



Dai Porti:

Venezia:

"...Grandi navi, nuovi limiti a Venezia..." (Il Secolo XIX)

"...Traffico ro-ro +47% nel 2017..." (Ansa)

Genova:

"...Fiera di tre giorni in primavera..." (Il Secolo XIX)

"...La guerra dei dazi fa tremare l'export ligure..." (Il Secolo XIX)

"...Torre piloti, spunta l'ipotesi riparazioni navali..." (Il Secolo XIX, Messaggero Marittimo)

"...ASI vince la gara per elettrificare le banchine..." (La Gazzetta Marittima)

"...Primo scalo a Genova per il Thyrranium..." (The Medi Telegraph)

"...Le merci sui traghetti trainano i porti italiani..." (The Medi Telegraph)

"...Bacini, il sì del manager al porto di Genova..." (La Repubblica)

La Spezia:

"...A La Spezia crociere a tutta Costa..." (Gazzetta Marittima)

Massa Carrara:

"...Ecodragaggi, le normative vanno aggiornate..." (Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Europa e dogane, unificare i sistemi..." (Gazzetta Marittima)

"...Sistema Livorno le urgenze e la quadra..." (Gazzetta Marittima)

"...Sponda Est, avanti tutta..." (Il Telegrafo)

"...Tragedia ai Costieri Neri..." (Il Telegrafo)

"...Presidio dei portuali davanti all'Authority..." (Il Telegrafo)

"...MED Ports 2018 si svolgerà a Livorno..." (Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...Crociere, l'Italia pronta al sorpasso..." (Il Secolo XIX)

"...Autostrade del Mare, porto attivo per creare corridoio orizzontale..." (Ferpress, The Medi Telegraph, Ansa, Messaggero Marittimo, Civonline)

"...Norme più stringenti per i container a bordo delle navi..." (Civonline)

Salerno:

"...Spinelli nel container Terminal..." (Il Secolo XIX, Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Anche il Sul reclama il presidio sanitario..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Zes..." (Palermo Today)

Messina:

"...Horizon, in porto migliaia di turisti in centro..." (Gazzetta del Sud)

"...Vertice col Comune sullo sviluppo del cantiere navale..." (Giornale di Sicilia)

Augusta:

"...Petrolio, disastro ambientale..." (Today)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
11 Aprile 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Cagliari:

"...La Sardegna si mette in marcia come isola dell'energia pulita..."
(Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Secolo XIX

Grandi navi Nuovi limiti a Venezia

••• VENEZIA. La Capitaneria di porto di Venezia ha emesso l'ordinanza che ridurrà progressivamente il numero delle navi da crociera che potranno transitare in Laguna. Da luglio si prevede di abbassare del 10-15%, anno dopo anno, il numero di unità da crociera che potranno raggiungere il capoluogo lagunare.

Porto Venezia: traffico ro-ro +47,2% nel 2017

Musolino: 'Grazie al terminal delle Autostrade del mare'

(ANSA) - GENOVA, 10 APR - "Grazie alla realizzazione del terminal delle Autostrade del Mare a Fusina, nel 2017 il traffico di ro-ro nel porto di Venezia è aumentato del 47,2% rispetto all'anno precedente. Incremento frutto anche della piena intermodalità del terminal, dotato di binari di standard europeo, che già oggi offre servizi ferroviari Venezia-Francoforte per le linee in arrivo da Patraso. E a questi si aggiungeranno anche servizi ferroviari verso Duisburg e Verso Rostock". Lo ha dichiarato Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale in occasione di un convegno svoltosi a Civitavecchia, organizzato da The MediTelegraph e On Mos Way.

Lo scalo della Serenissima, ha proseguito Musolino, "è uno dei nodi fondamentali della rete trans-europea di trasporto e ciò ci pone al centro delle relazioni commerciali fra l'Europa e il mondo e fra gli Stati Membri dell'Unione Europea". Il vertice dell'authority veneziana ha quindi sottolineato che le performance del terminal di Fusina "hanno dimostrato che i mercati europei credono nello sviluppo del settore ro-ro a Venezia, ma ora è necessario che l'Italia rimuova alcune storture competitive per permettere al nostro porto di esprimere a pieno il proprio potenziale".(ANSA).

Il Secolo XIX

ORGANIZZATA DALLA CAMERA DI COMMERCIO. LA PRIMA EDIZIONE NEL 2019: STAND A TERRA E BARCHE IN ACQUA

Mestieri del mare, fiera di tre giorni in primavera

Tre location in ballo per ospitare la manifestazione: Fiera, Porto antico e Fascia di rispetto di Pra'

MATTEO DELL'ANTICO

UNA FIERA dedicata ai mestieri del mare. Genova si prepara ad ospitare un nuovo evento espositivo che sarà organizzato a partire dal prossimo anno tra aprile e maggio.

