John Portelli, irrintracciabile. Ma certo è che anche questo aspetto dovrà essere chiarito. E il problema se lo è posto anche l'AdSp che per oggi ha convocato una riunione per arrivare ad una soluzione definitiva prima che, seguendo l'esempio della Medov, ogni agenzia inizi ad emettere propri biglietti per i passeggeri delle compagnie servite a Civitavecchia.

-segue

A questo punto, infatti, appare necessario rivedere tutta l'organizzazione della mobilità ed il navettamento dei passeggeri all'interno dello scalo stesso, tra banchine, largo della Pace e a questo punto anche la stazione ferroviaria. È evidente che, qualora fosse messo in discussione il fatto che gli shuttle debbano continuare ad essere offerti gratuitamente ai passeggeri, la scelta più razionale sarebbe quella di addivenire ad un accordo tra Rct e Port Mobility, sotto l'egida di garanzia e di controllo dell'Authority, con il pagamento diretto del biglietto da parte del passeggero, uguale per tutte le compagnie e senza intermediazioni. Altre soluzioni, più o meno improvvisate, o frutto di tentativi di forzature o fughe in avanti, non farebbero che aprire altri fronti caldi all'interno dello scalo, in una fase in cui servirebbe invece un ritorno ad una maggiore serenità ed unità di intenti per difendere il sistema portuale nel suo complesso da una concorrenza che viene da altri porti ed alla quale sarebbe dannoso aggiungere anche conflitti interni allo scalo.

«Gnv» inaugura il servizio da Civitavecchia a Malta

GENOVA - Gnv annuncia il rafforzamento della propria presenza sul mercato maltese e inaugura il collegamento da Civitavecchia per il porto di Marsaxlokk, a Malta. Dopo il lancio della nuova linea Genova - Palermo - Malta avvenuto lo scorso 16 Ottobre, Gnv potenzia il proprio network di rotte a disposizione degli operatori del trasporto marittimo (continua a pagina 11)

Gnv inaugura il servizio

ci, con una linea che collega Malta con i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli e Palermo con otto viaggi a settimana sulla direttrice di riferimento.

«Con gli itinerari definiti, Gnv offre al mercato maltese i migliori collegamenti oggi disponibili, dando l'opportunità a tutto il traffico in import di partire il sabato sera da

Genova e arrivare sul mercato maltese il lunedì mattina - dichiara Matteo Catani, amministratore delegato di GNV - contestualmente a Malta gli impianti produttivi possono concludere il proprio ciclo di produzione il venerdì e le merci possono essere disponibili nel porto di Genova già la domenica sera, per poi raggiungere le rispettive destinazioni finali entro il lunedì».

Le partenze per Marsaxlokk sono programmate il giovedì da Civitavecchia, il sabato da Genova e il venerdì e la domenica da Paler-

mo, mentre le partenze da Malta sono fissate il lunedì mattina alle ore 9 per Palermo e Genova e il sabato mattina alle ore 5 per Civitavecchia, via Palermo.

Con il rientro sul mercato maltese, la Compagnia di proprietà della famiglia Aponic, prosegue nel piano di espansione nel segmento dei traghetti, confermando ancora una volta il valore strategico che lo stesso riveste per il gruppo armatoriale, leader mondiale nel settore marittimo e costantemente impegnato a migliorare i servizi offerti.

Ragazzi in costumi d'epoca saranno il biglietto da visita per i turisti Intesa Porto-San Carlo, i crocieristi vanno all'Opera

David Corbone

Da lunedì, tra le 8.30 e le 19, sulle pensiline della stazione marittima un servizio di accoglienza con tanto di figuranti in costume e intrattenimento musicale offerto da giovani, formati all'interno dei progetti di alternanza scuola-lavoro, fornirà ai visitatori materiali informativi in italiano e inglese, gadget e coupon per le visite guidate, acquisti allo shop e una consumazione da Scaturchio Opera Café. «Offriremo ai crocieristi una visita guidata al San Carlo ad un prezzo



molto accessibile: 8 euro», annuncia Tomaso Cognolato, ceo del terminal partenopeo. L'iniziativa possibile grazie a un accordo con il San Carlo presentato ieri nella sala Galatea della stazione marittima. «Faremo ancora tante cose insieme», assicura la sovrintendente del Massimo, Rosanna Purchia e il nuovo presidente dell'Autorità portuale Pietro Spirito. Un richiamo rivolto prima di tutto a chi dal mare arriva: i crocieristi. E affidato, oltre che agli addetti al marketing del San Carlo, a più di mille studenti.

» A pag. 42

La novità

Il San Carlo accoglie i turisti al Porto

Avrà un desk alla stazione marittima con figuranti in costume e concerti dei giovani

David Corbone

Così vicini, così lontani. F. dire che basterebbe tendere un filo lungo più o meno mezzo chilometro per congiungere il Teatro San Carlo e il Porto. Invece i due simboli della città che da sempre nel mare e nella musica trova la propria linfa vitale si sono sempre cordialmente ignorati. Fino ad oggi. A 280 anni dalla fondazione, infatti, i vertici del Lirico napoletano invertono la tendenza: l'accordo presentato ieri nella sala Galatea della stazione marittima lascia intravedere un futuro condiviso. «Faremo ancora tante cose insieme», assicura la sovrintendente del San Carlo Rosanna Purchia e il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pietro Spirito. Un richiamo rivolto prima di tutto a chi dal mare arriva: i crocieristi. E affidato, oltre che agli addetti al marketing del Massimo napoletano, a più di mille studenti.

Dal lunedì, tra le 8.30 e le 19, sulle pensiline della stazione marittima un servizio di accoglienza con tanto di figuranti in costume e intrattenimento musicale offerto da giovani formati all'interno dei progetti di alternanza scuola-lavoro fornirà ai visitatori materiali informativi in



Spirito
A giugno un concerto con il coro del teatro

guidata al San Carlo ad un prezzo molto accessibile: 8 euro», annuncia Tomaso Cognolato, ceo del terminal partenopeo.

Saranno dunque i giovanissimi napoletani le sirene di questo canto intonato in riva al mare in favore di uno dei teatri più belli al mondo. Un'esperienza intitolata «Crocieristi all'opera» che porterà dai banchi alla banchina allievi di licei di Napoli e provincia, ma anche di Salerno e Caserta. «Abbiamo tenuto corsi che hanno consentito a questi ragazzi di acquisire delle competenze e abbiamo dato loro l'opportunità di conoscere il San Carlo», spiega Emanuela Spedalieri, direttore del marketing e degli affari istituzionali del teatro.

E proprio gli studenti hanno affollato ieri la sala in occasione della presentazione dell'intesa, introdotta dalle note di Dànzon n. 2 di Arturo Marquez suonate da settanta allievi del liceo Margherita di Savoia, l'istituto che inaugurerà anche il progetto il 3 aprile salutano la nave in partenza con un ensemble di comi.

