



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima)

Assoporti:

- **Progetto Portopia** (Ansa, Il Nautilus, Informare, Informazioni Marittime, Ferpress, L'Informatore Navale)
- **Riunione ESPO** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

- "...**San Giorgio, Signorini sempre più in pole per la presidenza...**"
(La Repubblica)
- "...**Smog in porto...**" (La Repubblica)
- "...**Bisagno e Garrè, un ultimatum a Genova...**" (Il Secolo XIX,
Il Sole 24 Ore, The Medi Telegraph, La Repubblica)
- "...**Gin: risposte su Blueprint...**" (Ansa)

Livorno:

- "...**"Si risolve il guaio della Fi Pi Li per il porto..."**" (Il Tirreno)
- "...**Lucarelli chiede spazio al porto...**" (Trasporto Europa)
- "...**Depuratore: ecco dove sarà trasferito...**" (La Nazione)
- "...**Assalto alla nave scuola Vespucci...**" (La Nazione)

Civitavecchia:

- "...**Per il porto 9 a processo...**" (La Repubblica)

Napoli:

- "...**De Magistris, sulla nomina del presidente dell'AP...**" (Ferpress)
- "...**Elettricità e GNL: chi in banchina?...**" (La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

- "...**Futuro di Gioia Tauro, oggi vertice a Roma..**" (Gazzetta del Sud)

Taranto:

- "...**Mega yachts a Taranto..**" (La Gazzetta Marittima)

Cagliari:

- "...**Antiquinamento, la Marina si esercita...**" (Informazioni Marittime)

Messina:

- "...**Tutelare il traghettamento...**" (Quotidiano di Sicilia, La Sicilia)



INDICE



Augusta:

"...Arriva fregata missilistica polacca ..." (Ansa)

Palermo:

"...Giammanco: il ministero invii gli ispettori..." (Giornale di Sicilia,
Giornale L'Ora)

"...Crociere in Sicilia..." (Quotidiano di Sicilia)

Notizie da altri porti, italiani ed esteri

Focus: Gli Interventi -

- **Naples Shipping Week** (Informazioni marittime,
L'Informatore Navale)
- **Confcommercio** (Ferpress)
- **Onorato vince la battaglia alla Camera** (Trasporto Europa)

Altre notizie di Shipping e Logistica

In allegato:

- **Sistemi di Logistica - n°2**
- **Progetto Portopia**

Informare

Il Messaggero Marittimo

L'Avvisatore Navale

Lloyd's List

Il Secolo XIX

Porti, Pericu: «La vera riforma deve ancora arrivare»

GENOVA. Dopo il decreto del governo sulla governance dei porti, la cui approvazione è attesa per quest' estate, dovrà esserci una vera riforma delle banchine. Ne è convinto Giuseppe Pericu, che come sindaco di Genova è stato a lungo membro del Comitato portuale di palazzo San Giorgio fra gli anni 1990 e i primi 2000. Ma lo pensa anche Maurizio Maresca, già presidente dell' **Autontà portuale** di Trieste e attualmente consigliere del governo.

Pericu e Maresca sono intervenuti ieri all' incontro di battito sul decreto legislativo sui porti, organizzato a palazzo Ducale dalla Società di letture e conversazioni scientifiche. E già questa è una novità, perché spesso di porti si parla soltanto fra addetti ai lavori, mentre l' incontro del Ducale ha dato l' occasione per informare una platea più ampia.

L' accordo dei due relatori è limitato alle premesse. Maresca condivide l' approccio del governo, che concentra a livello nazionale la gestione del sistema **portuale** italiano per poterlo coordinare meglio con le reti di trasporto europee. Secondo Pericu, invece, la riforma "vera" dovrà andare verso un maggiore decentramento. «Questa sostiene Pericu è una pseudo riforma, nata nei decreti delegati della riforma della pubblica amministrazione. Molti ritengono che la **portualità** meriti una riforma organica. Questo decreto si presenta come un pezzo di una riforma futura di cui nessuno conosce la traccia. E' possibile che le novità introdotte da questo decreto in futuro vengano rimesse in discussione». Per Pericu la riforma dovrà introdurre l' autonomia finanziaria e affrontare il tema delle concessioni **portuali**. «Oggi i porti sono diventati piccoli monopoli privati che meriterebbero di essere un po' mossi». Le **Autorità portuali**, secondo l' ex sindaco, dovrebbero tornare a essere soggetti autonomi, come erano prima della riforma del 1994 e sul modello attuale di porti come quello di Anversa, la cui attività non si limiti a controllare concessioni, come avviene oggi in Italia e come continuerà ad avvenire con il decreto legislativo, perché così si rischiano di trasformarsi in luoghi di intralazzo, ma per metterli a svolgere un ruolo di enti pubblici economici.

Sulla Riforma le commissioni in settimana



Luigi Merlo

NAPOLI - E' in questa settimana che le commissioni di Camera e Senato daranno il C.G. (segue a pagina 2)

Commissioni in settimana

loro parere - non determinante ma dovuto - sulla Riforma. La notizia l'ha confermata Luigi Merlo giovedì scorso nel suo intervento in una sessione della Ports & Shipping Tech sui progetti e gli approcci tecnologici per il rilancio portuale e logistico nazionale. "Successivamente ai pareri delle due commissioni avremo quello della Commissione di Bilancio. Contiamo di fare il consiglio dei ministri entro la metà di luglio". Una riforma - secondo il consigliere del ministro Delrio - che porterà a un salto di qualità per il comparto, proprio perché vedrà recepire tutta quella serie di importanti novità che hanno nel frattempo aiutato molte autorità portuali a produrre buoni risultati, nonostante una situazione difficile data da condizioni strutturalmente

invariate a livello infrastrutturale e mercati sfavorevoli. Tali innovazioni, quali lo sportello unico doganale, i fast corridors, insieme a strumenti come il nuovo codice doganale - attuato nello scorso maggio e senza alcun trauma - ed ai sistemi di monitoraggio delle Capitanerie di porto, hanno portato buoni risultati e hanno determinato la spinta propulsiva verso ulteriori slide e miglioramenti portando anche a ripensare costruttivamente alcuni aspetti di ruoli professionali, come accaduto alla categoria degli spedizionieri". Merlo ha sottolineato anche l'aspetto positivo di una accresciuta sensibilità del Paese nei confronti della sicurezza in mare, ricordando in contrasto l'arretratezza sul tema di altri Paesi europei. L'Italia è stata l'unica a chiedere una direttiva comunitaria unificata per la pesatura verificata dei containers prima del loro carico su nave, ovvero per la convenzione Solas, ormai in atto dal 1° luglio

E mentre si auspica una posizione unitaria nelle procedure da parte della C.E., sono state intanto censite ed attivate 150 pese nei porti e retroporti italiani. Nello specifico hanno risposto con attenzione il mondo della portualità e della logistica che, in gran parte, ha anche provveduto ad implementare i propri sistemi informatici con procedure informali. Minore reattività si è avuta invece da parte dell'industria - ha detto ancora Merlo - categoria fra l'altro direttamente interessata verso la quale dovrà essere perciò indirizzata un'informazione più efficace per far meglio comprendere le esigenze del lavoro che si svolge nei porti e retroporti. Con il piano nazionale della portualità e della logistica si otterrà un sistema semplificato con una programmazione nazionale che permetterà a questi procedimenti, oggi operanti con interconnessioni informali, di diventare parte integrante del processo di coordinamento della

portualità italiana e patrimonio di tutti. Ulteriore miglioramento delle procedure e della tempistica e coerenza dei controlli si avrà - ha sottolineato l'ex presidente della Port Genova - con l'attuazione dello sportello unico; al ministero si sta già lavorando al relativo decreto attuativo per far sì che non appena la riforma sarà pronta, possa partire nello spazio di pochi mesi, e comunque entro fine anno. Insomma un grande lavoro quello che si svolge al MIT che, in questi giorni, si sta impegnando anche sul fronte dell'autotrasporto, in particolare con riguardo alle questioni della tarra e del carburante. Tutto ciò - ha concluso Merlo - tenendo lo sguardo volto al futuro a cogliere nuove opportunità: con la collaborazione del Ministero degli Esteri si stanno mettendo le basi per valorizzare tutto questo lavoro, ormai prossimo al compimento, creando nuove relazioni con i paesi in via di sviluppo.

Nasce il Progetto Portopia

I dati statistici dei porti europei in un unico database

05 luglio, 21:05



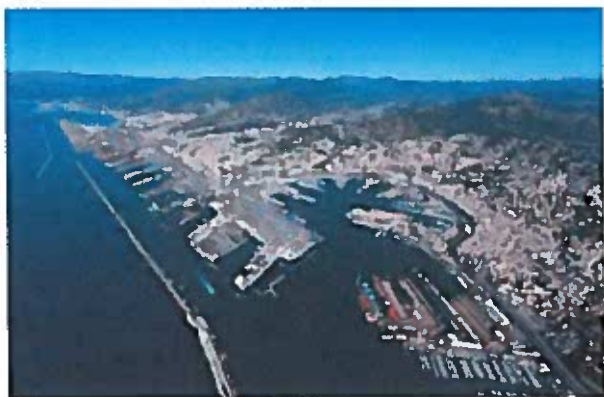
(ANSA) - GENOVA, 05 LUG - Una grande piattaforma informatica in grado di contenere i dati economici e statistici dei porti europei e aumentare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze acquisite attraverso l'EPO (European Ports Observatory). E' questo l'obiettivo del progetto PORTOPIA, promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione di ESPO (European Sea Ports Organisation) e dei suoi membri nazionali.

Tra le diverse funzionalità della piattaforma PORTOPIA, la possibilità di integrare diversi indicatori di performance portuale e identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità Portuale. Secondo il professor Michael Dooms, docente dell'Università di Bruxelles, che ha illustrato il progetto a Roma presso la sede di Assoporti alla presenza del presidente Pasqualino Monti, la piattaforma PORTOPIA renderà la raccolta e l'analisi dei dati più precisa ed efficiente. Una volta online, questi dati saranno un ausilio per chi deve fare delle scelte strategiche per la portualità, in quanto avrà a disposizione una serie di dati statistici ed economici relativi a porti specifici, territori e/o aree geografiche.

La piattaforma sarà attiva a partire dalla fine del mese di settembre 2016 ma è già consultabile nelle parti informative all'indirizzo: www.portopia.eu.

Il Nautilus

Nasce il Progetto Portopia: dati statistici dei porti europei in un unico database



- 1 GENOVA – Una grande piattaforma informatica in grado di contenere i dati economici e statistici dei porti europei e aumentare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze acquisite attraverso l'EPO (European Ports Observatory). E' questo l'obiettivo del progetto PORTOPIA, promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione di ESPO (European Sea Ports Organisation) e dei suoi membri nazionali.
- 2 Tra le diverse funzionalità della piattaforma PORTOPIA, la possibilità di integrare diversi indicatori di performance portuale e identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità Portuale. Secondo il professor Michael Dooms, docente dell'Università di Bruxelles, che ha illustrato il progetto a Roma presso la sede di Assoporti alla presenza del presidente Pasqualino Monti, la piattaforma PORTOPIA renderà la raccolta e l'analisi dei dati più precisa ed efficiente.
- 3 Una volta online, questi dati saranno un ausilio per chi deve fare delle scelte strategiche per la portualità, in quanto avrà a disposizione una serie di dati statistici ed economici relativi a porti specifici, territori e/o aree geografiche.
- 4 La piattaforma sarà attiva a partire dalla fine del mese di settembre 2016 ma è già consultabile nelle parti informative all'indirizzo: www.portopia.eu.
- 5 Leggi anche:
- 6 [Porto di Genova: unico in Italia per Smart borders pilot](#)
[Porti di Roma: Monti discute sul tema "L'economia del Mare: un nuovo progetto di sviluppo per il Lazio"](#)

[European Maritime Safety Agency pubblica dati di performance delle compagnie su Thetis database](#)

[I PORTI DI BARI, BARLETTA E MONOPOLI VERSO LO SPORTELLO UNICO MARITTIMO](#)

[Porto di Genova: progetto per monitorare le performance dei porti continentali](#)

Informare

Progetto per una piattaforma informatica con i dati statistici dei porti europei

Portopia è stato presentato nella sede di Assoporti

INFORMARE - Ieri a Roma nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) è stato presentato il progetto Portopia, promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione dell'European Sea Ports Organisation (ESPO) e dei suoi membri nazionali, il cui obiettivo, che si concretizza nella realizzazione di una piattaforma informatica che conterrà i dati economici e statistici dei porti europei, è quello di implementare l'EPO (European Ports Observatory). Capofila del progetto all'interno di ESPO è il comitato analisi economiche e statistiche presieduto da Assoporti.

Presenti all'illustrazione dei contenuti e delle funzionalità della piattaforma, esposti dal coordinatore amministrativo e scientifico Michael Dooms, docente dell'Università di Bruxelles, i tecnici delle Autorità Portuali che dovranno interfacciarsi con il sistema sia direttamente che per il tramite del sito di Assoporti.

Il progetto-piattaforma ha diverse finalità: aumentare la partecipazione dei porti alla raccolta e pubblicazione dei dati; integrare diversi indicatori di performance portuale; aumentare il valore del sistema di gestione delle performance per gli stakeholder che si occupano di politiche portuali, inclusa la Commissione Europea; identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità Portuale; aumentare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze acquisite dalla European Ports Observatory; creare una piattaforma di condivisione dei dati basata sulla cooperazione e non sulla competizione. Questo dovrebbe consentire un'analisi neutrale sullo stato "dell'industria portuale".