L'esposizione - dedicata prevalentemente al mondo industriale - prevede la presenza di stand a terra e barche da lavoro ormeggiate in acqua e sarà totalmente dedicata alle professioni che ruotano attorno al settore dello shipping. La rassegna verrà organizzata dalla Camera di Commercio attraverso la propria azienda speciale - World Trade Center (Wtc) - dedicata all'internazionalizzazione ma avrà anche l'appoggio di Regione Liguria, Comune e Università degli Studi di Genova. Tre le location in ballo per ospitare la kermesse: l'area della Fiera, il Porto Antico e la fascia di rispetto di Pra'. La manifesta-

zione durerà tre giorni: per due giornate sarà dedicata esclusivamente alle aziende, mentre la giornata conclusiva sarà aperta al pubblico. La kermesse si chiamerà "Med Sea Work" e si svolgerà in città ogni due anni a partire dal prossimo: ad anni alterni, infatti, sarà organizzata in un'altra città di mare del Mediterraneo. «La fiera - spiega Massimo Giacchetta, presidente Wtc - interesserà tutte le professioni del mare e vuole arrivare ad essere un punto di riferimento internazionale ed un'opportunità di incontro concreto per produttori, distributori, buyer, innovatori, enti ed istituzioni che operano nel comparto marittimo». Tra i prodotti esposti a terra ci saranno motori e sistemi di propulsione, strumentazioni di bordo, generatori navali, unità elettriche e impianti di trattamento delle acque. Tra le unità in acqua, invece, tro-

pilotine, draghe e altri mezzi impiegati in ambito portuale.

L'annuncio dell'organizzazione della nuova fiera è stato fatto da Giacchetta durante il Blue Economy Summit, la tre giorni di convegni e dibattiti che terminerà domani. Durante il convegno dal titolo "Eccellenze territoriali, assicurazioni marittime e trasporti", Carlo Clavertino, ad e direttore generale Aon, ha invece lanciato l'idea di creare in città un grande polo internazionale delle assicurazioni marittime, aggregando operatori globali e competenze professionali di cui la Lanterna storicamente è stata, e ancora oggi rimane, una capitale mondiale. La proposta è stata raccolta dall'assessore comunale allo Sviluppo, Giancarlo Vinacci, che ha dichiarato di essere «pronto ad aprire un tavolo di lavoro su questo tema e ascoltare le istanze degli operatori».

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

PECHINO APRE A WASHINGTON E PROMETTE DI RIDURRE LE TARIFFE SULLE AUTO STRANIERE

La guerra dei dazi fa tremare l'export ligure

Gli Usa sono il primo partner commerciale della regione, con flussi in crescita del 64% nel 2017

IL CASO

GENOVA. Nella guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, l'Europa potrebbe subire non pochi effetti collaterali. La spirale di dazi e contro-dazi è una minaccia per il traffico internazionale di materie prime e di componenti di manufatti, e turberà anche l'economia del Vecchio Continente. Senza contare che alcune società europee o miste, come la tedesca Bmw o l'italo-americana Fca, producono anche negli Stati Uniti e da lì esportano anche in Cina e sono quindi direttamente interessate.

«Anche in Liguria, l'incertezza legata agli sviluppi futuri potrebbe preoccupare gli imprenditori impegnati nel commercio con il Nord America». Lo afferma Riccardo Braggio, presidente di Alce-Associazione ligure commercio estero. Nel 2017, segnala l'Alce, l'export ligure negli Stati Uniti è aumentato del 143%. Percentuale roboante che va depurata dell'export navale: l'anno scorso sono state portate a compimento commesse pluriennali di navi e imbarcazioni da Genova a New York per un valore di 319,5 milioni. Al netto di questa grossa vendita, il +143% diventa un +64% cosa che fa comunque degli Stati Uniti il principale Paese importatore di prodotti liguri. «Non è

poi da escludere che parte delle merci cinesi sottoposte ai dazi cerchino uno spazio in Europa facendo concorrenza ai nostri prodotti», aggiunge Braggio. Gli Stati Uniti sono il principale partner commerciale della Liguria (11,1% sul totale dell'export ligure). Nel 2017 la Liguria ha portato a compimento commesse pluriennali di navi e imbarcazioni per il mercato statunitense, per un valore di 320 milioni di euro, e ha venduto agli americani altri 500 milioni di euro di varie categorie di merci, in particolare prodotti chimici, prodotti alimentari e macchinari.