Tanto che l'assessore comunale alla Cultura Nino Daniele individua una via dell'oro a ridosso della linea di costa: «Chi scende dalle navi, si trova di fronte Maschio Angioino, San Carlo e Palazzo

italiano e inglese, gadget e coupon per le visite guidate, acquisti allo shop e una consumazione da Scaturchio Opera Café. «Offriremo ai crocieristi una visita

Reale: potremmo fare un'unica offerta che valorizzi questo tratto di Napoli che mette insieme la bellezza di ogni tempo». Di sinergie parla anche Corrado Matera. «Dobbiamo lavorare sempre di più insieme con Comune, porto e aeroporto per far sì che i turisti si trattengano il più possibile», osserva l'assessore regionale al Turismo. «È un sogno che si realizza, questa collaborazione fino a poco tempo era impensabile. Oggi è come se, d'incanto, fosse caduto un muro», confessa raggiante Purchia. E aggiunge: «Se qualcuno imita il nostro esempio, non può che farci piacere. Più cultura c'è, più il futuro è roseo». Il suo interlocutore istituzionale, Pietro Spirito, anticipa i prossimi passi: «Stiamo già lavorando ad un concerto per il prossimo Port Day, a fine giugno, con il coro del San Carlo che, accompagnato al pianoforte, eseguirà i cori più famosi e toccanti del grande repertorio operistico». E fissa l'obiettivo: «Tutti napoletani non conoscono questo pezzo bellissimo della città, noi vogliamo che i cittadini si riappropriino della stazione marittima e del Porto. Per questo, il nostro obiettivo dev'essere quello di far vivere degli spazi che fino a marzo viviamo di meno». Così, riaffiora perfino l'idea di una discoteca nel Porto: «Certo che si può», dà il proprio placet Spirito. E il sovrintendente al Beni architettonici Luciano Gallia, dopo aver salutato con

soddisfazione l'apertura del dialogo tra San Carlo e Autorità portuale, risponde: «Per me va benissimo, purché non distruggano niente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'accordo
Si chiama «Crocieristi all'opera» e coinvolge gli studenti del progetto scuola-lavoro

A Napoli le crociere vanno all'Opera

Crocieristi, all'Opera! Tra pochi giorni al via alla stazione marittima una nuova iniziativa dell'Autorità portuale campana insieme al Teatro San Carlo. Dal 3 aprile figuranti in maschera accoglieranno i turisti in sbarco per promuovere il più antico teatro d'opera d'Europa (fondato nel 1737). Un *desk* attivo tutto il giorno fornirà informazioni, gadget e coupon per visite guidate, acquisti, consumazioni al bar. Un modo per portare turisti dal mare verso il Teatro, verso la città.

La partnership istituzionale è stata siglata mercoledì scorso tra Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) e San Carlo. «Non si tratta di una scelta casuale, ma tale iniziativa rientra nella nostra strategia di integrazione tra porto e città, che consideriamo di supporto allo sviluppo del traffico turistico e crocieristico», spiega il presidente dell'Adsp Pietro Spirito. «Una collaborazione tra due istituzioni del territorio che fino ad oggi non avevano ancora trovato un modo per fare sistema», commenta il direttore del San Carlo Rosanna Purchia.

La collaborazione tra Adsp e San Carlo è la prima di una serie di iniziative annunciate dall'authority portuale da quando si è insediata. C'è un progetto, promosso da [un comitato di privati](#), per la realizzazione di un [museo del mare e dell'emigrazione](#); poi la riqualificazione del Beverello, con conseguente riorganizzazione del molo Angioino, dove si trova la stazione marittima delle crociere, su cui l'Adsp conta di lanciare una gara entro l'anno. Intanto si parte il 3 aprile con l'iniziativa del San Carlo per chiudere il 2 luglio con il concerto in occasione del "port day". «Nel 2017 e 2018 – continua Spirito - registreremo un calo dei volumi (crocieristici, ndr) dovuto alla crisi del fronte meridionale del Mediterraneo. Intendiamo recuperare nel 2019. Si tratta di realizzare anche investimenti, partendo dal progetto di risistemazione del molo Beverello che sarà messo a gara entro l'anno, ricorrendo ai fondi messi a disposizione dal governo per le aree interessate dal waterfront. Contemporaneamente dobbiamo completare la progettazione definitiva del museo del Mare negli ex Magazzini Generali, assieme al polo di eccellenza della ricerca in collaborazione con l'Università Parthenope.

Il dopo-Punzo: Cis e Interporto voltano pagina

Da Carillo a D'Amato operatori concordi
«È stato strategico il contributo di Gianni»

Sergio Governale

All'indomani dell'addio di Gianni Punzo alla carica di presidente del Cis di Nola, l'imprenditoria partenopea rende l'onore delle armi al fondatore del più grande centro di distribuzione all'ingrosso d'Europa. Il tributo arriva dopo la standing ovation durata cinque minuti all'assemblea dei soci di due giorni fa, dove il notaio Stefano Santangelo, in veste di segretario dell'assise, ha letto poche righe di commiato. «Ringrazio tutti coloro che mi hanno dato fiducia in questi lunghi anni - è in sintesi quanto ha detto Punzo agli azionisti -. Ho concluso il mio compito e ho deciso di fare un passo indietro, con l'intenzione di dare spazio ai più giovani dopo aver portato a termine un arduo piano di ristrutturazione del debito del gruppo e di riorganizzazione dell'intero distretto di Nola».

L'accordo di ristrutturazione del debito con Unicredit, Mps e Banco di Napoli, pari a 272,1 milioni di euro, è stato omologato dal Tribunale di Nola e approvato dai soci alla fine dell'anno scorso e prevede il riscadenza-mento di 124 milioni e la trasformazione di 144 milioni in strumenti partecipativi finanziari. Il cosiddet-

to closing dell'operazione, ovvero la firma finale con i tre istituti di credito, avverrà l'11 aprile prossimo, ma è ormai una mera formalità dopo che le redini del Centro di Nola sono state affidate a Sergio Iasi, manager salernitano, che la settimana prossima dovrebbe ricevere l'investitura di presidente e le deleghe operative di amministratore delegato.

In attesa del piano di rilancio del Cis, gli imprenditori napoletani si stringono intorno al «vecchio» patron. «Mi avrebbe fatto piacere salutarlo in assemblea stappando una bottiglia di spumante, perché se tutto questo c'è, è grazie a Punzo - commenta Giuseppe Carillo, amministratore unico della Angelo Carillo Spa, ex consigliere di amministrazione del Cis -. La standing ovation è arrivata quando Iasi ha chiesto giustamente agli astanti di alzarsi. Era il minimo che in quel momento potevano fare. Ha deciso di lasciare le redini a un manager di grande com-

petenza che potesse continuare l'avventura del Cis, ma mi sarei aspettato per lui una presidenza onoraria, anche se, essendo un uomo categorico senza mezze misure che ha sempre combattuto tutto e tutti, non avrebbe mai accettato». A Carillo si unisce Gianfranco D'Amato, co-an-

ministratore delegato del gruppo Sedrassime e il più famoso fratello Antonio, già presidente di Confindustria e leader dei cavalieri del lavoro. I due sono proprietari di un colosso del packaging che fattura 600 milioni di euro circa, con tredici stabilimenti in giro per il mondo e sede ad Arzano, in cui lavorano 1.200 addetti. «Punzo è stato ed è ancora un grande imprenditore - osserva Gianfranco D'Amato -. Anche se adesso c'è bisogno di cambiamento, alui va il merito di essere stato capace di realizzare un sogno in una terra difficile come la nostra. Grazie a lui il Cis e l'Interporto Campano sono pezzi fondamentali per l'economia campana e italiana».

Quasi laconico, ma non meno intenso, Giuseppe Calcagni, patron di Besana e consigliere di Interporto Campano: «Punzo è un imprenditore illuminato che ha visto 20-30 anni avanti. Ha creato un distretto importante che può crescere ancora molto, soprattutto nella logistica interportuale, fattore chiave nella concorrenza internazionale».