La piattaforma sarà attiva a partire dalla fine del prossimo settembre, ma è già consultabile nelle parti informative all'indirizzo: www.portopia.eu.

«Ciò che è stato realizzato con questo progetto - ha spiegato Dooms a margine della presentazione - è quello di rendere la raccolta e l'analisi dei dati più precisa ed efficiente. Una volta online, questi dati saranno un ausilio per chi deve fare delle scelte per la portualità, in quanto avrà a disposizione tutta una serie di dati statistici ed economici relativi a porti specifici, territori e/o aree geografiche».

Si tratta - ha sottolineato il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti - di «uno strumento ulteriore a disposizione della portualità nazionale ed europea che contribuirà alla diffusione della cultura e dell'informazione di settore». **CM**

Informazioni Marittime

Nasce Portopia, un unico database per gli scali europei



Riusciremo a concentrare i dati economici e statistici dei porti europei in una grande piattaforma informatica a disposizione di operatori del settore e istituzioni? L'ambizioso obiettivo sembra davvero a portata di mano con il **progetto Portopia** (*Ports observatory for performance indicators analysis*), promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione di Espo (European Sea Ports Organisation) e dei suoi membri nazionali, tra cui Assoporti in qualità di capofila.

Tra le molteplici funzioni della piattaforma (che concretizza un progetto [già avviato nel 2013](#)) la possibilità di integrare diversi indicatori di performance portuale e identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità portuale. Secondo il professor Michael Dooms, docente dell'Università di Bruxelles, che ha illustrato il progetto a Roma presso la sede di Assoporti, la piattaforma Portopia renderà la raccolta e l'analisi dei dati più precisa ed efficiente.

Una volta online, questi dati saranno un ausilio per chi deve fare delle scelte strategiche per la portualità, in quanto avrà a disposizione una serie di dati statistici ed economici relativi a porti specifici, territori e/o aree geografiche. La piattaforma, per [ora consultabile](#) nelle parti informative, sarà attiva a partire dalla fine del mese di settembre.

«Ciò che stato realizzato con questo progetto è rendere la raccolta e l'analisi dei dati più precisa ed efficiente – spiega Dooms. Una volta online, questi dati saranno d'aiuto a chi deve fare delle scelte per la portualità». «Uno strumento ulteriore a disposizione della portualità nazionale ed europea che contribuirà alla diffusione della cultura e dell'informazione di settore», ha aggiunto il presidente Assoporti Pasqualino Monti.

Assoporti: progetto PORTOPIA, porti europei in un' unica piattaforma-dati

Author : rf

Date : 6 luglio 2016



(FERPRESS) – Roma, 6 LUG - Presentato a Roma, nella sede di Assoporti, il progetto Portopia per la realizzazione di una piattaforma informatica che conterrà i dati economici e statistici dei porti europei e che rappresenta un passo in avanti rispetto a EPO (European Ports Observatory).

I contenuti del progetto, promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione di ESPO (European Sea Ports Organisation) e dei suoi membri nazionali, sono stati illustrati dal coordinatore amministrativo e scientifico, Michael Doods (docente dell'Università di Bruxelles), ai tecnici delle Autorità Portuali che dovranno interfacciarsi con il sistema sia direttamente sia per il tramite del sito di Assoporti.

Il progetto-piattaforma ha diverse finalità: aumentare la partecipazione dei porti alla raccolta e pubblicazione dei dati; integrare diversi indicatori di performance portuale; aumentare il valore del sistema di gestione delle performance per gli stakeholder che si occupano di politiche portuali (inclusa la Commissione Europea); identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità Portuale; migliorare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze acquisite dalla European Ports Observatory; creare una piattaforma di condivisione dei dati basata sulla cooperazione e non sulla competizione.

Obiettivo finale del progetto (di cui è capofila all'interno di ESPO il Comitato analisi economiche e statistiche presieduto da Assoporti) è quello di rendere possibile un'analisi neutrale e in tempi reali sullo stato di salute "dell'industria portuale".

La piattaforma sarà attiva a partire dalla fine del mese di settembre prossimo ma è già consultabile nelle parti informative all'indirizzo: www.portopia.eu.

"Ciò che è stato realizzato con questo progetto – ha sottolineato Doods a margine della presentazione, – è un efficientamento generale nell'attività di raccolta e analisi dei dati di settore. Una volta online, questi dati forniranno un supporto essenziale anche per chi sarà chiamato a compiere scelte per la portualità.

"Si tratta – ha concluso Pasqualino Monti, Presidente di Assoporti – di uno strumento importante a disposizione della portualità nazionale ed europea; uno strumento che colma un vuoto informativo reale".

[Il progetto Portopia](#)

PORTI EUROPEI IN UN' UNICA PIATTAFORMA-DATI

06.07.16 - Portopia

Presentato in Assoporti a Roma il Progetto PORTOPIA che consentirà l'accesso diretto ai dati statistici ed economici della portualità Ue

Roma, 6 luglio 2016 - Presentato a Roma, nella sede di Assoporti, il progetto Portopia per la realizzazione di una piattaforma informatica che conterrà i dati economici e statistici dei porti europei e che rappresenta un passo in avanti rispetto a EPO (European Ports Observatory).

I contenuti del progetto, promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione di ESPO (European Sea Ports Organisation) e dei suoi membri nazionali, sono stati illustrati dal coordinatore amministrativo e scientifico, Prof. Michael Dooms (docente dell'Università di Bruxelles), ai tecnici delle Autorità Portuali che dovranno interfacciarsi con il sistema sia direttamente sia per il tramite del sito di Assoporti.

Il progetto-piattaforma ha diverse finalità: aumentare la partecipazione dei porti alla raccolta e pubblicazione dei dati; integrare diversi indicatori di performance portuale; aumentare il valore del sistema di gestione delle performance per gli stakeholder che si occupano di politiche portuali (inclusa la Commissione Europea); identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità Portuale; migliorare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze acquisite dalla European Ports Observatory; creare una piattaforma di condivisione dei dati basata sulla cooperazione e non sulla competizione.

Obiettivo finale del progetto (di cui è capofila all'interno di ESPO il Comitato analisi economiche e statistiche presieduto da Assoporti) è quello di rendere possibile un'analisi neutrale e in tempi reali sullo stato di salute "dell'industria portuale".

La piattaforma sarà attiva a partire dalla fine del mese di settembre prossimo ma è già consultabile nelle parti informative all'indirizzo: www.portopia.eu.

"Ciò che è stato realizzato con questo progetto - ha sottolineato Dooms a margine della presentazione, - è un efficientamento generale nell'attività di raccolta e analisi dei dati di settore. Una volta online, questi dati forniranno un supporto essenziale anche per chi sarà chiamato a compiere scelte per la portualità.

"Si tratta - ha concluso Pasqualino Monti, Presidente di Assoporti - di uno strumento importante a disposizione della portualità nazionale ed europea; uno strumento che colma un vuoto informativo reale.

La Gazzetta Marittima

Dal vertice Espo sul regolamento servizi portuali



Giuliano Gallanti

ROMA – E' toccato all'Italia, proprio a Roma, di parlare del regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti. Come abbiamo riferito nel numero scorso de La Gazzetta Marittima, un importante passo avanti è stato fatto nel riconoscere la legittimità della regolamentazione italiana del pilotaggio e dell'ormeggio, considerati per motivi di sicurezza fuori dalle regole della concorrenza aperta. Nel giorno in cui la Commissione, il Parlamento e il Consiglio dell'Ue hanno raggiunto l'accordo su un testo condiviso che verosimilmente verrà adottato verso la fine del 2016, il comitato esecutivo dell'Organizzazione Europea dei Porti (Espo) si è infatti riunito nella capitale italiana per parlare degli effetti che l'applicazione diretta di un atto di diritto comunitario avrà su ogni Paese membro.

Nel quartier generale di Assoporti – riferisce una nota ufficiale – i vertici della European Sea Ports Organisation hanno analizzato i punti principali del nuovo "pacchetto porti", che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali; stabilisce requisiti minimi sia relativamente alla qualificazione professionale del personale, sia alle attrezzature necessarie per operare in sicurezza; stabilisce principi per rendere trasparenti le relazioni finanziarie fra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali, prevedendo la fissazione autonoma dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali.

Al centro della discussione, avviata nella sede dell'Associazione dei porti Italiani, c'è stato l'atteggiamento ritenuto "ondivago" del legislatore europeo: che se da una parte assegna ai singoli porti la sola facoltà di stabilire i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali sulla base delle proprie strategie commerciali e di investimento, dall'altra richiama al rispetto delle regole della concorrenza. L'impianto del regolamento – questo il succo del ragionamento – ha una vocazione naturale verso la piena trasparenza e autonomia dei porti europei i quali, per competere a pieno titolo nel libero mercato, non possono essere soggetti a regole differenti sulla base del quadro di riferimento nazionale. Dopo aver più volte sottolineato l'importanza dell'autonomia gestionale e finanziaria dei porti, i rappresentanti delle Autorità Portuali dell'Ue hanno valutato alcune proposte di studi: uno sul potenziale dei porti marittimi e delle vie di acqua interne, e uno relativo al trasporto marittimo, che sarà presentato nel mese di settembre. Infine, è stata valutata, e rinviata ad un prossimo confronto a Bruxelles, la richiesta di adesione ad Espo quale membro osservatore di alcuni porti adiacenti all'Unione. "È stato un importante momento di confronto – ha detto il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che per conto di Assoporti rappresenta le istanze dei porti nazionali in sede europea – in quanto l'Espo è tornata a riunirsi in Italia dopo una lunga assenza. Al centro della discussione c'è stato il regolamento sull'accesso ai servizi portuali approvato da Commissione e Consiglio e per il cui perfezionamento manca solo l'ulteriore passaggio in Parlamento. Credo sia urgente e necessario – ha concluso Gallanti – aprire un dibattito interno visto che, essendo immediatamente esecutivo, il regolamento andrà ad impattare direttamente sulla portualità italiana".

IL RETROSCENA

Presidenza del Porto Signorini favorito

Il segretario generale della Regione spinto da Giovanni Toti

È un andamento lento ma costante il cammino della riorganizzazione delle Autorità portuali. A partire da Genova che sta provando a far valere la sua supremazia nei fatti, con scali altrettanto cruciali come Napoli. Che ha un alliere potente: il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. Lui, per contrappasso, potrebbe, anzi quasi sicuramente, avvantaggiare, Giovanni Toti e il suo centrodestra. Aiutandoli a accaparrarsi il presidente. Chi? Paolo Emilio Signorini, pare.

WANDA VALLI A PAGINA VI

IL RETROSCENA

San Giorgio, Signorini sempre più in pole per la presidenza

WANDA VALLI

Ci siamo quasi, non ancora, ma forse. È un andamento lento ma costante il cammino della riorganizzazione delle Autorità portuali. Non una riforma, se mai un assaggio, gestito dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, consentito dai decreti delegati della legge Madia per la riforma della Pubblica Amministrazione. E riordinare le Autorità portuali vuol dire, in pratica, scendere a 15, quindi accorpate porti, quindi scatenare il diavolo a quattro della politica. A partire da Genova che, a distanza e con pochi allievi, se pur di valore, sta provando a far valere la sua supremazia nei fatti, con scali altrettanto cruciali come Napoli. Che ha un alliere potente: il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. Lui, per contrap-

passo, potrebbe, anzi quasi sicuramente, avvantaggiare, Giovanni Toti e il suo centrodestra. Aiutandoli a accaparrarsi il presidente. Chi? Paolo Emilio Signorini, pare.

A discutere di riforma mancata, si sono ritrovati ieri pomeriggio nella sede della Società di Lettere e Conversazioni Scientifiche, accolti da Marco Macciò, due giuristi: Beppe Pericu e Maurizio Maresca, consigliere economico e giuridico del presidente del Consiglio, ex presidente [redacted] a Trieste. Poi Fabio Capocaccia che [redacted] di Genova è stato segretario. Maresca riassume alcuni punti fermi. I tempi: se è vero che il Consiglio dei Ministri non ha ancora in calendario la mini riforma, è altrettanto probabile che si arrivi a un'approvazione entro questa sessione estiva. Solo dopo, precisa il professor Pericu, inizierà l'iter per accor-

pamenti e presidenze. Spiega l'ex sindaco: «Questa, in realtà, è una pseudo riforma, è un riordino dei porti, con accorpamenti e nuovi criteri di scelta». Il potere di fatto viene di molto accentrato, le Autorità portuali, alla fine, scendono a 15 come i porti considerati di livello europeo. Ma finché non si trova un'intesa sul nome del presidente restano i commissari, o quelli in carica, o di nuova nomina. È il caso di Genova che il commissario lo ha da mesi. E qui arriva il "codice De Luca". Che accade? Il presidente della Regione Campania chiede e ottiene 36 mesi di tempo prima di accorpate Napoli e Caserta. La Liguria si affretta. Risultato? Con ogni probabilità, Giovanni Toti potrebbe accettare una nomina rapida purché con un candidato di sua fiducia. Il nome? Paolo Emilio Signorini, attuale segretario generale della Regione, già in forza al ministero dei Traspor-

- segue

ti. A meno che non passi un altro ragionamento, più politico. Questo: a Savona il centrodestra di Toti ha conquistato il Comune, i Cinque Stelle incalzano e si prepa-

rano alla grande battaglia: le Comunali del prossimo anno a Genova. Se a Renzi qualcosa importa, non lascerà così tanto campo libero a Toti. Ultima possibilità: il

premier potrebbe decidere lui chi mettere a guidare la nuova Autorità. E far saltare ogni piano.