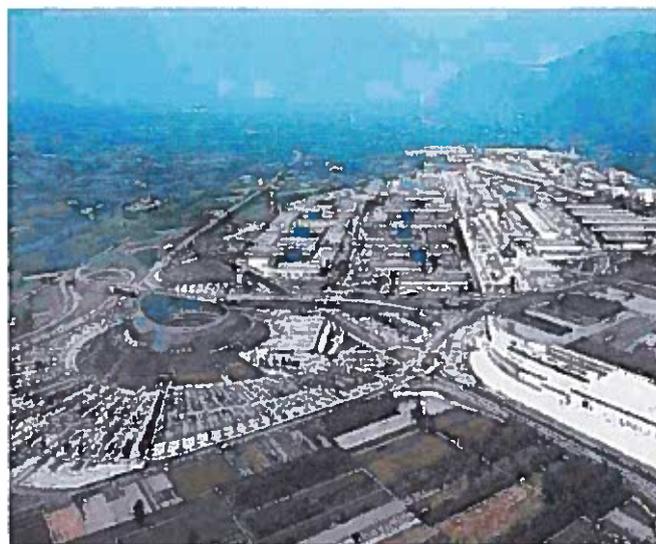
Al coro di imprenditori si unisce anche Pietro Spirito, presidente dell'Autorta portuale: «Punzo è un imprendito-

-segue

re che ha svolto con concretezza, e mi auguro possa svolgere anche in futuro sotto altre vesti, una funzione propulsiva per l'economia campana. Con la nuova governance abbiamo intenzione di dialogare, visto che nei prossimi mesi faremo una gara per il collegamento ferroviario tra porto di Napoli e Interporto. La capacità già c'è. Dobbiamo prima formalizzare un accordo di programma con Rfi. Daremo il servizio a chi garantirà il maggior numero di collegamenti intermodali, in linea con il piano strategico per la portualità e la logistica varato dal ministro per le Infrastrutture Delrio nel luglio del 2015».



Il discorso
«Spazio
ai giovani»
Pronto
Il piano
di rilancio
del nuovo
manager



Fratelli d' Italia si ribella alla scelta

«La città si ribelli e faccia sentire tutta la propria contrarietà a quanto dichiarato dal ministro Delrio durante la sua visita a Messina. Non può il Governo decidere autonomamente il destino dell' **Autorità portuale** di Messina e Milazzo senza ascoltare il territorio in tutte le sue componenti a partire dai cittadini». A dichiararlo è la dirigente regionale, e capogruppo al Comune, di Fratelli d' Italia Elvira Amata: «La scelta è inaccettabile e non può essere sancita da un decreto».

«Se prima avevo solo il dubbio che l' accorpamento fosse deleterio - insiste Elvira Amata -, ma serviva solo a ripianare la difficile situazione di Gioia Tauro, le dichiarazioni del ministro mi hanno definitivamente convinta che sia così. Non mi tranquillizzano le promesse verbali. I ministri cambiano, i decreti restano». Il capogruppo alla Camera di FdI, Fabio Rampelli, ha presentato un' interrogazione urgente chiedendo al ministro di modificare il decreto e istituire l' **Autorità portuale** dello Stretto.

Augusta, autorità portuale. Il ministero risponde a Stefania Prestigiacomo: "aspettiamo gli esiti del ricorso"

" Non si può che aspettare, a questo punto, gli esiti del provvedimento cautelare al Tar ". Questa la risposta che arriva dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all'interrogazione dell'onorevole Stefania Prestigiacomo sulla vicenda del trasferimento della Port Authority da Augusta a Catania. Alla scelta del ministro Del Rio, "suggerita" dal presidente della Regione Rosario Crocetta, si è opposta "Assoporto" che ha presentato ricorso introducendo una "novità" per il ministero che, dunque, invita ora alla prudenza nella valutazione della situazione poiché, inoltre, " il ricorso - si legge nella risposta del ministero - contiene anche istanza cautelare di sospensiva del provvedimento impugnato ".

Porti Sicilia orientale: "Scippo ad Augusta"

Vinciullo ha presentato una mozione all' Ars

PALERMO - "Attraverso una valutazione abnorme e assolutamente infondata, priva di alcuna istruttoria e mancante di un requisito importante, quale è la nomina di un responsabile del procedimento, il presidente della Regione ha chiesto e ottenuto dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, l'assegnazione provvisoria dell' **Autorità** di sistema **portuale** del Mar di Sicilia orientale a Catania, non tenendo conto del fatto che Catania non ha alcun requisito per una gestione di questo tipo e che l' unica città della Sicilia orientale che risponde ai requisiti della Unione europea è Augusta, come d' altronde si evince dai regolamenti europei che istituiscono i sistemi di collegamento della Ue per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti Ten T e nella Delibera del Consiglio dei ministri del 21 gennaio u.s. che individuavano, proprio in Augusta, la sede naturale della organizzazione **portuale**, unica città ad avere un porto con i requisiti per rivestire la qualifica di "Porto Core". Lo dichiara Vincenzo Vinciullo, Presidente della Commissione 'Bilancio e Programmazione' all' Ars.

"Per questo motivo - ha concluso Vinciullo - ho presentato una mozione, la numero 630, al Parlamento siciliano nella quale, alla luce dei macroscopici errori ed illegalità, si chiede il ritiro di tutti gli atti della Regione che llo hanno erroneamente indotto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ad emanare il Decreto di Assegnazione dell' **Autorità** Portuale a Catania, ad avviare ogni iniziativa utile al ripristino della legalità e ad accertare eventuali responsabilità sanzionandole conseguentemente".

Altri due porticcioli turistici I progetti approdano a Palermo

La Regione invierà le documentazioni ad Authority e Capitaneria

Milazzo Un nuovo porticciolo turistico sulla Marina Garibaldi e un altro in via Tonnara. Sono queste le proposte presentate da due imprenditori operanti nei settori della nautica della provincia di Messina alla Regione che dovrà per competenza inoltrarle all' **Autorità portuale** e alla Capitaneria di porto. L' obiettivo è realizzare complessivamente circa 500 posti barca in grado di potenziare l' offerta attuale - i tre porticcioli garantiscono 560 attracchi - che è decisamente insufficiente nel periodo estivo. Sui tempi c' è incertezza, ma l' obiettivo è poter ottenere il via libera prima dell' estate. Contestualmente - secondo indiscrezioni ben supportate - anche alcuni titolari degli attuali porticcioli sarebbero intenzionati a creare qualche ulteriore posto barca. Del resto i "numeri" degli ultimi anni di Milazzo soprattutto nel periodo maggio-settembre rappresentano una forte motivazione per chi ha deciso di attrezzarsi con la politica dei pontili galleggianti, che presuppone la presenza di una baia pronta ad accoglierli. E ciò aspettando sempre gli intenti del Comune che è impegnato a farsi finanziare un ecoporto di fronte al Municipio, nell' area antistante il complesso Diana. Nuove prospettive dunque anche se qualcuno, soprattutto gli ambientalisti non sono molto d' accordo su nuovi investimenti. Una tesi alla quale si contrappone quella del comitato "Nuova Milazzo" che ritiene «fuori luogo aprire polemiche sui porticcioli che, invece, rappresentano sicuramente un volano per l' economia turistica. Smettiamola di farci del male con l' arcaico immobilismo - si legge in una nota - visto che tali comportamenti ci hanno già portato a perdere il porto Hub che, per Milazzo, avrebbe significato ricchezza. È giusto pretendere il potenziamento delle banchine commerciali, ma le istituzioni devono supportare i privati nelle scelte turistiche in maniera tale da cambiare il volto della città. Il diportismo porta ricchezza e oggi la visione del porto è diversa rispetto a 20-30 anni fa. Milazzo ha pagato a caro prezzo proprio gli scontri interni sia a livello politico ma anche di un certo ambientalismo che non si è mosso là dove era necessario intervenire, mentre ha messo in discussione il porto hub al punto tale da creare una stasi anche nella politica del tempo che non è riuscita a più a difenderlo.

-segue

Smettiamola dunque - conclude il presidente Gerardo Lanza - di pontificare e si lavori seriamente per un futuro produttivo della città».(r.m.)

Nautica da diporto, moltiplicatore di sviluppo per l'economia isolana

PALERMO - In Sicilia ci sono 1.152 km di coste e tale dato, da solo, dovrebbe essere sufficiente a fornire un'idea del potenziale economico che da esso potrebbe derivarne. Nel corso del 2016 l'Isola è riuscita a recuperare parte del terreno perso e i dati emersi nel corso del convegno "L'Economia del mare, opportunità concreta di sviluppo", promosso ed organizzato da Intesa Sanpaolo con il supporto di Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno, centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo), sembrano confermare tale tesi. Prima d'inoltrarci nei numeri inerenti il traffico merci e passeggeri, dal comunicato stampa emerge che la Sicilia è quinta in Italia per numero di posti barca destinati alle unità da diporto: sono oltre 14mila. La Sicilia, con 266 punti di ormeggio, è quinta anche per numero di posti barca destinati alle unità da diporto superiori ai 24 metri considerate imbarcazioni ad elevato valore aggiunto. La spesa di queste unità, nelle acque italiane, è stata stimata in 209 milioni di euro (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 euro). La nautica da diporto, ha un ottimo moltiplicatore di occupazione: infatti un occupato nel settore genera altri 6,4 occupati nel sistema economico. Un euro speso, ne attiva 4 nell'economia, scrivono Srm e Intesa San Paolo. Il sistema dei porti siciliani (Catania, Messina-Milazzo, Palermo-Termini Imerese, Augusta) nel 2016 ha superato le 64,5 milioni di tonnellate di merci, il dato è il più alto dell'ultimo quadriennio; esso rappresenta il 13,4% del totale nazionale. È importante la componente Oil che supera il 67% del totale. Palermo totalizza 6,8 milioni di tonnellate di merci movimentate. In termini di passeggeri, invece, i porti siciliani rappresentano oltre il 20% del totale Italia; le stime di fine 2016 parlano di 9,3 milioni di persone; il Porto di Palermo dovrebbe attestarsi sui 2 milioni di passeggeri (+8% sul 2015). Anche in termini di crociere gli scali siciliani hanno intrapreso un percorso di sviluppo importante che li ha portati al raggiungimento di quasi un milione di turisti nel 2016 di cui più della metà sono movimentati dal Porto di Palermo. La Sicilia ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'economia del Mare pari a 20,7 miliardi di euro, il 4,6% del totale del valore aggiunto del territorio, si legge nel comunicato. Palermo, con 4.463 unità, è la settima provincia in Italia per numero di imprese connesse ai settori marittimi. È la terza nel Mezzogiorno dopo Napoli e Salerno. Con 27.600 persone, è quinta in Italia per numero di occupati generati dalle imprese connesse

-segue

all' economia del Mare. Il trasporto marittimo è fondamentale per l' internazionalizzazione dell' economia della Sicilia: l' 87% dell' import-export del territorio avviene con il mezzo navale (in Italia il 37%), si tratta di circa 10 miliardi di euro. Il dato sull' import e sull' export è in calo per motivazioni essenzialmente collegate al prezzo del petrolio. La destinazione principale servita dall' import-export siciliano è il Medio Oriente con il 34% del totale. Massimo Deandreis, direttore generale SRM, ha dichiarato: "La nostra ricerca evidenzia che nonostante il contesto di instabilità politica, il Mediterraneo è sempre più centrale nelle rotte globali e nelle strategie degli operatori marittimo-portuali. Questo grazie al nuovo Canale di Suez, al crescente ruolo della Cina ed al recente allargamento del Canale di Panama che avrà impatti anche per noi. La Sicilia per la sua posizione geografica può, meglio di altri, cogliere le opportunità che si aprono e accettare la sfida competitiva che arriva da altri porti mediterranei. Puntare con più convinzione sul cluster marittimo e sull' attuazione della Riforma Delrio diventa quanto mai strategico per una regione che ha l' 87% del suo interscambio via mare e dove, ogni anno, passano dai suoi porti oltre il 13% del totale nazionale delle merci e oltre nove milioni di passeggeri". Uno stuolo di possibilità, dunque, per la nostra Isola che però dovrà equipaggiarsi adeguatamente per assurgere a snodo centrale del Mediterraneo.

Adriano Agatino Zuccaro

Crociere: 500 turisti Usa sbarcati ad Alghero

(ANSA) - ALGHERO, 29 MAR - Alghero inaugura ufficialmente la stagione turistica con l'arrivo della prima nave da crociera.

Uno dei segmenti dell'industria delle vacanze maggiormente in crescita sperimenta la Riviera del corallo. Un matrimonio al quale tutti, dalle istituzioni agli operatori economici, dai ristoratori ai commercianti, augurano lunga vita.

Oggi la prima nave è approdata nella rada di Alghero intorno alle 8.30. Si tratta della Prinsendam, una motonave della compagnia di crociere HollandAmericaLine. E' arrivata al porto di Alghero da Mahon, piccola cittadina spagnola che si trova sull'isola di Minorca, nelle Baleari. Ripartirà questo pomeriggio alle 17 con destinazione Rousse, elegante comunità marinara della Corsica.

Dalla Prinsendam sono sbarcati 485 passeggeri di nazionalità statunitense, che nella traversata mediterranea sono accompagnati da un equipaggio composto da 447 persone. Sono stati accolti dal comandante della Capitaneria di porto di Alghero, Paola Piroddi, che coordina le attività di ormeggio e il punto di dogana allestito sulla banchina.

Arrivano dalla Florida, dal North Carolina e dalla California, sono entusiasti dell'esperienza e si sono detti incantati dal centro storico di Alghero, che stanno girando in lungo e in largo.

Contrariamente a quel che si pensa, conoscono la Riviera del corallo e sono perfettamente consapevoli della storia, della cultura e dell'identità produttiva ed enogastronomica di Alghero. Considerato che il loro arrivo segue solo di qualche giorno la ripresa dei collegamenti aerei internazionali, hanno di fatto tenuto a battesimo una stagione turistica che per il Nord Ovest Sardegna e per la città catalana si presenta con molte incognite e qualche preoccupazione. Il mercato delle crociere potrebbe rappresentare comunque una preziosa boccata di ossigeno, dato che da qui a ottobre è già previsto l'arrivo di altre 24 navi. Per Alghero è un'opportunità, ma anche per le compagnie navali: sino a quando arrivavano a Porto Torres, erano poi costrette a caricare i loro ospiti nei pullman e portarli nelle città a maggior vocazione turistica, come Castelsardo o la stessa Alghero. La possibilità di approdare direttamente nella rada di Alghero potrebbe rappresentare un vantaggio per tutto il sistema e per l'economia locale. (ANSA).

Trasporti: Gnv raddoppia i collegamenti con mercato maltese

(ANSA) - GENOVA, 29 MAR - Dopo il lancio della nuova linea Genova-Palermo-Malta avvenuto lo scorso 16 ottobre, Gnv rafforza il proprio network di rotte per la clientela merci e collega Malta con i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli e Palermo con 8 viaggi a settimana sulla direttrice di riferimento.

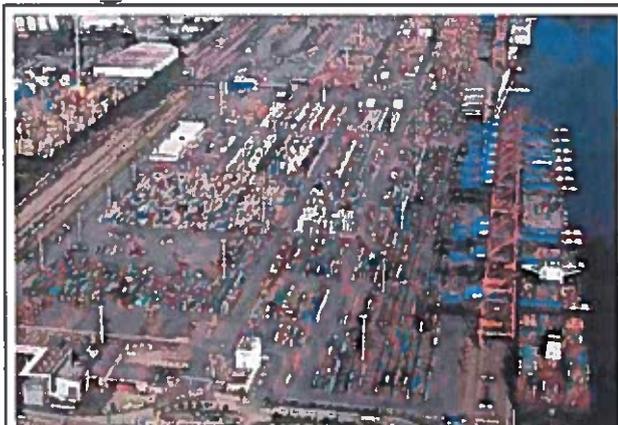
"Con gli itinerari definiti, Gnv offre al mercato maltese i migliori collegamenti oggi disponibili, dando l'opportunità a tutto il traffico in import di partire il sabato sera da Genova e arrivare sul mercato maltese il lunedì mattina - ha detto Matteo Catani, ad di Gnv - contestualmente a Malta gli impianti produttivi possono concludere il proprio ciclo di produzione il venerdì e le merci possono essere disponibili nel porto di Genova già la domenica sera, per poi raggiungere le rispettive destinazioni finali entro il lunedì".