GIUSEPPE PERICU



Il segretario generale della Regione la carta di Toti
Pericu e Maresca dibattono della riforma al Ducale



GLI ESPERTI

Sopra Maurizio Maresca, a lato Giuseppe Pericu. La riforma Delrio sui porti fa discutere specie per quanto riguarda gli accorpamenti degli scali come Genova e Savona

LA POLEMICA

M5S: smog in porto, Regione tace

«**L**E Riparazioni navali inquinano? Invece di fare qualcosa, gli assessori in Regione non sanno di chi siano le competenze»: Alice Salvatore, portavoce M5S in consiglio regionale, ha presentato un'interrogazione chiedendo l'intervento della giunta «per risolvere il problema dell'inquinamento ambientale causato dalle riparazioni navali» ha spiegato «nelle altre città portuali si trovano a 5 chilometri dal centro abitato, da noi sono a 200 metri. A Marsiglia sono state delocalizzate a 8 chilometri». L'assessore regionale all'Ambiente, Giacomo Giampedrone, che pure ha riconosciuto il problema e si è impegnato a svolgere approfondimenti, però, ha spiegato che l'interlocutore adatto sarebbe stato l'assessore Edoardo Rixi, allo Sviluppo economico. «Rixi però mi ha detto che la competenza è tutta di Giampedrone - attacca Salvatore - e allora prendiamo atto che la situazione così grave non sarà risolta da nessuno perché l'attuale giunta della Regione Liguria non riesce neppure ad acclarare quali competenze siano di chi, figuriamoci come possono pensare di intervenire, né tantomeno risolvere il problema».

Il Secolo XIX

Da Bisagno e Garrè un ultimatum a Genova

GENOVA. Il grido d' allarme arriva dal mondo imprenditoriale legato al comparto ma rittimo. Una richiesta di attenzione, che suona anche da ultimatum, rivolta a politici locali e istituzioni.

Il messaggio è chiaro: Genova rischia di perdere un altro pezzo della propria industria e dire addio ad una parte della cantieristica navale, se la classe politica non darà risposte concrete agli imprenditori che operano in città. I vertici di Gin (Genova Industrie Navali), hanno fatto sapere che abbandoneranno le attività di costruzione, riparazione e demolizione presenti nel capoluogo ligure, se entro la fine dell' anno non ci saranno precisi impegni sulla prioritizzazione dei bacini di carenaggio del porto (Ente Bacini) e sul progetto del Blue Print, il waterfront disegnato da Renzo Piano che prevede più spazi per i cantieri. «Vogliamo avere risposte certe», spiega il presidente di Gin, Marco Bisagno. «Il mio vuole essere un messaggio comune che positivo aggiunge per la volontà è quella di restare. Ma senza tempi certi, andremo ad investire altrove, dove già operiamo». Tradotto: via dalla Liguria demolizioni e costruzioni navali, dirottate a Piombino, e riparazioni in Francia, a Marsiglia.

Mentre a Genova resterebbe solo la nautica. «Siamo costretti a fare un ragionamento di questo tipo», sottolinea Ferdinando Garrè, ad di Gin, la holding costituita dall' unione di due cantieri genovesi (T. Mariotti e San Giorgio del Porto) che genera oltre 500 posti di lavoro diretti (di cui quasi 400 nel capoluogo ligure). «Se dovessimo rivolgerci altrove, sotto la Lanterna manterremo il personale che abbiamo, escludendo qualsiasi tipo di crescita», chiude Garrè. Ai due operatori ha risposto il commissario del porto. «Sulla prioritizzazione di Ente Bacini ha detto l' ammiraglio Pettorino l' **Autorità portuale** sta lavorando agli ultimi dettagli e conto di portare la gara in commissione prima della pausa estiva. Quanto al Blueprint, tutti sanno che Palazzo San Giorgio è da sempre soggetto promotore per la realizzazione del progetto». Sull' argomento è intervenuto poi il deputato Luca Pastorino. «Raccoglio il grido d' allarme di una azienda che dà lavoro a 400 persone. Nei prossimi giorni incontrerò Bisagno e Garrè».

Attività marittima. Mariotti e San Giorgio pronti a spostare lavorazioni a Marsiglia e Piombino: contestata la mancanza di decisioni dell' **Autorità portuale**

Cantieri navali, a Genova si rischia la fuga

genova Se Genova non prenderà decisioni chiare sul riassetto dell' area delle riparazioni navali entro la fine di quest' anno, perderà il core business - che sarà spostato tra Marsiglia e Piombino - di due tra le più importanti aziende di riparazioni e costruzioni navali: T Mariotti e San Giorgio del porto, legate a filo doppio, dal 2008, nella holding Gin (Genova industrie navali), che è il primo player privato italiano del settore.

La compagine, guidata dal presidente Marco Bisagno (Mariotti) e dall' ad Ferdinando Garrè (San Giorgio), genera un fatturato di circa 200 milioni e oltre 500 posti di lavoro diretti, con un indotto medio di 1.200 persone.

Gin lavora in Italia e all' estero con otto bacini, cinque a Genova e tre a Marsiglia, dove ha investito 5 milioni e ha preso in gestione anche il bacino più grande del Mediterraneo (lungo 465 metri), che entrerà in servizio a settembre. Ha inoltre attivato un investimento da 13 milioni sul polo delle demolizioni navali di Piombino in un' area di 120mila metri quadrati. Infine Gin ha a disposizione un cantiere a San Giorgio di Nogaro (Udine). Le aziende guidate da Garrè e Bisagno, peraltro, lavorano (nell' ambito del consorzio Saipem - San Giorgio) anche alla demolizione della Costa Concordia.

«Genova industrie navali - ha detto ieri Garrè, in un meeting convocato ad hoc - sta investendo su tutte le attività della cantieristica in un' ottica di diversificazione e sviluppo. Vogliamo continuare a puntare su Genova, ma abbiamo bisogno di risposte concrete su tematiche fondamentali». Cioè il problema dell' assegnazione dei bacini di carenaggio del porto di Genova (in capo all' **Autorità portuale** che da anni dovrebbe avviare una privatizzazione) e il riassetto e l' allargamento dell' area delle riparazioni navali con il Blue print, il progetto messo a punto da Renzo Piano per rivitalizzare il waterfront genovese (anche questo fermo). «Amiamo Genova - ha aggiunto Bisagno - ma se entro la fine anno la città non avrà preso delle decisioni sulle questioni in campo, andremo a investire altrove. Sotto la Lanterna ci limiteremo a mantenere un' area di riparazioni per nautica da diporto (e non si escludono collaborazioni col vicino cantiere Amico & Co, ndr), cercando di fare il possibile per mantenere la forza lavoro che abbiamo. Alle istituzioni genovesi e liguri, all' **Autorità portuale** e anche a Roma chiediamo, dunque, risposte, magari negative, ma risposte. Qui a Genova non si muove nulla, a Marsiglia e Piombino è diverso». Quindi, se entro fine anno non ci sarà una presa di posizione chiara delle istituzioni, la parte di costruzioni navali di Gin che attualmente è attiva a Genova potrebbe spostarsi a Piombino, dove, spiega Garrè, «abbiamo grandi spazi ed è possibile demolire una nave mentre se ne costruisce un' altra»; invece riparazioni e trasformazioni potrebbero essere trasferite a Marsiglia.

L' ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario della port Authority, replica, affermando di comprendere «l' apprensione degli imprenditori. Ma è opportuno chiarire che sulla privatizzazione dell' Ente bacini l'

Autorità portuale sta completando in questi giorni gli ultimi dettagli tecnici. Conto quindi di portare in comitato **portuale** la gara prima dell' estate. Per quanto riguarda il Blue print, tutti sanno che l' Authority è da sempre soggetto promotore e in prima linea per la sua realizzazione».

Cantieristica, Bisagno e Garrè lanciano un ultimatum a Genova

Genova - Appello a istituzioni e mondo politico. Entro fine anno, i vertici di Genova Industrie Navali, decideranno se puntare ancora su Genova oppure orientarsi definitivamente verso Marsiglia e Piombino.



Genova - **Una visione chiara per il futuro della cantieristica a Genova**, che passi attraverso risposte concrete e tempi certi sulle infrastrutture dell'area portuale. E' quanto ha chiesto alle istituzioni locali, soprattutto, il primo player privato della cantieristica in Italia e uno dei più importanti del Mediterraneo, **Genova Industrie Navali (Gin)**, in una conferenza stampa convocata questa mattina nel capoluogo ligure.

«Se entro fine anno in questa città non verranno prese delle decisioni - ha detto il presidente di Gin, Marco Bisagno - andremo ad investire altrove. E qui ci limiteremo a mantenere, cercando di fare il possibile, quello che abbiamo. Dalle istituzioni liguri, dall'Autorità portuale ed anche da Roma vogliamo risposte, anche negative, ma vogliamo risposte. **A partire dalla gara la privatizzazione di Ente Bacini e dal futuro sviluppo del progetto del Blueprint. A Marsiglia e Piombino, dove lavoriamo, le cose sono differenti.** Qui a Genova non si muove nulla, e la scelta, se qualcosa non cambia, sarà quella di andare ad investire altrove. In Liguria rimarrà solo la piccola e media nautica, sperando di riuscire mantenere la forza lavoro che attualmente impieghiamo. Ma per i grandi lavori di cantieristica, riparazione e demolizione navale, **ci orienteremo in altri porti».**

- segue

La holding, costituita nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi (T. Mariotti e San Giorgio del Porto), è specializzata in costruzioni navali, riparazioni e demolizioni. Con un fatturato di circa 200 milioni di euro e 8 bacini (5 a Genova e 3 a Marsiglia), oggi Gingenere **oltre 500 posti di lavoro diretti e un indotto medio di circa 1.200 persone**. L'azienda negli scorsi anni si è espansa all'estero, a Marsiglia, dove gestisce il più grande bacino del Mediterraneo, e sta lanciando a Piombino un grande polo nazionale per le demolizioni navali. Nell'incontro di questa mattina, i vertici aziendali - **Marco Bisagno e Ferdinando Garrè** - hanno chiesto alle autorità genovesi di tracciare, in maniera chiara e condivisa, **un programma industriale per il futuro dell'area di Genova e delle sue infrastrutture portuali**, in modo da dare risposte concrete a tutte le attività economiche che vi ruotano attorno.

«La cantieristica è parte integrante della tradizione genovese e genera lavoro per migliaia di piccole e medie imprese in tutta Italia. Questo settore ha infatti un grande effetto moltiplicatore per l'economia: ogni euro investito in cantieristica attiva 2,4 euro per le imprese dell'indotto - ha spiegato **Ferdinando Garrè**, amministratore delegato - e Genova Industrie Navali sta investendo su tutte le attività della cantieristica, dalla costruzione alla riparazione e demolizione di navi, in un'ottica di diversificazione e sviluppo. **Vogliamo continuare a puntare su Genova, ma abbiamo bisogno di risposte concrete su tematiche fondamentali».**

Ente Bacini, Pettorino risponde a Bisagno e Garrè

Genova - Il commissario dell'Autorità portuale di Genova replica all'ultimatum di Gin, Genova industrie navali, che chiede certezze su futuro del settore entro la fine dell'anno.



Genova - **«Capisco l'apprensione degli imprenditori, ma è opportuno chiarire che sulla privatizzazione di Ente Bacini la struttura dell'Autorità portuale sta lavorando agli ultimi dettagli tecnici e per questo conto di portare la gara in comitato portuale prima della pausa estiva».** Il commissario dell'Autorità portuale di Genova, **Giovanni Pettorino**, risponde all'ultimatum di Gin, **Genova Industrie Navali**, che chiede certezze su futuro del settore entro la fine dell'anno. Per la precisione, stando alle indiscrezioni, il bando di gara che permetterà la privatizzazione dei bacini di carenaggio dello scalo, dovrebbe essere proposto all'approvazione nella seduta del 28 luglio. **«Quanto al Blueprint di Renzo Piano**, tutti sanno che l'Autorità portuale - aggiunge Pettorino - **è da sempre soggetto promotore, in prima linea, per la realizzazione».**

Riparazioni Navali ultimatum alla città “Pronti ad andare via”

Marco Bisagno: “Senza certezze su Blue Print e privatizzazione della concessioni, non c'è futuro”

VALENTINA FVELLI

CINQUE mesi per far ripartire la città. È l'ultimatum diretto [] che arriva da Genova Industrie Navali, la holding composta da Mariotti e San Giorgio del porto, decise a delocalizzare costruzioni e riparazioni navali a Piombino e Marsiglia se dal capoluogo ligure non arriverà un piano concreto sul futuro industriale e sulle infrastrutture portuali. Quasi novant'anni dopo la loro fondazione, le storiche aziende sono pronte a lasciare Genova. «La città non ha ancora le idee chiare su ciò che vuole fare ma è ora di prendere delle decisioni. Non si può continuare a rimandare - spiega Ferdinando Garrè, amministratore delegato del primo player privato della cantieristica in Italia. Se entro fine anno non partirà il bando di gara per la privatizzazione dei bacini e non ci sarà una programmazione concreta del Blue

Print, qui resterà solo la nautica. Mancano gli spazi per portare avanti i nostri progetti e un piano industriale per il futuro. Basti pensare che lo scorso anno per la prima volta nel porto di Genova non è entrata neppure una nave da crociera di ultima generazione». Una scelta inevitabile, ma costruttiva, secondo i vertici dell'azienda che vale 200 milioni di fatturato con otto bacini suddivisi tra Genova e Marsiglia. «Dove negli ultimi anni abbiamo investito 5 milioni di euro. Una realtà, quella francese, già strutturata per spostare tutto il settore delle riparazioni - ricorda Marco Bisagno, presidente di Genova Industrie Navali. Altri 13 milioni li abbiamo destinati a Piombino dove stiamo concludendo l'iter per la concessione delle aree portuali, 120 mila metri quadrati. Praticamente il doppio di quelle genovesi con buone possibilità di espansione per un progetto multifunzionale dal settore delle costruzioni e quello delle demolizioni. Un nuo-

vo mercato avviato con la demolizione della Concordia in cui l'85% del materiale è stato riciclato. Stiamo già prendendo accordi con la Marina Militare per seguire nuovi progetti». Mentre a Genova resterà solo l'attività complementare, con un'area

cantieristica più leggera e meno impattante, senza interventi strutturali ma razionalizzando le aree già esistenti. E in ballo ci sono anche 400 posti di lavoro

solo nel capoluogo ligure, a cui se ne aggiungono altri 1.200 dell'indotto per un settore, secondo l'analisi di Unioncamere, in grado di moltiplicare il fatturato dell'indotto fino a 2,4 euro per ogni euro investito. Un impatto occupazionale ancora tutto da valutare, ma se a Genova restasse solo la nautica già si parla di blocco del turnover e nuove professionalità per salvare i posti di lavoro.

Due i punti su cui le industrie navali chiedono un riscontro per non avviare la delocalizzazione.

Il Blue Print, il disegno del waterfront del levante affidato all'architetto Renzo Piano che poggia su un concetto di fondo, la separazione fra nautica e riparazioni navali, fra diporto e industria. «Ma al momento rimasto fermo sulla carta - rilancia Garrè - Il ricorso al Tar contro il progetto presentato dallo Yacht Club e

dei circoli nautici su questo piano riflette perfettamente lo spirito di una città che ha paura del cambiamento mentre noi chiediamo una programmazione con tempi e interventi certi». Dall'altra parte il bando di gara per la privatizzazione dei bacini. «Ne sento parlare da vent'anni ma è rimasto tutto in stand-by», spiega Marco Bisagno. «Credo che finalmente ci sia la volontà di privatizzare, in un momento di così grande cambiamento anche per la governance dei porti. Da parte nostra c'è la volontà di restare a Genova ma siamo stupefatti di combattere contro i mulini a vento».

“A Marsiglia e Piombino investimenti importanti supportati da aree di grande rilevanza. Qui è sempre tutto fermo...”



LA BATTAGLIA DELLE AREE
La zona delle
Riparazioni
Navali A Lodi
Marco Bisagno

Gin: risposte su Blueprint o andremo a Marsiglia e Piombino

Imprenditori: 'Basta attese, a Genova potremo fare solo nautica

(ANSA) - GENOVA, 5 LUG - "Vogliamo risposte concrete dalle istituzioni entro fine anno per fare le nostre scelte. Se non ci saranno precisi impegni sulla privatizzazione dei bacini di carenaggio e sul Blue Print (il nuovo waterfront disegnato da Renzo Piano che prevede più spazi per i cantieri navali), ci adatteremo e delocalizzeremo gran parte della nostra produzione da Genova, continuando a fare qui solo quello che ci consentono gli spazi esigui a terra e i piccoli bacini". E' l'ultimatum di Marco Bisagno e Ferdinando Garrè, presidente e Ad di Gin, 'Genova industrie navali', holding nata con l'unione dei cantieri genovesi Mariotti e San Giorgio del porto, specializzata in costruzioni, riparazioni e demolizioni navali che dal 2010 ha anche il cantiere di Marsiglia con il più grande bacino del Mediterraneo e sta lanciando a Piombino, con la Fratelli Neri, il polo nazionale per le demolizioni. Il valore della produzione di Gin e delle controllate è di circa 200 milioni di euro. I dipendenti diretti tra Genova e Marsiglia sono oltre 500 tra Genova e Marsiglia. Gli investimenti sono 13 milioni di euro su Piombino e 5 su Marsiglia. Pochi mesi, poi le scelte. Se Autorità portuale, Comune e Regione non daranno certezze per le infrastrutture, Gin sposterà gran parte dell'attività su Marsiglia e Piombino, dove gli spazi sono enormi e le risposte arrivano in tempi brevi. "Non possiamo aspettare ancora. Non vuol dire che andremmo via da Genova, qui potremmo pensare a un mercato più piccolo, alla nautica e i grandi yacht che possono entrare nei bacini di carenaggio", dice Garrè. "Il più grande dei bacini di Genova è come il più piccolo di Marsiglia, 267 metri per 40. Mentre il più grande di Marsiglia, che sarà consegnato a settembre, è 465 per 85. Questo è il primo anno in cui nel porto di Genova non entra in bacino per lavori una nave da crociera, a parte la piccola Seabourn, perché le navi di nuova generazione sono troppo grandi", ricorda Marco Bisagno a proposito dei problemi da risolvere per consentire lo sviluppo dei cantieri navali a Genova. Dell'ampliamento di uno dei cinque bacini di carenaggio per poter effettuare lavori sulle navi più grandi si parla da anni, ma finora i lavori non sono partiti. E poi c'è la questione degli spazi a terra, a loro volta insufficienti. Basti pensare che nel capoluogo le aree a disposizione ammontano a 53 mila metri quadrati, a Marsiglia sono 100 mila e a Piombino 120 mila, cioè il doppio. "Genova industrie navali sta investendo su tutte le attività della cantieristica, dalla costruzione alla riparazione e demolizione di navi, in un'ottica di diversificazione e sviluppo. Vogliamo continuare a puntare su Genova, ma abbiamo bisogno di risposte concrete su tematiche fondamentali. Lo sviluppo e il successo futuro della cantieristica passano attraverso le infrastrutture: non c'è cantieristica se non ci sono infrastrutture adeguate. Ad oggi sono stati presentati numerosi progetti ma continuano a restare sulla carta", dicono Bisagno e Garrè. Se non cambierà qualcosa entro l'anno quindi le scelte del gruppo si faranno spostando le costruzioni navali a Piombino o Marsiglia mentre i due cantieri genovesi potrebbero puntare sulla nautica da diporto. "Cercheremo di mantenere l'occupazione (oggi a Genova ci sono circa 400 dipendenti fissi, ndr) - dice Garrè - ma non la svilupperemo".

«Si risolva il guaio della Fi Pi Li per il porto»

Interrogazione di Gazzetti (Pd): dotazioni infrastrutturali indispensabili per la viabilità e l'economia

■ LIVORNO

Lo stato dell'arte e i tempi relativi al ripristino dell'asse di penetrazione della Fi-Pi-Li con il porto di Livorno, in corrispondenza dello svincolo di via Quaglierini. È quanto chiede alla giunta il consigliere regionale Francesco Gazzetti (Pd) che su questo tema ha appena presentato un'interrogazione a risposta scritta.

«Le dotazioni infrastrutturali sono fondamentali per l'efficienza della viabilità, lo scorrimento del traffico, la sicurezza così come per l'economia -

spiega il consigliere Gazzetti - questo vale ancor di più per un porto come quello di Livorno che deve fare i conti con un intervento da completare assolutamente».

«Mi auguro quindi - riprende - che al più presto si arrivi alla soluzione di questa situazione che si protrae ormai da troppo tempo. Il ripristino dell'asse diretto di penetrazione nel porto di Livorno, così come concepito al momento della realizzazione dell'ultimo tratto della Fi-Pi-Li, prima dunque del cedimento del tratto dell'opera di inuba-

mento dell'antifosso che serve lo Scolmatore, è ormai imprescindibile».

Gazzetti nell'interrogazione ripercorre la vicenda che parte dal marzo del 2008, quando il cedimento provocò una voragine nella rampa di accesso all'asse di penetrazione proprio in corrispondenza dello svincolo su via Quaglierini, che fu immediatamente chiusa.

Nel 2013 la Provincia di Livorno, su mandato della Provincia di Firenze, ha elaborato la progettazione definitiva ed esecutiva per il ripristino com-

pleto: alla Regione, secondo il quadro economico di massima (l'importo complessivo per i lavori è circa 3 milioni e 300 mila euro) toccherebbero oltre 2 milioni.

«È chiara - conclude Gazzetti - l'importanza strategica, anche in termini commerciali, che riveste questo accesso diretto al porto di Livorno; un accesso importantissimo anche per le attività economiche e produttive del resto della regione. Ed è per questo che è fondamentale avere risposte certe e concrete sui tempi di ripristino».



La voragine sulla Fi-Pi-Li

Trasporto Europa

Lucarelli chiede spazi al porto di Livorno

Il terminalista lamenta le scarse certezze sulla propria concessione in porto che mette a rischio il lavoro di quaranta addetti.

Nel porto di Livorno, scalo dove la mancanza di spazi è un fattore con cui ogni azienda è costretta a fare i conti, la società terminalistica Lucarelli Terminal Livorno (LTL) lancia un grido d'allarme per avere una **concessione più ampia e maggiore durata**. L'azienda presieduta dall'ex calciatore Cristiano Lucarelli con una nota ufficiale ha espresso tutta la sua preoccupazione per la precarietà della propria dotazione di banchine, che potrebbe mettere a rischio la stabilità dei quaranta addetti della società già nel prossimo futuro.

La concessione per il molo 54, su cui comunque pesa il divieto di attracco per navi superiori ai 150 metri, scade nel 2017 e la recente delibera con cui l'Autorità Portuale ha concesso a Lucarelli l'utilizzo di un accosto al lato Nord del Molo Italia, "appare come una soluzione estemporanea e di breve periodo", spiega la società terminalista. Il diritto di utilizzo vige infatti dal 1° luglio al 31 dicembre 2016, e riguarda esclusivamente gli attracchi di una nave cargo di Tirrenia.

Se la compagnia oggi controllata da Onorato Armatori decidesse di disdire questo contratto, Lucarelli si troverebbe nella **paradossale condizione di disporre di un accosto che però non potrebbe utilizzare anche qualora la società riuscisse sul mercato ad assicurarsi nuovi clienti e nuovi traffici**. Per questo la società livornese ha chiesto al più presto "l'apertura di un tavolo di confronto con le parti sociali coinvolte per risolvere in modo rapido e definitivo i problemi di LTL e dei suoi lavoratori che mettono l'azienda in una condizione di emergenza lavorativa a causa della grave inferiorità infrastrutturale rispetto alla concorrenza".

Depuratore: ecco dove sarà trasferito Un'area deserta, ma Colle reagisce

L'assessore all'ambiente Demi attacca il Movimento Cinque Stelle

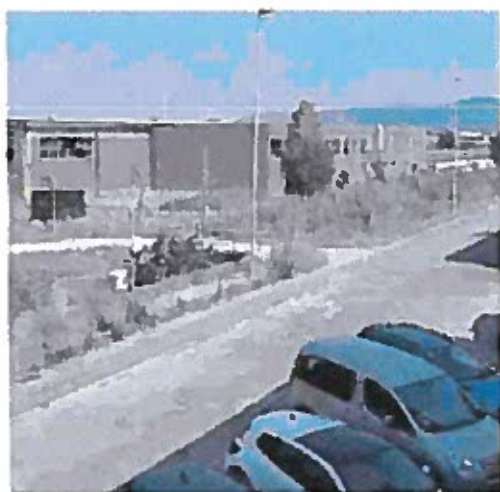
IL DEPURATORE della discordia. Da anni si parla di spostare il Rivellino dal quartiere della Venezia. Gli abitanti della zona, infatti, spesso si lamentano del cattivo odore che arriva fin dentro le case, soprattutto nelle giornate estive. Lunedì in quarta commissione è arrivata la proposta choc dell'ex direttore dell'Asa, Michele Caturegli che ha ipotizzato il trasferimento del depuratore dal centro della città alla periferia. Precisamente in via Enriquez, nei pressi della vecchia Trw. Eni e [redacted] sono i proprietari di quell'area, che versa in condizioni di totale abbandono. Entrambi non sembrano particolarmente interessati alla zona, visto che il primo vorrebbe vendere, mentre la seconda cederebbe addirittura la proprietà. Ma per avere un'idea migliore della zona in questione ieri pomeriggio siamo andati a fare un sopralluogo.