Le partenze per Marsaxlokk sono programmate il giovedì da Civitavecchia, il sabato da Genova e il venerdì e la domenica da Palermo, mentre le partenze da Malta sono fissate il lunedì mattina alle 9 per Palermo e Genova e il sabato mattina alle 5 per Civitavecchia, via Palermo. Con il ri-entro sul mercato Maltese, la compagnia, di proprietà della famiglia Aponte, prosegue nel piano di espansione nel segmento dei traghetti.

(ANSA).

Trasporti: Gnv raddoppia i collegamenti con Malta

(ANSA) - PALERMO, 29 MAR - Dopo il lancio della nuova linea Genova-Palermo-Malta avvenuto lo scorso 16 ottobre, Gnv rafforza il proprio network di rotte per la clientela merci e collega Malta con i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli e Palermo con 8 viaggi a settimana sulla direttrice di riferimento. "Con gli itinerari definiti, Gnv offre al mercato maltese i migliori collegamenti oggi disponibili, dando l'opportunità a tutto il traffico in import di partire il sabato sera da Genova e arrivare sul mercato maltese il lunedì mattina - dichiara Matteo Catani, Amministratore Delegato di Gnv - contestualmente a Malta gli impianti produttivi possono concludere il proprio ciclo di produzione il venerdì e le merci possono essere disponibili nel porto di Genova già la domenica sera, per poi raggiungere le rispettive destinazioni finali entro il lunedì". Le partenze per il porto maltese di Marsaxlokk sono programmate il giovedì da Civitavecchia, il sabato da Genova e il venerdì e la domenica da Palermo, mentre le partenze da Malta sono fissate il lunedì mattina alle 9 per Palermo e Genova e il sabato mattina alle 5 per Civitavecchia, via Palermo. Con il rientro sul mercato Maltese, la Compagnia, di proprietà della famiglia Aponte, prosegue nel piano di espansione nel segmento dei traghetti, confermando ancora una volta il valore strategico che lo stesso riveste per il gruppo armatoriale, leader mondiale nel settore marittimo e costantemente impegnato a migliorare i servizi offerti alla propria clientela. (ANSA).



Una panoramica del terminal Eurogate di Amburgo

«Eurogate» amplia la rete di trasporto intermodale

AMBURGO - La società Eurogate Intermodal (Egim), filiale del gruppo tedesco Eurogate, sta ampliando la rete di servizi di trasporto intermodale potenziando anche il ruolo del suo terminal di Monaco di Baviera quale hub per i collegamenti con i porti del Sud Europa, Stati balcanici e Turchia. (continua in ultima pagina)

Eurogate amplia la rete

Eurogate Intermodal ha iniziato ad offrire due collegamenti settimanali con treni blocco tra Monaco di Baviera e Budapest. La stazione merci Budapest-Bilk è raggiunta, senza effettuare altre soste, con un tempo di percorrenza inferiore alle 24 ore. Oltre a questo servizio Eurogate Intermodal gestisce dalla capitale ungherese altri due collegamenti settimanali fino a Istanbul (Halkali) in Turchia. Una scelta che va ad incontrare la crescente domanda di servizi ferroviari affidabili verso la Turchia, quale migliore alternativa al tradizionale trasporto su gomma. Monaco di Baviera diventerà così hub centrale della rete "Egim" per le spedizioni effettuate dalla Germania meridionale, Italia (porti di La Spezia, Genova e Trieste) e Slovenia (Koper) e dirette verso il Sud-Est Europa e area del Bosforo.

Eurogate Intermodal offre già sei treni diretti a settimana dai porti tedeschi del Mare del Nord verso l'Ungheria. Adesso vanno subito ad aggiungersi questi due nuovi collegamenti diretti settimanali tra Mo-

naco di Baviera e Budapest - Bilk, sia per le spedizioni in importazione che in esportazione.

Lars Hedderich, direttore operativo di Eurogate Intermodal evidenzia l'affidabilità dei servizi Egim da e per l'Ungheria. «Stanno avendo un grande successo. Sono gli stessi clienti a confermare la loro bontà. Forti di questo gradimento, cerchiamo di rafforzare costantemente le nostre rotte dedicate al Sud-Est Europa. Solo pochi mesi fa, abbiamo introdotto un nuovo collegamento da Budapest fino a Nyirahator nella parte più orientale dell'Ungheria, con l'obiettivo di espandere la nostra presenza non solo in quel Paese ma anche verso la Romania. Il nuovo collegamento ferroviario da Budapest fino alla Turchia è una affidabile alternativa alle tradizionali spedizioni effettuate con camion e traghetto. C'è una forte domanda dei clienti per avere a disposizione collegamenti ferroviari con la Turchia».

La società tedesca in Italia è particolarmente presente a Melzo, La Spezia, Ravenna, Genova, Verona, Padova, Trieste, Bologna, Reggio Emilia, Frosinone, Nola e Bari.

Il Secolo XIX



La nuova era delle crociere

Mini crociere, suite e coccole Il traghetti cambia volto

Più spazi comuni, servizi di ristorazione più curati, maggiori possibilità di godere momenti di relax e di intrattenimento durante il viaggio. La graduale evoluzione delle richieste della clientela ha portato le principali compagnie marittime, negli ultimi anni, a rivoluzionare il concetto di traversata in traghetti. Da un'offerta basica - troppo spesso al limite dell'essenzialità - si è passati così a un ventaglio di servizi che fanno assomigliare sempre di più il soggiorno su un traghetti all'esperienza che si vive a bordo di una nave da crociera.

Un esempio premiato dal mercato è quello delle ammiraglie della flotta Gnv (Grandi Navi Veloci), La Superba e La Suprema, i cui tassi di riempimento sulla linea Genova -Palermo, poco più di 20 ore di navigazione, sono sempre al top del settore. Un risultato che Gnv spera di bissare con il raddoppio della linea merci/passeggeri tra Civitavecchia e Termini Imerese e il lancio della Barcellona Nador. «Riteniamo essenziale ascoltare le esigenze dei passeggeri - spiegano i vertici di Gnv -. Quest'anno saremo presenti in Sicilia, Sardegna, Tunisia, Marocco, Spagna, Albania e Francia. Una delle novità del 2017 è l'opzione "pre vendita": il cliente versa subito il 20% del totale, mentre il restante 80% può essere saldato trenta giorni prima del viaggio».

Uno dei collegamenti più richiesti, quello tra Genova e Porto Torres, sarà attivo da fine maggio a metà settembre: «In questo caso la novità è costituita dall'entrata in servizio della nave Rhapsody, completamente rinnovata, al cui interno sono disponibili anche un cane e un gattino». Confermate, tra l'altro, le linee Genova -Tunisi, Genova-BarcellonaTangeri e Bari -Durazzo.

Chi, invece, ha deciso di esportare a Nord la propria livrea è il gruppo Onorato-Moby, marchio storico del trasporto marittimo italiano. Dal 2 aprile infatti la nave Princess Anastasia effettuerà crociera nel Mar Baltico da San Pietroburgo verso Finlandia, Svezia ed Estonia. L'unità può trasportare quasi 600 automobili: «I clienti non dovranno acquistare alcun visto e potranno viaggiare con la propria auto decidendo in libertà le visite nelle località toccate dalla crociera».