ABBANDONO totale, erba alta, cani randagi e rifiuti lasciati ovun-

que. E il caldo asfissiante delle 16.30 rendeva il tutto ancor più desolante. Dopo aver cercato un po' in giro il luogo dove dovrebbe sorgere il nuovo depuratore, percorrendo in lungo e in largo la deserta via Enriquez, finalmente abbiamo individuato la zona. Dietro un grande cancello, proprio accanto alla vecchia Trw si estende un lungo campo, coperto interamente da un vasto canneto. Dall'altra parte della strada c'è il capannone dell'Ital Oil e un piazzalone. «Nogarini prima al posto della Trw ci voleva fare un centro di ricerca - ha detto un camionista, l'unica persona che è transitata nella zona nel giro di un'ora - adesso vogliono farci un depuratore...». Ovunque si pensi di spostare il depuratore, comunque, il lavoro da fare sarà tantissimo. E costerà diversi milioni di euro. Forse ad Asa conviene sostenere lo spostamento, prima di spendere soldi per la bonifica dell'area. Intanto la polemica corre sui social, dove l'assessore colligiano Riccar-

do Demi, in difesa del suo comune ha detto che «è singolare che il M5S presenti delibere ad hoc in consiglio comunale a Collesalveti e poi nulla obietti sullo spostamento di un depuratore intero alle porte del nostro comune. Vediamo quale altro compromesso al ribasso mettono in atto i 2 meet-up». A dargli manforte anche tutto il gruppo Pd di Colle: «Assoluta contrarietà - si legge nella nota - circa la proposta di delocalizzazione del depuratore del Rivellino nella zona individuata dall'amministrazione livornese, adiacente al nostro territorio comunale. Da sottolineare che in tale impianto, oltre alle acque civili, l'amministrazione Comunale di Livorno sembra intenzionata a trattare anche le acque di percolato provenienti dalla discarica di Vallin dell'Aquila e le acque di Raffineria Eni. Ancora una volta assistiamo ad una gestione a Cinque Stelle livornese che tende a scaricare sui territori limitrofi, senza alcun preventivo coinvolgimento, le proprie problematiche».

Niccolò Cecioni



LO SCONTRO L'area in via Enriquez e l'assessore colligiano all'ambiente Riccardo Demi



L'ATTRAZIONE

GLI ORARI

LE VISITE SARANNO APERTE ANCHE OGGI, SIA LA MATTINA FINO ALLE 12, SIA NEL POMERIGGIO DALLE 17 ALLE 18,30, MA SOLO PER GRUPPI ORGANIZZATI CHE SIANO PRENOTATI

Assalto alla nave scuola Vespucci Entusiasmo e qualche mugugno

Un fiume di gente per visitare il veliero. Ma c'è chi è rimasto a terra

di ANTONIO FULVI

- LIVORNO -

NAVE VESPUCCI, lo splendido tre alberi-scuola della Marina Militare, salpa domani dal porto mediceo per la crociera estiva d'addestramento degli allievi dell'Accademia. La partenza è prevista tra le 11 e le 1,30: lasso di tempo necessario sia per le complesse manovre del grande veliero, sia perché in questi giorni il traffico alla bocca del porto è congestionato, per i tanti traghetti e le tante navi da crociera in movimento.

COME ogni anno, la partenza del Vespucci sarà uno spettacolo per centinaia di persone, buona parte delle quali giunta apposta in questi giorni a Livorno per salutare i "pivoli", ovvero gli allievi della 1ª classe dell'Accademia che affrontano per la prima volta una vera navigazione. Per molti di loro il Vespucci è stato aperto alle visite da lunedì a ieri, e lo sarà anche oggi, sia pure con un orario che per parecchi aspiranti visitatori è stato una cocente delusione. Alle 21 di lunedì, con una splendida serata e la banchina affollata ancora di almeno duecento persone, il picchetto di

guardia al barcarizzo della nave ha chiuso le visite, malgrado le proteste di chi era arrivato anche da lontano per godersi la bella nave. Come la famiglia Franchini, arrivata da Castelfiorentino solo ed esclusivamente per la nave e costretta a un rientro nella notte senza essere salita a bordo. Dal Vespucci ovviamente arrivano le scuse: ma l'afflusso dei



Il capitano Pacifici

Il capitano di vascello Curzio Pacifici: «Gli orari sono subordinati alle attività di bordo»

visitatori è stato tale, in questi giorni, che alla fine si è dovuto ricorrere al "contingentamento" e a far rispettare gli orari, perché a bordo c'erano ancora centinaia di adempimenti da compiere in preparazione per la partenza. «Siamo orgogliosi dell'interesse che il Vespucci suscita - ha detto il comandante della nave, il livornese capitano di vascello Curzio Pacifici - e facciamo tutto il possibile perché i visitatori siano

ben accolti. Ma gli orari sono, necessariamente, subordinati alle attività di bordo». Le visite saranno aperte anche oggi, sia la mattina fino alle 12, sia nel pomeriggio dalle 17 alle 18,30: ma solo per gruppi organizzati che si siano prenotati (Marina d'Italia, Lega Navale, Agesci, Federazione Italiana Vela, Unicef). Chi non ce l'ha fatta - ricordano dall'ufficio stampa della Marina Militare - può consolarsi con la cerimonia della partenza, domani in tarda mattinata, con la suggestione della banda musicale (fanfara) dell'Accademia Navale che suonerà dalla banchina durante la manovra di uscita.

A BORDO saranno in 400 a partire per la crociera: tra i quali il centinaio di "pivoli" - tra ragazzi e ragazze, compresi dieci allievi delle marine amiche - che saluteranno il porto e il picchetto dell'Accademia Navale dagli alberi della nave. Perché tutti ricordino che il Vespucci è prima di tutto un veliero, un bellissimo e ormai unico veliero italiano (aveva un gemello, il Colombo, che fu ceduto all'Unione Sovietica alla fine della II guerra mondiale ed è andato distrutto in un incendio) che tutti ci invidiano. Buona navigazione e buon vento.

- segue



IL FASCINO La nave scuola Amerigo Vespucci parte domani alla volta del Mediterraneo con gli allievi dell'Accademia Navale



AFFLUENZA
La presenza della nave scuola Amerigo Vespucci a Livorno ha richiamato in città tantissime persone che hanno voluto visitare lo storico veliero che salperà, domani, alla volta del Mar Mediterraneo e del Nord Europa con a bordo gli allievi del primo anno dell'Accademia Navale

TRA LORO BELLAVISTA CALTAGIRONE

Civitavecchia, per il porto 9 a processo

A giudizio Francesco Bellavista Caltagirone e altri otto imputati coinvolti nell'inchiesta sul porto turistico di Fiumicino. L'imprenditore alla guida del gruppo Acqua Marcia, insieme ad altri sei manager e a due funzionari regionali, verrà processato dal Tribunale di Civitavecchia con l'accusa di frode in pubbliche forniture. Secondo il pm Lorenzo Del Giudice, con un giro di subappalti ed eseguendo opere in maniera difforme rispetto al progetto approvato per creare uno dei principali approdi del Mediterraneo, con ben 1500 posti barca, il cosiddetto "Porto della Concordia" a Isola Sacra, le aziende del gruppo Bellavista Caltagirone avrebbero risparmiato più di cinque milioni di euro e realizzato strutture che rischiavano di crollare. Tutto con un appalto dato dalla titolare della concessione demaniale, la Ip Iniziative Portuali srl alla Acqua Tirrena srl, che ha subappaltato a Peschiera Edilizia srl, subappaltando a sua volta alla Save Group e quest'ultima subappaltando alla Siel Immobiliare.

Il giudice per l'udienza preliminare Paola Petti ha così accolto la richiesta di giudizio per Bellavista Caltagirone, per i manager Della Merlonghi, Maria Rosaria Anna Campitelli, Stefano Degli'Innocenti, Emanuele Giovagnoli, Marco Pittori e Giovanni Vecchi, e per i funzionari regionali Raniero De Filippis e Luca Fegatelli, già coinvolti nel processo "Cerranopoli". Un processo fissato a Civitavecchia per il prossimo 7 novembre. Per l'accusa, attorno al porto sarebbero stati inoltre commessi abusi d'ufficio, dalle società coinvolte sarebbero stati prelevati 35 milioni di euro, riciclati su conti lussemburghesi di società opache riferibili sempre a Bellavista Caltagirone. Per tali vicende, sempre il giudice di Civitavecchia ha però dichiarato la propria incompetenza territoriale e inviato gli atti alle Procure di Roma, Milano e Lodi.



L'IMPRENDITORE

Francesco Bellavista Caltagirone andrà a processo per la vicenda del Porto di Civitavecchia

Napoli: De Magistris, sulla nomina del presidente dell'Autorità portuale non interferisco ma si faccia presto



(FERPRESS) - Napoli, 5 LUG - "Il porto è strategico per il rilancio della città, sto seguendo la vicenda in ogni passo". Così il sindaco di Napoli, Luigi de Magistris, parlando al termine di un incontro istituzionale, ha ribadito che la nomina del presidente dell'Autorità portuale è fondamentale e per questo motivo ha fatto sapere che nei prossimi giorni incontrerà il ministro Delrio.

De Magistris ha poi precisato che "non intende intervenire sulla scelta del nome, che non è di competenza del Comune".

L'importante per il sindaco partenopeo è che "sia una persona autonoma, indipendente, libera e coraggiosa, non legata al guinzaglio di una lobby, di un apparato o di un partito, ma competente con la quale collaboreremo al 100 per cento".

La Gazzetta Marittima

Elettricità e GNL: chi in banchina?

Le scelte dei porti italiani e gli indirizzi dell'armamento per ridurre le emissioni nocive in porto



Nella foto: i dirigenti del settore ambiente delle Autorità portuali al forum sulla riduzione delle emissioni in p

NAPOLI – Cercare soluzioni per ridurre le emissioni nocive in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali è uno dei grandi temi che impegnano le Authority negli ultimi anni data la sempre maggiore attenzione al rispetto dell'ambiente e di chi lo abita. Nel corso del forum Port&ShippingTech, dopo un quadro introduttivo tratteggiato dal segretario generale di Assoporti Paolo Ferrandino sulle varie opportunità oggi percorribili, i responsabili di questo settore di alcuni grandi porti, come quelli di Livorno, La Spezia, Genova, Savona, Civitavecchia e Cagliari, hanno parlato delle rispettive scelte adottate e dei progetti futuri.

GNL e cold ironing – ovvero elettrificazione delle banchine – sono stati i due grandi temi, spesso argomentati in una visione non di contrapposizione ma di complementarietà. Già nella sessione mattutina dedicata alle emissioni di CO2 e miglioramento dell'efficienza energetica si era parlato anche di elettrificazione delle banchine; e da parte degli armatori italiani la posizione emersa era stata di perplessità, non tanto nei confronti dei costi dell'investimento quanto piuttosto per il costo dell'energia, pari a 10 volte quello dell'energia prodotta a bordo. Una situazione, quella italiana, completamente diversa da paesi come la Svezia dove l'energia costa, esentasse, 3 centesimi a Kwh. E naturalmente il problema del costo dell'energia è stato ripreso anche dall'ingegner Giovanni Motta, dirigente sicurezza e ambiente dell'Autorità Portuale di Livorno, porto nel quale, lo scorso novembre, si è inaugurata una banchina con un impianto da 12 MW. Un investimento di 3 mln e 400 mila euro finanziati per il 60% dal ministero dell'Ambiente e per il rimanente, con pari impegno economico, dalla stessa Autorità portuale e dalla Regione Toscana. L'impianto progettato dalla stessa AP, collaudato da una nave della Marina Militare, ha già ricevuto la richiesta di fornitura elettrica – come riferito dall'ingegner Motta – da due delle maggiori compagnie di navi da crociera che scalano il Mediterraneo ma nonostante questo ciò che manca – ha detto ancora Motta – è una politica tariffaria che favorisca tale sistema e lo renda competitivo. Lo scalo labronico è comunque da sempre attento all'aspetto ambientale partecipando, già dagli anni 2000, a progetti europei. Capofila nello studio Greencranes nel 2013 sull'utilizzo del gas naturale liquefatto per i mezzi portuali Livorno oggi partecipa con l'iniziativa Meaning al piano nazionale sul GNL. Secondo Valeria Mangiarotti dell'AP di Cagliari e responsabile ambiente ESPO (European Sea Ports Organisation) la politica europea in questo senso è invece rivolta essenzialmente al GNL e molti porti in generale, così come quello di Cagliari, indirizzano i propri investimenti verso questa fonte energetica. Ma di fatto la competizione fra GNL ed il cold ironing non dovrebbe esistere – è la sintesi emersa dal dibattito – dato che i due sistemi possono essere complementari. Ad esempio l'elettrico non si può usare per i traghetti che normalmente hanno tempi di permanenza molto brevi, non sufficienti per questo tipo di utilizzo. E' invece sicuramente competitivo sotto il profilo delle riduzioni di emissioni per le navi da crociera che rimangono in porto per minimo 12 ore. Tutti i porti in ogni caso partecipano a progetti europei per il GNL ed investono come ritengono meglio sull'elettrificazione. A Civitavecchia il dirigente ambiente e sicurezza dell'autorità portuale, Calogero Burgio, ha informato sugli ultimi incentivi studiati sotto forma di copertura di alte percentuali di costi alle navi che hanno in dotazione casse per il GNL ed anche dell'accordo con la società livornese Ebomar, che intende investire nel porto laziale, portando su quelle coste il gas preso dal rigassificatore Olt.

- segue

Mentre Civitavecchia ha fatto i suoi tentativi per l'elettrificazione per poi ritirarsi per una serie di motivi (troppo cari gli investimenti ed il costo dell'energia per una qualità dell'aria ritenuta comunque di buon livello), il dirigente dell'AP di Savona Mariano Rosasco, ritenendo che le navi maggiormente interessate siano le portacontainers per le loro soste più lunghe e l'inquinamento acustico che producono, ha presentato l'iniziativa per un impianto da 40 MW a Savona Vado tuttavia non rinunciando a studiare le migliori soluzioni (via terra o via mare) per i rifornimenti di GNL.

"Nel porto di Genova abbiamo scelto di elettrificare le zone estremamente sensibili dedicate alle riparazioni navali a ridosso della città - ha detto il dirigente Giuseppe Di Luca - sono dodici banchine per un impianto da 15 MW, nel frattempo stiamo studiando modalità e progetti per realizzare opere tecnologiche per il GNL". Anche il porto spezzino ha già elettrificato la parte ovest del Molo Garibaldi, partecipa ai progetti europei per il GNL ed intanto si aspetta ottimi risultati ambientali e riduzione di costi dai sistemi adottati già operativi - illustrati dal dirigente Davide Vetrà - che riguardano un biofissante naturale che riduce la risospensione delle polveri sottili prodotte dai mezzi pesanti che transitano in porto, un sistema di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili grazie alla realizzazione di impianti fotovoltaici, l'utilizzo di lampade LED con basso consumo e lunga durata per le torri faro e l'adozione di auto elettriche con colonnine di alimentazione installate in porto.

Cinzia Garofoli

Il porto riuscirà a risorgere?

Il futuro di Gioia Tauro Oggi vertice a Roma

Malumori alle stelle per i paventati 442 esuberi

REGGIO CALABRIA Due riunioni separate, la prima con le segreterie regionali di Cgil, Cisl, Uil e Ugl e poi con il sindacato autonomo del Sul. Stamattina a Roma si tornerà a discutere del futuro del porto di Gioia Tauro. Una doppia riunione per definire la strategia di medio lungo termine al fine di evitare l'attivazione della procedura di mobilità per oltre 300 portuali. In mancanza di prospettive di sviluppo per ora si deve giocare sulla difensiva. Scartata quasi certamente l'ipotesi del contratto di solidarietà che alla Medcenter Container Terminal costa troppo, sarà sicuramente attivata la cassintegrazione per un altro anno.

Nel frattempo partirà la nuova avventura dell'Agenzia Portuale che avrà come compito specifico quello di gestire il personale in esubero. Questo al momento è l'unico strumento per non perdere posti di lavoro. Nel frattempo poi dovrebbe partire la costruzione del bacino di carenaggio e dovrebbe diventare operativa la fabbrica di riparazione dei contenitori (sempre se non ci saranno altri intoppi). Ecco che Regione, società terminalista dello scalo calabrese, Autorità Portuale e rappresentanti dei lavoratori cercano una quadra per evitare nuove tensioni nel grande porto di Gioia Tauro. Gli incontri si terranno presso la sede della presidenza del Consiglio dei ministri e sarà l'occasione utile anche per avere certezze del ruolo che Gioia Tauro avrà nello scacchiere della portualità italiana e che visione ha il governo sul punto.

ALFONSO NASO

La Gazzetta Marittima

Mega yachts a Taranto

TARANTO – Il porto sta consolidando sempre più il proprio ruolo di scalo di attrazione turistica. Dopo la notizia delle prenotazioni per sette approdi nel 2017 della nave Thomson Spirit – arrivata a Taranto per il tramite dell'agente marittimo raccomandatario Ionian Shipping Consortium – lo scalo jonico si presenta quale crocevia del diportismo nautico del Mediterraneo per la presenza di Mega Yacht.

A partire dal 30 giugno, infatti, e per tutto il mese di luglio, arriveranno nel porto di Taranto e stazioneranno in rada, sei mega yacht battenti bandiere di diversa nazionalità, la cui lunghezza varia da 35 mt a 82 mt.

Le imbarcazioni saranno assistite da Yachtin'Puglia, nuovo progetto dell'agenzia marittima Titi Shipping che promuove la Puglia nel mondo come destinazione turistica tra i mega yachts, in alternativa alle classiche mete più blasonate. I diportisti potranno pertanto utilizzare Taranto come scalo di partenza per le loro esperienze turistiche per esplorare alcune peculiarità del Mediterraneo e dell'annesso territorio.

Anche questa iniziativa va a ricongiungersi al progetto più ampio di riportare Taranto tra le destinazioni turistiche più apprezzate del territorio, in particolare da un target medio-alto che individua mete alternative esclusive e di prestigio, senza rinunciare alla qualità dei servizi e dell'offerta ricreativo-culturale. Questi primi risultati positivi incoraggiano l'Autorità Portuale a proseguire nella direzione già intrapresa negli ultimi anni per la propria attività promozionale e di marketing del porto e del territorio.

* * *

Intanto, con riferimento allo stato di avanzamento dei lavori di ammodernamento della banchina di ormeggio al Molo Polisettoriale, l'Autorità portuale comunica che in data 29 giugno sono state consegnate all'impresa esecutrice dei lavori le aree per l'esecuzione della seconda ed ultima fase dei lavori. La seconda fase interessa gli ulteriori 600 m di banchina per arrivare a 1200 m a partire dalla testata. L'ultimazione della prima fase, riguardante i primi 600 m, è prevista tra circa un mese. Sono anche in corso, da parte di ditta specializzata nel settore, le operazioni di movimentazione di n. 5 gru di banchina dalle attuali posizioni, al fine di liberare le aree di cantiere della seconda fase dei lavori lungo la banchina.

Informazioni Marittime

Antiquinamento, la Marina si esercita a Cagliari



La [Marina Militare](#) organizza a Cagliari il 6 e 7 luglio l'esercitazione antinquinamento marino *Caralis 2016*, il più importante addestramento complesso annuale per verificare le proprie capacità antinquinamento.

L'esercitazione inizierà il 6 luglio con il seminario "Contrasto all'inquinamento e tutela dell'ambiente marino", giunto alla sua nona edizione, che si terrà presso l'aula magna A. Boscolo dell'Università degli Studi di Cagliari. Vi prenderanno parte tecnici specializzati in materia di antinquinamento marino e qualificati rappresentanti del mondo accademico. Il seminario serve a raccogliere approfondimenti, esperienze e aggiornamenti, favorendo la cooperazione interministeriale e inter-agenzia, coinvolgendo il mondo accademico e gli specialisti in materia di tutela del mare e difesa ambientale, offrendo un momento di condivisione delle conoscenze reciproche dei partecipanti, fra cui si annoverano, tra gli altri, la Capitaneria di Porto, la Protezione Civile, i Vigili del Fuoco, l'Istituto per l'Ambiente Marino Costiero (Iamc)-Cnr di Oristano, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Ispra), l'Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente (Arpa), e l'Università di Cagliari.

Il 7 luglio, al largo di Cagliari, si svolgerà la fase in mare della *Caralis 2016*, con le navi della Marina che faranno fronte, in uno scenario fittizio, ad uno sversamento in mare di idrocarburi, che si simulerà siano fuoriusciti da una nave mercantile in seguito a un incidente. All'atto dell'allarme, la Capitaneria di Porto di Cagliari, effettuato un sopralluogo con una motovedetta sul luogo dell'incidente simulato, constaterà lo sversamento e attiverà quindi la sala operativa, che innescherà il piano di emergenza locale antinquinamento, in esito al quale i pattugliatori *Sirio*, *Orione* e *Vega* opereranno per contenere e quindi rimuovere le sostanze inquinanti dal mare, in coordinamento con i mezzi locali del Consorzio Castalia che operano a salvaguardia del mare per il ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare su scala nazionale.

Il sindaco Accorinti ha manifestato la preoccupazione per i disagi causati dalle scelte di Rfi

Tutelare il traghettiamento ferroviario

Salvaguardare la continuità territoriale, la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori

MESSINA - In merito al recente provvedimento di RFI, che obbliga i passeggeri dei treni in transito sulle navi traghetto al trasbordo ed alla permanenza sui ponti saloni, il sindaco, Renato Accorinti e l'assessore Sebastiano Pino, hanno incontrato oggi a Palazzo Zanca, il comandante della Capitaneria di Porto, Nazzareno Laganà, ed i rappresentanti della Divisione Navigazione di Rfi. Nel corso della riunione il sindaco Accorinti ha manifestato la preoccupazione per i disagi causati da simili decisioni che appaiono incomprensibili per le ripercussioni che il protrarsi di questa situazione può generare sul trasporto passeggeri, sul turismo e l'economia siciliana. A tal fine Accorinti e Pino hanno auspicato che: "Nella prossima riunione convocata al Ministero venga risolta la problematica salvaguardando il traghettiamento ferroviario con le condizioni di sicurezza, assicurando il massimo impegno a seguire l'evoluzione della vicenda in quanto è indispensabile che venga riconfermato il valore sociale di un servizio a garanzia della continuità territoriale e la mobilità delle fasce più deboli della popolazione". La Capitaneria di Porto ha confermato che il provvedimento adottato riguardava le navi Scilla ed RFI ed ha altresì assicurato che il traghettiamento delle cinque coppie di treni passeggeri sarà garantito dalla nave Messina, senza l'obbligo per i passeggeri di lasciare le vetture. L'assessore Pino, relativamente a tale problematica, in mattinata ha anche incontrato i rappresentanti delle organizzazioni sindacali di settore ed ha precisato che: "Concordo sull'urgente necessità di fare chiarezza sulla vicenda per restituire certezza e serenità, garantendo che l'impegno per la massima sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori non è mai venuto meno".

Dopo l'obbligo imposto ai passeggeri di lasciare i treni durante la traversata

Traghetamento, un incubo per i disabili

MESSINA -VILLA SAN GIOVANNI. Dopo i due giorni di panico vero e proprio, per i passeggeri dei treni che transitano lo stretto di Messina la situazione si è normalizzata. Dopo il parziale dietro front di Ferrovie dello Stato, infatti, di fatto i passeggeri non devono scendere dal treno che si imbarca sulla nave traghetto, o almeno così è stato in questi giorni.

Ma la situazione è ancora precaria. Soltanto una nave consente ai passeggeri di restare sul treno, al momento del traghetamento, ossia la Messina. Di fatto in questi giorni il personale delle stazioni di Villa San Giovanni e di Messina, sotto le direttive di FS, ha fatto di tutto per imbarcare tutti i treni sulla Messina. Riuscendoci.

Negli ultimi tre giorni, quindi, nessun passeggero di fatto è sceso dal treno.

Ma si tratta di una disposizione operativa di massima. Il traghetamento dei convogli, infatti, non può subire eccessivi ritardi, e farli salpare stracarichi è comunque una decisione ai limiti della sicurezza. Qualora un treno dovesse viaggiare con eccessivo ritardo, però, la nave Messina salperebbe e se il convoglio sarà imbarcato sulle altre due navi in servizio, i passeggeri saranno costretti a scendere. Ma gli utenti di Fs diretti in Sicilia, o di ritorno dalla Sicilia, di tutto ciò non sono informati. Il personale di bordo che dà gli avvisi vocali sui convogli, infatti, continua ad annunciare che alla stazione di Villa, o a quella di Messina, i passeggeri dovranno lasciare il convoglio, portandosi dietro le valigie.

Nella stazione di Messina ieri mattina la situazione era tranquilla. Diverso personale in servizio, infatti, si è preoccupato di informare i passeggeri che chiedevano lumi sulle modalità di imbarco, assicurandoli. Resta difficile l'attraversamento per i disabili. Il servizio di assistenza di Fs era il fiore all'occhiello della divisione siciliana.

Ieri gli addetti hanno spiegato agli utenti che il servizio di prenotazione era stato ripristinato e che per chi poteva comunque deambulare, se pur non in maniera autonoma, è stato destinato il personale addetto che avrebbe aiutato il soggetto svantaggiato a salire e scendere dal treno, accedendo al ponte. Carrozze abbandonate a se stesse, però.

Sul traghetto, infatti, non è possibile collocare apparecchi che consentano la discesa delle carrozzine. Il problema è in questo momento allo studio della dirigenza, che sta studiando una miglioria tecnica, al momento non individuata. Il personale di stazione ha valutato di volta in volta se aspettare la nave Messina, a costo di imbarcare con ritardo il convoglio su cui viaggia il passeggero in carrozzina, oppure suggerirgli di scendere prima dell'imbarco del treno, e provvedere autonomamente ad attraversare lo Stretto. I sindacati del persona puntano il dito contro Fs e la Capitaneria di Porto: "Sono anni che si traghetta, su tutti i treni, con le modalità ora censurate dalla Capitaneria, che pure in passato ha firmato

la convenzione operativa e partecipato ai controlli. E comunque è soltanto una la nave interdetta dalla Capitaneria. Perché Fs ha "chiuso" anche l'altra lasciandone in servizio completo soltanto una?", chiede Michele Barresi dell'Orsa.

Porti: ad Augusta arriva fregata missilistica polacca

Nave è in missione nel Mediterraneo per la Nato



(ANSA) - PALERMO, 5 LUG - Arriverà in Sicilia il 13 luglio la fregata missilistica polacca Orp Kościuszko che pattuglierà il Mar Mediterraneo per sostenere Italia e Grecia e rafforzare il fianco sud della Nato. Il 15 luglio, dalle 10 alle 18, si potrà salire a bordo e visitare la nave militare che rimarrà nel porto di Augusta (Sr) fino al 16 luglio mattina. La giornata a porte aperte è stata voluta dall'ambasciatore di Polonia in Italia Tomasz Orłowski che recentemente è stato in Sicilia con una visita istituzionale.