Ma la sfida tra armatori non si combatte solo a colpi di itinerari. Quello dei servizi è un campo di battaglia sempre più affollato. Lo scorso anno Mob Lines ha introdotto la biglietteria "V Class", che comprende tra l'altro il servizio in camera (o suite) e un tavolo riservato al ristorante. Gnv, da parte sua, estenderà i servizi "late check out" e "sbarco prioritario" già sperimentati sulla linea Genova -Palermo, che consentono ai passeggeri di stare in cabina fino a un quarto d'ora prima dell'arrivo o essere i primi

-segue

a sbarcare.

Quanto a Grimaldi Lines, che può vantare le quattro navi più grandi e recenti del mercato (talvolta utilizzate per mini **crociere**), continuerà a posizionare due "giganti" sulla Civitavecchia -Barcellona e altri due, con il logo Minoan Lines, tra Italia e Grecia. Confermati nel complesso 15 collegamenti regolari con destinazione finale Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco. Tariffe speciali e "advance booking", con uno sconto del 20% per prenotazioni di passaggi entro il 31 maggio.

FRANCESCO FERRARI

In arrivo 74 navi entro il 2025, per un valore di oltre 51 miliardi di dollari Le compagnie di navigazione si aspettano un boom trainato dall'Asia

FABIO POZZO

È una delle più grandi scommesse della storia del settore. Le compagnie sono pronte a investire 51,7 miliardi di dollari entro il 2025 - così il portafoglio ordini di Seatrade - per costruire 74 nuove navi e incrementare la capacità di posti letto di oltre 216 mila unità. Si aspettano un nuovo boom delle crociere.

L'industria delle vacanze sulle navi è una macchina da guerra che ha saputo inventare quasi dal nulla un mercato. Ha creato la domanda e ha messo a disposizione l'offerta: nel 1997 i passeggeri globali erano 7 milioni, sono diventati 15,9 milioni nel 2007 e quest'anno, come stima Clia, l'associazione della principali compagnie, dovrebbe superare quota 25 milioni. Costruire 74 nuove navi significa credere che l'asticella si alzerà ancora. Credere, e lavorare per portare a bordo nuovi passeggeri. Come? Il primo fronte, che potrebbe definire interno, è rappresentato dall'indice di penetrazione delle crociere (quanti scelgono questa soluzione di vacanza sul totale abitanti), nelle aree già battute. In Europa, ad

esempio, rispetto agli Usa, si può scavare ancora (gli europei in crociera nel 2016 sono stati 6,7 milioni, in crescita del 3,4% sul 2015 secondo Clia, che prevede un incremento anche nel 2017; ma frena l'Italia). Campagne promozionali, crociere a tema, e anche nuove navi, sempre più destinazione *tout court*, con mille attrazioni a bordo, per conquistare nuovi *target* di ospiti.

Il secondo fronte, esterno, si chiama Asia. Sarebbe la fase tre, nell'evoluzione delle crociere, dopo i Caraibi, dove sono nate, e il Mediterraneo. Cresce la ricchezza, si consolida la classe media, cambiano i consumi, si forma una nuova cultura in Cina, India. E poi, c'è la "macchina da guerra", che ha già acceso i motori. Le compagnie hanno spostato le navi in Asia (tanto che, dice Francesco di Cesare di Risposte Turismo, il Mediterraneo quest'anno perde un 3% di posti letto rispetto al totale mondiale, il dato più basso degli ultimi dieci anni; l'Asia nello stesso periodo passa da 1 all'11%); i loro manager concepiscono itinerari, navi per soddisfare i gusti locali. L'Asia è il cuore della scommessa: se finalmente parte, è fatta.

© ITM, GALILEO PERI | ROMA

La rotta dei fiumi per viaggiare slow al centro della mappa

MARCO SARTORELLI

Navigare "slow". Assaporare il lento incedere tra i maestosi fiordi norvegesi, avvicinarsi alla Madre Russia - da Mosca a San Pietroburgo - lungo la Via degli Zar, sognare sul Danubio blu o sul romantico Reno. Le crociere fluviali sono l'altro volto della crociera, il percorso più che la meta, un modo di fare turismo che nel corso degli anni ha conquistato una buona fetta di mercato, grazie a operatori che propongono, prima ancora che viaggi, emozioni e cultura con servizi di grande qualità.

Anche gli italiani hanno scoperto, non da ieri, le crociere fluviali. «Douro, Reno, Elba, Moscovia, e Scandinavia piacciono sempre di più», conferma Andrea Carraro - direttore marketing Giver Viaggi, tour operator fondato a Genova nel 1949, successivamente specializzato anche nelle crociere fluviali, fino a diventare leader europeo nel settore. «La nostra peculiarità, oltre alla qualità delle tratte che proponiamo, è la possibilità di noleggio delle imbarcazioni. In questo caso

c'è la certezza che chi viaggia ha solo la compagnia di italiani o di persone che partono dall'Italia». Una crociera sul fiume con Giver si caratterizza inevitabilmente con qualche attenzione in più per la clientela italiana: « Ad esempio, teniamo conto della cucina: a bordo c'è sempre la possibilità di mangiare piatti della nostra cucina nazionale e siamo molto attenti a rispettare gli orari dei pasti. Sappiamo che le nostre abitudini sono diverse da quelle di tedeschi o spagnoli...».

Attraversare un Paese navigando su un fiume significa inevitabilmente dilatare il tempo, riscoprire il progressivo mutare del paesaggio, immergersi giorno dopo giorno in una cultura "altra". «Man mano che ci avviciniamo a destinazione proponiamo ai viaggiatori delle conferenze, incontri, laboratori, attività e momenti che fanno scoprire e apprezzare la città e il Paese che ci accolgono - spiega ancora Carraro - Navigando in Russia, ad esempio, a bordo viene insegnata qualche parola in russo, in modo semplice e simpatico, coinvolgendo chi vuole partecipare».

La dinamicità delle crociere fluviali e l'attività delle società specializzate è confermata da Lüftner Cruises, commercializzata in Italia da Gioco Viaggi, tour operator di Genova. Attiva da trent'anni e con una flotta di 13 navi, Lüftner Cruises punta nel 2017 su "Amadeus Provence", nave costruita presso i cantieri olandesi De Hoop, che inizierà ad aprile la navigazione sui fiumi francesi Rodano e Saona. "Amadeus Provence" dispone di linee architettoniche raffinate che si esprimono combinando eleganza moderna e servizi eccellenti: otto suite con balcone esterno, 62 cabine esterne con finestre terra-cielo.

Inoltre, i viaggiatori possono usufruire di ampie aree pubbliche, zone outdoor con divanetti, pool deck con piscina, spa, palestra e il meglio della ristorazione. Sul fronte della programmazione Lüftner Cruises presenta due nuovi itinerari di sette notti, operativi da maggio ad ottobre: il primo parte da Amsterdam e raggiunge Norimberga navigando su Reno, Meno e Mosella; il secondo parte da Amsterdam e fa capolinea a Budapest percorrendo il Danubio.

Cinque ammiraglie aprono nel 2017 la lunga serie di debutti

VINCENZO ZACCAGNINO

Il 2017 apre a un'era sempre più affascinante per chi sceglierà la vacanza in crociera. Nove le nuove navi in arrivo, quattro costruite sugli scali italiani di Fincantieri.

Una è già in attività. Si tratta della Norwegian Joy di Norwegian Cruise Line di 165.000 tonnellate di stazza lorda, in grado di ospitare 3.900 passeggeri. Costruita in Germania, dai primi di marzo è in navigazione, con soste negli Emirati, verso la Cina, al cui mercato è destinata. Farà crociere partendo dai porti di Shanghai e Tianjin. Fra le nuove attrazioni di bordo spiccano una lussuosa pista di go-kart, una grande sala destinata a sperimentare realtà virtuali ad alta intensità e un pittoresco parco con prati ed alberi. Lo scafo è coperto da un affresco multicolore realizzato da Tan Ping, uno dei più quotati pittori cinesi.

Pronta a muovere è invece la Majestic Princess, appena consegnata da Fincantieri. Il 4 aprile inizierà la sua crociera inaugurale di 6 giorni con

partenza e arrivo a Civitavecchia e scali a Cattaro e Corfu. E' un'altra nave destinata al mercato cinese, ma ad aprile e maggio resterà in Mediterraneo dove farà crociere settimanali, prima di mettere la prua verso Oriente. Ha una stazza lorda di 143.000 tonnellate e offre ospitalità a 3.560 viaggiatori. Fra le soluzioni più spettacolari di questa nave di Princess Cruises, marchio del gruppo americano Carnival, merita ricordare un corridoio esterno allo scafo con il pavimento di vetro che dà l'impressione di volare sul mare e una ampia piscina interna che di notte diventa night-club.

Diversa l'atmosfera a bordo della Silver Muse di Silversea. E' un elegante resort navigante per soli 596 passeggeri che Douglas Ward, il maggior esperto mondiale della crocieristica ha definito «un'ottima scelta per sofisticati viaggiatori internazionali». Il 10 aprile da Montecarlo partirà per il suo viaggio inaugurale nel Mediterraneo di 8 giorni, con ritorno nel Principato. Inizierà così la sua stagione crocieristica,

tutta mediterranea. Date le ridotte dimensioni (40.700 tonnellate di stazza lorda) farà scalo in pittoresche località inaccessibili per le grandi navi, come un gran numero di isole greche e in Italia a Portofino, Amalfi, Sorrento e Taormina.

Le più avveniristiche fra le nuove navi del 2017 appartengono a Msc Crociere, che ha creato spazi e attrazioni del tutto nuove. Sarà possibile verificarlo presto sulla Msc Meraviglia, costruita in Francia (167.600 tonnellate di stazza lorda, 4.500 passeggeri): l'11 giugno è prevista la partenza del viaggio inaugurale in Mediterraneo da Genova, con ritorno dopo 8 giorni. A bordo l'enorme salone destinato alle esibizioni del Circ du Solcil, la passeggiata esterna su cui si af-

facciano boutique, ristoranti e bar, i giganteschi aqua-park e parco dei divertimenti. I ristoranti di bordo sono 12, le suites dell'esclusivo Yacht Club sono ancora più lussuose.

Rivoluzionaria è anche, infine, Msc Seaside (180.000 tonnellate di stazza lorda, 5.179 ospiti) che salperà da Venezia per la crociera inaugurale il 30

-segue

novembre con destinazione Miami. Di design innovativo, offre una passeggiata all'aperto con vista mare che circonda

l'intera nave, il primo aquapark interattivo, 9 ristoranti e 20 bar, piscine panoramiche a poppa e sul ponte più alto, si-

mulatori di Formula Uno. Le suites dell'Msc Yacht Club avranno le vasche idromassaggio e balconi con giardini pensili.

© MASCARDA. TUTTI I DIRITTI RISERVATI

La pazza idea della Queen Mary 2 che sfida sull'Atlantico i trimarani

«Ci sono voluti tre anni per trasformare una pazza idea in un sogno e poi in un solido progetto» cominciano a raccontare Patrick Boissier, il presidente dell'associazione The Bridge 2017, Francis Vallard il suo vice e Damien Grimont di Profil Grand Large. E quel che descrivono è un grande evento del mare, fondato sulla «cultura, musica, sport, storia militare e sulla pace».

Pazza idea, sì. La "Crociera del Centenario" è una inedita corsa sull'Atlantico, la sfida tra uno dei più maestosi *liner*, la Queen Mary 2 (345 metri di lunghezza, 151.400 tonnellate di stazza, 17 ponti), l'ammira-

glia della Cunard, varata nel 2003 dagli scali dei francesi Chantiers de l'Atlantique di Saint-Nazaire (dei quali Boissier è stato presidente proprio durante la costruzione del transatlantico), e quattro trimarani giganti, macchine hi-tech a vela di 30 metri, condotti da altrettanti

skipper fuoriclasse (Francis Joyon-Idec Sport, François Gabart-Macif; Yves Le Blévec-Actual e Thomas Coville-Dodebo): tanto per capirci, gente che ha circumnavigato con i suoi multiscafi il globo, macinando record. La gara parte il 25 giugno dal ponte di Saint-Nazaire, l'arrivo è previsto dopo sei giorni di Atlantico, l'1 luglio a New York, sotto il ponte di Verrazzano.

Non è tutto. La crociera celebra i 100 anni trascorsi dallo sbarco dei 2 milioni di soldati americani sul suolo francese, appunto a Saint-Nazaire e Brest nel giugno 1917, per combattere nella Prima guerra mondiale e festeggia l'amicizia tra gli Stati Uniti e la Francia. Amicizia che si rinnova con un calendario di manifestazioni a corollario della crociera stessa, sulle note del jazz e il ritmo del basket, due novità che sbarcarono allora in Francia con gli americani.

Il programma. La nave salpa il 22 giugno da Southamp-

ton, suo home port. L'imbarco dei crocieristi (cento imprenditori-sostenitori del progetto,

che a bordo seguiranno lezioni di filosofi, storici o economisti; gli altri passeggeri, per i quali le tariffe vanno dai 30.500 euro per persona nella Suite King's Bridge ai 2.450 euro in cabina interna) è previsto a Cherbourg. Quindi, la partenza per Saint-Nazaire (durante il percorso la nave sarà scortata da una flotta di navi militari delle nazioni che presero parte alla Grande Guerra). E poi, il 25, rotta su New York.

Si diceva degli eventi a cornice. A Nantes, dove i maxi-trimarani si riuniranno e partiranno per Saint-Nazaire, si ter-

rà la Coppa del mondo di basket 3x3 e un concerto. Un grande spettacolo anche a Saint-Nazaire, ancora il 25, e poi a New York, l'1 luglio, al Central Park Summerstage Festival, che celebrerà i 100 anni della musica americana. [F. POZ.]

La battaglia degli itinerari tra giganti del mare e velieri

L'primavera-estate 2017, riparte la stagione più "calda" del Mediterraneo. Tante proposte, itinerari nuovi per un'area che è seconda solo a quella dei Caraibi per le crociere.

Costa Crociere propone per la prima volta Mykonos e Ibiza, a partire dal 4 giugno, due itinerari da una settimana per un target giovane, con un mix di mare e divertimento. A bordo happy hour con deejay set in piscina, spuntini di mezzanotte, aperitivi con street food, lezioni di acquagym, zumba aerodance, feste a tema sino all'alba. Con neoRiviera si parte da Savona o Porto Torres, poi Minorca, Ibiza, Palma di Maiorca e Tarragona. (da 899 euro a persona). Sulpu, invece, ogni sabato da Bari, dal 13 maggio, con Costa neoClassica, con scali a Corfù, Atene Mykonos (sosta di due giorni e una notte), Santorini (da 769 euro).

Nel Nord Europa, invece, segnaliamo l'itinerario "I gioielli del Baltico", 8 giorni con Costa Mediterranea, partenze dal 3 giugno da/a Stoccolma, con scali a Helsinki, S. Pietroburgo, Tallin. E per chi ha poi pochi giorni a disposizione o per chi vuole provare per la prima volta una crociera senza troppo "impegno", la scelta cade sulle mini-crociere, ancora nel Mediterraneo: 4-6 giorni tra Francia e Spagna con Costa Mediterraneo e Costa Favolosa.