La fregata missilistica ha lasciato il porto militare di Gdynia sul Mar Baltico il 29 giugno per far rotta verso il Mar Mediterraneo. Con un equipaggio di più di duecento persone, la nave raggiungerà uno dei comandi permanenti per la parte marittima della Natp, lo Standing Nato Maritime Group 2 (SNMG 2) che opera attualmente nel bacino del Mediterraneo.

Uno dei principali compiti del gruppo dell'Alleanza nordatlantica è contrastare il traffico di esseri umani via mare. Attualmente il comando è composto da sette unità navali, principalmente fregate, da Grecia, Germania, Turchia, USA e Gran Bretagna. (ANSA).

Sicurezza porto

Giammanco : il ministero invii gli ispettori

«Il molo Vittorio Veneto, dove attraccavano le navi da crociera, è stato sequestrato perché le condizioni in cui versa sono una minaccia per la sicurezza di turisti, cittadini e commercianti. Il Ministero dovrebbe contribuire, anche con l'invio di ispettori ministeriali, ad accertare le responsabilità di dirigenti e funzionari dell'Autorità portuale». Così Gabriella Giammanco, deputata di Forza Italia, durante un question time in commissione Trasporti al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. «Nell'attesa che la magistratura faccia definitiva chiarezza sulle responsabilità di quanto accaduto, è il momento di lavorare tutti insieme per restituire piena sicurezza ai tanti cittadini, lavoratori e turisti che ogni giorno affollano il porto di Palermo», conclude la parlamentare azzurra.

Palermo, Giammanco " Ispettori ministero per accertare responsabilità porto "

"Il molo Vittorio Veneto a cui attraccavano le navi da crociera che giungono a Palermo è stato sequestrato perché le condizioni in cui versa sono una minaccia per la sicurezza di turisti, cittadini e commercianti che transitano nel nostro Porto. Il Ministero dovrebbe contribuire, anche con l'invio di ispettori ministeriali, ad accertare le responsabilità di dirigenti e funzionari dell'Autorità Portuale. Autorità che era a conoscenza del pessimo stato della struttura già dal 2014 e a cui sarebbe spettata l'organizzazione della manutenzione ordinaria e della messa in sicurezza della zona" così Gabriella Giammanco, deputata palermitana di Forza Italia, durante un question time in Commissione Trasporti al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Oggi il sottosegretario alle Infrastrutture Del Basso De Caro ha finalmente riconosciuto la gravità del problema, sottolineando come il Ministero stia monitorando l'evolversi della situazione, anche per valutare l'invio di personale ispettivo" spiega Giammanco. "Nell'attesa che la magistratura faccia definitiva chiarezza sulle responsabilità di quanto accaduto, è il momento di lavorare tutti insieme per restituire piena sicurezza ai tanti cittadini, lavoratori e turisti che ogni giorno affollano il porto di Palermo" conclude la parlamentare azzurra.

Crociere, in Sicilia si viaggia in alto mare Una enorme risorsa sottoutilizzata

Dati Clia: lo scorso anno sbarcati nei tre porti isolani 943.000 turisti contro i 2,5 mln di Barcellona

segue da pagina 1 L'intera Italia, inoltre, si è distinta come prima destinazione dei crocieristi europei, grazie ai 6,8 milioni di turisti che l'hanno scelta come meta della propria esperienza vacanziera.

Un numero che rappresenta il 21 per cento di tutto il mercato europeo, ha portato ad un guadagno complessivo di 4,5 miliardi e 103 mila posti di lavoro nuovi dal comparto.

Venezia, Savona e Genova sono segnalati da Clia come tre dei sette principali porti del Mediterraneo. Lo scalo della città lagunare, con quasi 1,6 milioni di arrivi è l'unico in Italia a poter tenere testa ai numeri di Palma di Maiorca, forte di 1,7 milioni di passeggeri censiti.

Grazie a queste stime Venezia si trova anche tra i primi quattro porti del Mediterraneo per numero totale di passeggeri (per imbarco, sbarco e porto di scalo) registrati nel 2015, ma rimane alle spalle di Civitavecchia. Lo scalo laziale è a sua volta unico in Italia a poter insidiare il primato di Barcellona, nonostante le evidenti differenze tra mete turistiche.

Nel 2015 il porto catalano ha accolto 2,5 milioni di passeggeri paganti, Civitavecchia quasi 2,3 milioni. Unica chance per trovare la Sicilia è, come anticipato, scorrere la classifica dei porti di scalo del Mediterraneo.

Qui **Palermo** acquista la quattordicesima posizione, con 546 mila passeggeri transitati in totale nel 2015. È scavalcato tra le altre destinazioni da: Napoli (1,1 milioni di passeggeri), Santorini (831 mila passeggeri), Kusadasi (781 mila passeggeri), La Valletta (668 mila passeggeri), Mykonos (650 mila passeggeri) e Madeira (580 mila passeggeri).

Tra il 2014 e il 2015 il porto del capoluogo siciliano ha visto un incremento degli scali, ma per appena 13 mila passeggeri in più. Crescite flebili, che possono essere giustificate però da una congiuntura negativa che la stessa Clia ha evidenziato per tutto il Mediterraneo, ovvero un calo generale di circa il 2 per cento del segmento crocieristico. Anche di fronte a queste circostanze esiste, comunque, una best practice da poter seguire, ed è quella del porto di La Valletta a Malta: qui in 3 anni sono transitati ben 190 mila passeggeri in più.

La crocieristica siciliana non è solo opportunità per **Palermo**, ma anche per Catania e Messina. Grande annuncio di cifre sui crocieristi transitati dal porto etneo è stato fatto dall'amministrazione, ma la realtà va certamente ridimensionata.

Dal 2011 ad oggi hanno transitato per la dogana catanese circa 727.400 passeggeri, appena briciole se

- segue

si pensa che nel solo porto di Santorini nel 2015 sono passati 792 mila crocieristi. Nel 2015 Catania ha accolto 81.761 passeggeri, nel 2016 ne dovrebbero transitare meno del doppio, 120 mila totali.

Per quanto riguarda Messina, città autodefinitasi "porta della Sicilia", sapiamo che nel 2015 hanno fatto transito 52 navi per un totale di 159 scali.

I dati diffusi da Ship of Messina parlano di 316 mila crocieristi approdati, in calo dell' 1,15 per cento rispetto al 2014.

Per l' **Autorità Portuale** pelontana, però, il 2016 porterebbe con sé una svolta, cioè un totale di 191 scali pari ad una crescita del +20 per cento dei transiti, per un aumento dei passeggeri di circa l' 11 per cento in più.

DARIO RAFFAELE

Spesa media per turista nei porti di transito: 83 per gli indipendenti

I guadagni dall' indotto: in Sicilia 77 mln possibili

A Barcellona l' indotto guadagna quasi 200 mln di l' anno

È passato un altro anno senza conoscere stime certe sull' indotto che la **crocierista** porta in Sicilia. Si è assecondata un' altra stagione senza la diffusione ufficiale di dati che Cli a è riuscita a tracciare, invece, per il comparto croceristico internazionale 2015.

Per la Sicilia sono disponibili stime del 2011 ricavate da una ricerca effettuata dalla Confesercenti regionale attraverso l' Osservatorio sul Turismo per le Isole minori.

Secondo quanto rilevato, la nostra regione è in grado di attrarre essenzialmente **crocieristi** in transito, ovvero passeggeri che concludono la loro permanenza nel territorio nel giro di qualche ora, desiderosi di sfruttare i cosiddetti "prodotti da **crociera**" cioè tutti quei servizi, dal transfert alle escursioni, che possono essere consumati in tempi relativamente brevi.

Secondo lo studio condotto da Brea e da Gpw e riportato da Otie nel suo report, la spesa media giornaliera pro capite nei porti di transito è pari a 37 euro per gli escursionisti organizzati e 83 euro per gli indipendenti. La Sicilia avrebbe ottime prospettive di guadagno perché, secondo quanto evidenziato dal l' Otie, "i turisti che approdano in un' isola preferiscono muoversi in maniera indipendente, cercando di scoprire l' autenticità del luogo visitato".

Ipotizzando in maniera ottimistica che nei porti siciliani sbarchi una maggioranza quasi totale di questa tipologia di flussi, scopriremmo che **Palermo** potrebbe avere accesso ad oltre 44 milioni di euro di guadagni, Messina a più di 26 milioni di euro e Catania a poco più di 7 milioni di euro.

I ricavi siciliani sono risicati nel confronto con altre località isolate del Mediterraneo. A Santorini (Grecia) la media di guadagno sarebbe di 56,357 mln di euro, a Corfù di 55,8 mln euro, a Mykonos di 50,6 mln euro. Per non parlare di Barcellona che ogni anno ricava da questa fonte qualcosa come 196 mln di euro.

TORRE DEL GRECO: SEQUESTRO OPERATO DALLA GUARDIA COSTIERA CONTRO LA ECOCRIMINALITA' AMBIENTALE

Torre del Greco, 5 luglio 2016 – Senza soste l'attività finalizzata al contrasto dell'eco-criminalità ed a tutela e recupero dell'equilibrio ambientale del litorale del "Miglio d'Oro" vesuviano condotta dalla Guardia Costiera di Torre del Greco in stretto coordinamento investigativo con la competente Procura delle Repubbliche di Torre Annunziata.

Gli uomini del nucleo di polizia ambientale della Capitaneria di Porto di Torre del Greco agli ordini del Comandante Rosario MEO, con la collaborazione del Comando di polizia Municipale e la partecipazione di un team specializzato dell'ARPA Campania, nonché di tecnici della GORI Campania, hanno proceduto al **sequestro di un insediamento produttivo/industriale abusivo di oltre mille (1000) metri quadrati** di estensione sito in località Nazionale del Comune di Torre del Greco in prossimità di uno dei maggiori alvei cittadino, che esercitava la propria attività in spregio alle prescritte norme in materia ambientale, urbanistico/edilizie e paesaggistico/ambientale recapitando tra l'altro direttamente, in assenza di alcun tipo di trattamento, i propri scarti e rifiuti liquidi industriali di varia natura (solventi, schiuma, tensioattivi ecc.) in pubblica fognatura con recapito finale in mare.

I titolari sono stati deferiti alla competente Autorità Giudiziaria competente per:

- attività di gestione illecita di rifiuti speciali pericolosi (fanghi solventi, schiuma, tensioattivi ecc.);
- scarico non autorizzato nel sottosuolo e nelle acque sotterranee di reflui industriali ivi sversati direttamente costituente grave pericolo e potenziale fonte di compromissione anche dell'habitat urbano circostante;
- violazione di vincoli paesaggistici e urbanistico/edilizio con riferimento a varie unità immobiliari abusivamente realizzate all'interno della stessa area;
- omesso trattamento depurativo dei reflui di natura industriale prodotto dal ciclo lavorazione che venivano recapitate direttamente in rete fognaria tal quale con potenziali gravi ripercussioni per le matrici ambientali;
- spandimento al suolo di sostanze altamente nocive e pericolose per la salute umana e per le stesse matrici ambientali;
- assenza dei prescritti registri di carico/scarico di rifiuti e di altra prescritta documentazione di tracciabilità e gestione dei rifiuti industriali derivanti dall'attività illecita condotta.

- segue

Sempre nel corso di tali accertamenti investigativi la abusiva realizzazione di vari immobili di diverse dimensioni privi di alcun titolo abilitativo di carattere urbanistico/edilizio ed in assenza delle prescritte autorizzazioni ambientali/paesaggistiche e di sicurezza, destinati ad officine.

Rilevata anche l'assenza di alcun tipo di copertura previdenziale, assicurativa e lavorativa dei sette (7) dipendenti che all'atto del blitz risultavano svolgere la propria attività all'interno dell'azienda.

L'odierna operazione si inserisce in una più ampia vasta e capillare attività di monitoraggio del territorio di Torre del Greco già da tempo avviata dalla Guardia Costiera corallina con la collaborazione dell'ARPAC e l'ausilio della componente specialistica operativa aerea di telerilevamento ambientale lungo i maggiori alvei cittadini e l'intera rete infrastrutturale depurativa comunale, che ha consentito di accertare diverse situazioni di criticità legate alla rilevata, illecita immissione negli alvei di reflui di varia natura.

La recente analisi edite dall'ARPA Campania circa il positivo trend afferente il miglioramento delle acque ricadenti nel tratto di mare adiacente i territori vesuviani, suffraga la diuturna azione di controllo posta in essere nell'ambito dell'"Operazione Miglio D'oro", condotta da mesi dalla Guardia Costiera corallina consacrando difatti l'efficienza e la validità di un'azione incessante e costante di monitoraggio dell'intera fascia litoraneo/costiera del "Miglio d'Oro" ai fini del ripristino dell'equilibrio ambientale dei territori ed a tutela della salute pubblica.

Nel complesso, le attività investigative sinora poste in essere lungo l'intera fascia costiera ricompresa tra i comuni di Ercolano, Portici e Torre del Greco, alla rilevazione di oltre 210 scarichi illeciti di natura civile ed industriale ed al sequestro di decine di insediamenti industriali e di vasta area stoccaggio e deposito di rifiuti industriali.

L'azione accertativa posta in essere dalla Task Force ambientale, proseguirà con analoga incessante intensità, anche nel corso della corrente stagione estiva a garanzia di un ordinato e sicuro svolgimento delle attività balneari.