Msc Crociere risponde con Msc Meraviglia, la nuova ammiraglia, a battesimo il 3 giugno a Le Havre, che sarà posizionata a Napoli con partenze settimanali da giugno e scali a Genova, Messina, La Valletta,

Barcellona, Marsiglia. Dal porto partenopeo salperà da aprile a maggio anche Msc Armonia, con itinerario Genova, Marsiglia, Mahon, Cagliari, La Valletta, Messina. Grande attenzione della compagnia anche sui Caraibi, con Msc Opera posizionata a L'Avana per itinerari verso Giamaica, Cayman e Messico e una seconda opzione con il Belize. Basata in Centro America è invece Msc Divina, che per tutto il 2017 navigherà verso Giamaica, Cayman, Messico, Bahamas; ma anche Sint Maarten, Puerto Rico e ancora Bahamas.

Cuba è al centro anche della nuova stagione di Royal Caribbean, che scalerà per la prima volta L'Avana con Empress of the Sea. Esordio il 19 aprile da Miami, per un viaggio di 5 giorni che toccherà la capitale cubana; quindi da Tampa per L'Avana, il 30 aprile per sette notti, e il 20 maggio per cinque. A luglio e agosto crociere sempre da Tampa su Cuba di 5 notti (da 999 euro). Punta sul Mediterraneo, e sul Nord Europa invece, Celebrity Cruises, che offre 69 itinerari a bordo di quattro navi. In particolare, l'ultima arrivata Celebrity Reflection offre dal 31 luglio otto diverse crociere di 11 notti nel Mediterraneo occidentale da/a

Civitavecchia con scali a la Spezia (Pisa/Firenze), Nizza, Barcellona, Malaga, Gibilterra, Cartagena, Ibiza (da 1.499 euro). Si segnalano tra le nuove mete di Celebrity Constellation, che offre crociere di 9 e 10 giorni, anche Montecarlo e Sète.

Carnival ha posizionato a Miami la nuova Carnival Vi-

sta, operativa su itinerari di 6-8 notti nei Caraibi occidentali (venduti da Gioco Viaggi: sei notti in cabina interna da 805 euro, partenza da/a Miami per Ocho Rios, Grand Cayman, Cozumel) e nei Caraibi meridionali (9 notti da 955 euro, da/a Miami per Grande Turk, Curacao, Aruba).

Maiden season mediterranea fino al 21 maggio per Majestic Princess di Princess Cruises, appena consegnata, con crociere da Civitavecchia, Barcellona e Atene e poi il trasferimento per Shanghai (49 notti). Resta nel Mare Nostrum Royal Princess, mentre Regal Princess naviga in Scandinavia e Russia. La compagnia punta anche sull'Alaska, con sei unità, per crociere da maggio a settembre, e sul Giappone, con Diamond Princess. Sette navi in Alaska per Holland America, che invece nella battaglia del Mediterraneo schiera la rinnovata Westerdam (crociere di 12 notti da Civitavecchia, Venezia, Barcellona) e nel Nord Europa posiziona la nuova ammiraglia Koningsdam.

Nel Mediterraneo c'è anche Cunard con Queen Victoria (crociere di 7 notti da Civitavecchia, Venezia, Atene); arriva Seabourn con la nuova Seabourn Encore, per itinerari da 7 a 21 giorni e scali particolari come Amalfi, S. Margherita Ligure e Portovenere. Particolari sono anche i velieri di Windstar Cruises (sempre Gioco Viaggi), per crociere di 7 notti Barcellona-Civitavecchia, e l'ultimo nato dei velieri di Le Ponant, Le Lyrial, per crociere di 7-8 notti da Venezia, Civitavecchia, Atene e Nizza. [F. POZ.]

Il Secolo XIX

La destinazione non è la nave, ma una città

VINCENZO ZACCAGNINO

In mare la destinazione è sempre più spesso la nave, affascinante resort pieno di opportunità di divertimento. Sui fiumi la destinazione è data invece dai Paesi che si vogliono visitare. E la nave, che è molto più piccola e non offre le occasioni dei giganti marini, diventa un comodo albergo che evita di rifare continuamente la valigia, garantendo un elevato grado di comfort e spesso un'ottima cucina, oltre a un accurato servizio di base. Altri vantaggi? Nessun rischio di mal di mare, niente file lunghe e stressanti all'imbarco perché si è in pochi, nessun scomodo trasferimento con i tender per raggiungere la costa, migliori possibilità di socializzazione, atmosfera di bordo sempre informale e amichevole, ormeggio direttamente in città. Un ulteriore vantaggio della maggior parte delle navi fluviali è quello di avere solo cabine esterne. Sulle più moderne, presenti soprattutto sui fiumi europei, le cabine hanno anche il balcone, dal quale, comodamente seduti, si scopre il cuore dei paesi attraversati. Sulle unità da crociera marine invece, poco dopo aver lasciato il porto non resta che lo spettacolo dell'acqua e del cielo. Ovviamente anche le navi fluviali hanno i loro difetti. Sono inadatte ai passeggeri disabili, spesso non hanno il room-service, sulla maggior parte mancano la lavanderia e il medico di bordo. Solo fra le ultime nate troviamo una piscina. Inoltre le serate a bordo sono molto tranquille. Al massimo un pianista con un paio di violiniste che suonano musica classica. Ma si è ormeggiati in città. Basta far chiamare un taxi per raggiungere un night-club.

Infrastrutture portuali la rivoluzione dell'Authority

REGOLE uguali per tutti, nessuna discriminazione, trattamento equo per l'accesso a servizi essenziali. La piccola-granda rivoluzione, che cambierà anche le linee d'azione delle neonate autorità di sistema portuali, è contenuta in un procedimento che porta la firma del consiglio dell'Authority di regolazione dei trasporti. L'ente, che ha come referente del dossier la consigliera Barbara Marinali, ha infatti deliberato l'avvio di un procedimento finalizzato all'adozione di un atto di regolazione contenente principi e criteri per garantire

l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

Nelle prossime settimane, attraverso il sito web dell'Authority sarà lanciata una *call for input* (consultazione preliminare) dei soggetti interessati, invitati a presentare propri contributi, secondo una griglia di domande funzionali alla redazione di un successivo atto rego-

latorio. Successivamente, l'authority predisporrà un insieme di misure specifiche e dettagliate sugli aspetti economici dell'accesso alle infrastrutture portuali, come obblighi di separazione contabile, obblighi di contabilità regolatoria, criteri per la determinazione delle tariffe, determinazione della trasparenza dei costi, in linea con gli obiettivi di assicurare una

sempre maggiore competitività dei servizi portuali italiani, a vantaggio e beneficio delle imprese che svolgono le proprie attività nei porti.

Le misure saranno, anche in questo caso, ispirate ad agevolare la spinta dell'innovazione tecnologica ed a rendere la catena logistica italiana più competitiva nel confronto con la concorrenza europea. Alla redazio-

ne delle misure regolatorie che l'Authority varerà contribuiranno anche i risultati delle diverse istruttorie avviate dall'Authority in alcuni porti italiani, a seguito di segnalazioni riguardanti presunte violazioni dei principi dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, nonché profili collegati all'assegnazione delle concessioni e all'individuazione delle

destinazioni funzionali delle aree portuali. L'ente punta così a completare il compito di regolazione dell'accesso alle infrastrutture dei trasporti nelle diverse modalità, come fatto di recente nei servizi di manovra ferroviaria e precedentemente nei settori aeroportuale, autostradale e ferroviario.

(n.b.)