Capitaneria di porto di Pozzuoli: rimossa la carcassa di un capodoglio spiaggiato sull' arenile di Castel Volturno

Pozzuoli, 5 luglio 2016 - Operazioni senza precedenti quelle andate in scena lungo il litorale di Castel Volturno per la rimozione della carcassa di capodoglio spiaggiatasi, nell'incredulità dei presenti, nella giornata di venerdì scorso.

A tutela della salute pubblica e dell'ambiente, l'Ufficio Circondariale marittimo - Guardia Costiera di Pozzuoli ha chiamato a raccolta tutti gli Enti competenti e, a seguito di mirate riunioni tecnico-operative, si è provveduto, immediatamente, ad interdire l'area ed a mettere in sicurezza il sito in modo da consentire, comunque, la fruizione dell'arenile circostante da parte dei numerosi bagnanti accorsi nelle giornate del fine settimana.

Nel pomeriggio di ieri, lunedì 04 luglio, avuta la disponibilità da parte di società private di macchine operatrici idonee all'operazione, resa particolarmente difficile dalla mole dell'esemplare, si è provveduto alla rimozione ed al successivo affidamento della carcassa a società autorizzata per lo smaltimento.



Il sito che ha ospitato la carcassa rimane, comunque, interdetto alla pubblica fruizione in attesa dei risultati delle analisi che ARPAC effettuerà sui campioni di arenile prelevato.

L'operazione, come detto, resa particolarmente proibitiva per le dimensioni del cetaceo, lungo oltre 10 metri e in peso superiore alle 13 tonnellate, è perfettamente riuscita in quanto durante la rimozione la carcassa è

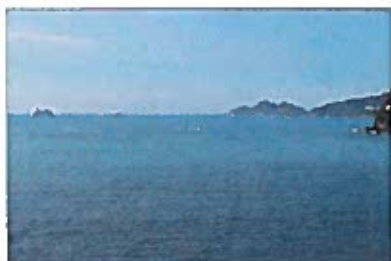
rimasta integra evitando l'eccessiva perdita di organi interni e liquidi organici.

La sinergia creatasi fra i militari della Guardia Costiera di Pozzuoli e Castel Volturno con i restanti Enti, (Comune di Castel Volturno, ASL di Caserta in tutte le sue compagini, ARPAC e le società private Pinetamare Spa e gruppo Morrone che hanno fornito le macchine operatrici), l'interessamento costante della Prefettura di Caserta e dell'Amministrazione regionale, hanno contribuito all'esito positivo dell'operazione garantendo la tutela della salute pubblica e dell'ambiente.

Turismo: prime navi alla fonda a Portofino

Dopo ordinanza che permette di avvicinarsi alla costa

05 luglio, 09:41



(ANSA) - PORTOFINO (GENOVA), 4 LUG - Portofino si riprende il turismo crocieristico, ma dice no ai giganti del mare. Oggi le prime due navi sono attraccate nel nuovo punto di fonda individuato dalla Capitaneria di Porto e che prevede l'avvicinamento alla costa per un più veloce sbarco dei passeggeri. Avvicinamento che vale solo per le compagnie che da sempre hanno scelto Portofino nelle loro rotte e che hanno navi che non superano i 250 metri di lunghezza. La nuova distanza scende da 0.7 miglia marine a 0.3 dal limite dell'Area Marina Protetta. Dal 2012, anno del decreto "Salva Coste" emanato dopo l'incidente di Costa Concordia al Giglio che aveva allontanato le navi da crociera dalle, nonostante Portofino fosse riuscita a ottenere un avvicinamento a 0.7 miglia, ogni anno circa il 30% delle navi ha rinunciato a farvi scalo. La nuova ordinanza vale per le sole navi da crociera di quelle compagnie che storicamente hanno scelto il Tigullio Occidentale tra le loro rotte. Dunque niente maxi navi e niente nuove compagnie anche se "i casi saranno valutati uno ad uno - spiegano dalla Guardia costiera di Santa Margherita Ligure - l'importante è non sviluppare i volumi di traffico consolidati prima del decreto Salva Coste". Alla vigilia dell'attivazione del nuovo punto di fonda non sono mancate le polemiche degli ambientalisti, nonostante le rassicurazioni e le prescrizioni della Capitaneria e i dati dell'agenzia regionale per l'ambiente che negli anni dimostrato che le navi alla fonda non inquinano e non danneggiano l'habitat. (ANSA).

DOPO LO SCIOPERO DEI SINDACATI

Porti, Fiume sfida Capodistria

Lo scalo concorrente pronto ad assorbire parte dei carichi bloccati

di Andrea Marsanich

Fiume

Preoccupazione nel capoluogo del Quarnero per lo sciopero dei portuali a Capodistria. Soprattutto perché il vicino scalo di Fiume ha subito informato le società armatrici di essere pronto ad assorbire parte dei carichi bloccati. Un simile comportamento non deve stupire: negli anni '90 del secolo scorso, il porto fiumano risentì in modo pesantissimo le conseguenze della guerra nell'ex Jugoslavia, perdendo gran parte dei carichi, con navi che - evitando le zone a rischio - si dirigevano più a nord, verso Capodistria e Trieste. Zarko Acinger, direttore del settore vendite dell'azienda IADRANSKA Vrata (concessionaria dello scalo containeri fiumano in Brajdica), non canta vittoria per quanto sta accadendo nello scalo sloveno: «Tutti noi dobbiamo tenere conto del corridoio altoadriatico e della sua funzione, importantissima per i nostri partner d'affari. Basta poco a deteriorare l'immagine e dunque vedere le merci dirottate altrove, verso il Nord Europa. Siamo preoccupati per quanto si sta verificando a Capodistria, dove sussiste il pericolo di altri scioperi».

Secondo Acinger circolano voci che danno per certo l'arrivo a Fiume di parte dei carichi che inizialmente dovevano raggiungere la Slovenia. Di certo al momento non è stato definito nulla: la situazione a Fiume resta in stand-by, nell'attesa di ulteriori sviluppi. Intanto spuntano i primi risultati sui primi sei mesi di quest'anno.



Una veduta del porto di Capodistria

Nel periodo gennaio-giugno, al terminal container in Brajdica sono stati movimentati 89 mila e 303 Teu. Rispetto al primo semestre dell'anno scorso, si tratta di un aumento dell' 11 per cento. Tutto sembra indicare che il 2016 possa essere l'anno record per Brajdica. Se la movimentazione dovesse continuare a questi ritmi, potrebbe essere riuocato il primato di alcuni anni fa e che ammontava a 170 mila Teu. Il secondo trimestre, con 45 mila Teu, ha segnato un'ulteriore crescita rispetto ai primi tre mesi (43

mila e 300 Teu), trend che potrebbe essere confermato anche nel periodo a venire.

Intanto proseguono senza battute d'arresto i lavori di costruzione del secondo scalo containeri a Fiume, quello di Riva Zagabria. L'opera (400 metri di banchina operativa) viene realizzata dalle italiane Grandi Lavori Fincosì, Nuova Cn Ed Mar e Costruzioni Giuseppe Maltauro, per un investimento di 70 milioni e 700 mila euro. La consegna "chiavi in mano" è fissata per il giugno del 2018.

Informazioni Marittime

Gigantismo navale, il convegno Cisco a Napoli



Nell'ambito della *Napoli Shipping Week*, [conclusa nei giorni scorsi](#), si è svolto presso la Stazione Marittima del capoluogo campano anche l'interessante convegno "[Larger Vessel, Larger Opportunities](#)" organizzato da Cisco. L'evento ha visto la partecipazione numerosa di diversi attori dello shipping e del mondo della logistica containerizzata. L'incontro è stato l'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato.

I lavori hanno preso il via con i saluti del segretario generale di Cisco, **Giordano Bruno Guerrini**, che ha presentato il ruolo dell'associazione e ringraziato i relatori che hanno sponsorizzato l'evento. In qualità di presidente del Bic, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla Vgm, presentando il progetto pilota Tdc, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara.

La prima sessione

Emanuele D'Agostino, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione, concentrata sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal. Il primo a prendere la parola è stato **Pasquale Tramontana**, responsabile della sede Le Navi di Napoli (agente Msc), che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi porta-container prospettando invece una loro probabile crescita numerica. Questo dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale. Il secondo intervento ha visto come relatore **Agostino Gallozzi**, presidente di Salerno Container Terminal, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio. Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico. Il moderatore ha poi invitato nella discussione **Enzo Esposito**, amministratore delegato di Emes International, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13mila teu. L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci. A concludere la sessione l'intervento di **Roberto Bucci**, del Terminal Flavio Gioia, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità. Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

La seconda sessione

La seconda sessione ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati. Il primo a prendere la parola è stato **Alberto Ghiraldi** della Passive Refrigeration Solutions che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva. Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi. Il secondo intervento, proposto da **Miki Ferrari** di Fly Technologies, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma. La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

- segue

La terza sessione

La terza fase dei lavori ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. **Marco Spinedi**, presidente dell'Interporto di Bologna, è stato il primo ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. La parola è poi passata ad **Antonio Pandolfo** di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata. L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. L'intervento successivo, proposto da **Celso Paganini**, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli Usa siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy. I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento). L'ultimo intervento è stato di **Paola Bottigliero**, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale. Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.

- Grandi navi, "L'automazione è l'unica strada"

Paolo d'Amico alla Naples Shipping Week

Napoli, 5 luglio 2016 - In occasione della sessione conclusiva della *Naples Shipping Week*, il 2 luglio scorso, Paolo d'Amico, Presidente della Federazione del Mare ha dichiarato: *"Il cluster marittimo italiano si conferma uno dei settori più dinamici dell'economia italiana contribuendo al PIL nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03%). Tuttavia, se si considera questo dato al netto della spesa pubblica, il peso dell'economia del mare sale al 3,5% del PIL. Il settore garantisce occupazione a circa il 2% della forza lavoro del Paese (471 mila persone fra addetti diretti ed indotto), dato questo rimasto stabile prima e dopo la crisi. Un settore competitivo, quindi, grazie soprattutto al processo di riforma della navigazione internazionale che ha reso competitiva la flotta mercantile italiana, ha portato ad ingenti investimenti (35 mld di euro nella costruzione di nuove unità navali ndr.) e ha richiamato in Italia importanti attori internazionali con ricadute di grande rilievo per tutto il settore marittimo, come ad esempio nel settore cantieristico, delle crociere e dei mega yacht nei quali l'Italia detiene oggi una leadership mondiale indiscussa. Per questa ragione, il cluster marittimo, chiede in modo compatto alla Pubblica Amministrazione una rinnovata attenzione e una catena di comando ben funzionante che si faccia carico dei problemi e restituisca al settore una guida politica unica, adeguata agli standard internazionali del mondo marittimo e non frammentata come purtroppo è oggi".*

Confcommercio: legge su riordino settore marittimo. Uggè, bene lavoro Parlamento



(FERPRESS) – Roma, 5 LUG - "Auspichiamo che il Governo nei tempi previsti emani la norma di legge sull'armamento italiano che avrà un forte impatto sociale favorendo l'incremento dell'occupazione nazionale e comunitaria. Un provvedimento fortemente voluto e sostenuto da Confcommercio e da Fedarlinea, che rappresenta la quasi totalità dell'armamento che opera nel cabotaggio nazionale, il cui testo, che il Parlamento - certamente non fatto da incompetenti - ha approvato, detta già chiaramente le norme e pertanto non deve essere modificato". Questo il commento di Paolo Uggè, vice Presidente di Confcommercio e presidente di Confrtrasporto, sulla legge delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di incentivi in favore delle imprese marittime.

Trasporto Europa

Onorato vince battaglia alla Camera sui marittimi

La Camera ha approvato l'emendamento Cociancich all'articolo 24 della Legge sugli obblighi di appartenenza all'UE, che assicura benefici fiscali sono alle compagnie che impiegano personale viaggiante italiano.

L'emendamento è stato spinto da Vincenzo Onorato, proprietario di Moby e Tirrenia, due compagnie che imbarcano marittimi di nazionalità italiana e che ha voluto così **intralciare il concorrente Grimaldi**, sostenuto dalla Confitarma, che invece ritiene il provvedimento contrario alle norme comunitarie. Per ora, quindi, vince la battaglia Onorato, che ottiene l'emendamento Cociancich alla Camera. Ma la guerra non è finita, perché il testo emendato dovrà tornare al Senato. Intanto, il ministero dei Trasporti ha convocato le parti per affrontare questo nodo.

L'emendamento prevede che **eventuali benefici fiscali e sgravi contributivi** per i servizi ro-ro siano concessi solamente alle compagnie che impiegano esclusivamente personale italiano o di nazionalità comunitaria. Ciò vale per le rotte fra porti nazionali, continentali o insulari, anche se la nave proviene o prosegue da uno scalo estero.

Grimaldi ritiene che l'approvazione di questa norma **ridurrebbe la flotta italiana** e comunque non sarebbe approvata dall'Unione Europea: "I buoni risultati raggiunti oggi nel settore del cabotaggio internazionale si devono al fatto di avere applicato la legge europea che dà flessibilità all'internazionale che ha fatto crescere la flotta. E questa normativa va nella direzione opposta. La legge serve per uniformarsi, non per andare nella direzione opposta rispetto alle regole e leggi europee. Vogliamo fare qualcosa che renderebbe la bandiera italiana meno competitiva rispetto all'Europa?"