Tra l'altro, un rapporto appena pubblicato da Confindustria evidenzia come la strategia di Trump, pur comprensibile, danneggi gli Usa stessi. La questione non è nuova: nel marzo 2002 l'amministrazione Bush fissò un tetto di 5,4 milioni di tonnellate alle importazioni di acciaio, oltre il quale veniva imposto un dazio del 30%. L'aumento dei prezzi che ne conseguì comportò una perdita di 200 mila posti di lavoro nel manifatturiero e nelle costruzioni.

L'Italia teme i possibili effetti indiretti legati alla distorsione dei flussi commerciali per i quali il mercato americano diventa off-limits, che si dirigeranno verso le destinazioni rimaste accessibili. Un caso concreto riguarda le aziende italiane che vendono tonni per cemento armato, che possono

temere la maggiore competizione nei loro principali mercati di sbocco, come l'Algeria, di prodotti provenienti, per esempio, dalla Turchia. Fintanto che l'Ue resta fuori dalla disputa si tratta però di effetti limitati.

Intanto Pechino invia segnali di pace a Washington. Il presidente Xi Jinping cerca di disinnescare la minaccia della guerra commerciale promettendo di continuare l'apertura dell'economia cinese, riducendo i dazi sulle auto importate, potenziando la protezione della proprietà intellettuale e facilitando gli investimenti stranieri nel settore finanziario.

Gli analisti fanno notare che le concessioni di Xi sono deboli, perché ripetono promesse già fatte nel passato, ma Trump apprezza: «Sono molto grato al presidente Xi - scrive ancora su Twitter - per le parole sui dazi e auto e anche per la sua comprensione sulla proprietà intellettuale e il trasferimento di tecnologia. Faremo grandi progressi insieme».

Nelle stesse ore però la Cina ha denunciato gli Usa alla Wto, per le tariffe minacciate sulle importazioni di acciaio e alluminio. Questi dazi in realtà non danneggiano molto Pechino, perché le sue esportazioni dei due metalli verso gli Usa sono minori a quelle di altri Paesi. Con la sua denuncia, però, la Repubblica popolare ha dimostrato che è determinata a difendersi.

R.E.

LA DECISIONE DEFINITIVA ENTRO LA PROSSIMA SETTIMANA. REALIZZARE LA STRUTTURA COSTERÀ 15 MILIONI

Torre piloti, spunta l'ipotesi riparazioni navali

L'Authority sta definendo la nuova posizione. Calano le quotazioni della Darsena della Fiera

IL RETROSCENA

MATTEO DELL'ANTICO

CAMBIO di programma al rush finale, forse. Spunta una nuova ipotesi per la collocazione della Torre piloti del porto: l'area individuata dall'Autorità di sistema portuale, secondo quanto risulta al Secolo XIX, sarebbe quella delle riparazioni navali, a pochi passi dai cantieri, dai bacini di carenaggio dove vengono riparate le navi e dallo Yacht Club Italiano.

La struttura non sarà quindi costruita all'imboccatura del porto, come prevedeva il progetto di Renzo Piano. Si allontana pure l'ipotesi di realizzare la Torre piloti all'interno della Darsena nautica della Fiera accanto al padiglione Jean Nouvel, come ipotizzavano le due soluzioni individuate dal Cetena, il centro ricerche del gruppo Fincantieri. «Abbiamo fatto una riunione con Corpo piloti e Capitaneria che devono indicare il posto per le migliori condizioni tecnico nautiche per una collocazione alternativa e stiamo definendo nei dettagli la posizione con le ultime verifiche tecniche», ha detto il segretario di Palazzo San Giorgio, Marco Sanguineri. Il verdetto dovrebbe essere pronto la prossima settimana, per poter procedere successivamente con l'adeguamento del progetto. Per la realizzazione della nuova Torre piloti - che avrebbe un'altezza di 63 metri e potrebbe essere operativa alla fine del 2020 - sarebbero necessari circa 15 milioni di eu-



Il progetto della Torre piloti

ro che verrebbero interamente sborsati da Palazzo San Giorgio. Il progetto dovrebbe restare in linea di massima quello ideato dall'architetto Renzo Piano perché quello che è stato messo recentemente in discussione più volte riguarda esclusivamente il posizionamento della struttura e non l'aspetto estetico.

Nelle scorse settimane l'Autorità di sistema portuale aveva chiesto al Cetena, su input della Capitaneria, di simulare un eventuale impatto con navi portacontainer o da crociera se la nuova Torre fosse stata realizzata all'imboccatura del porto come nel progetto originario di Renzo Piano. «Abbiamo verificato che a fronte di alcune condizioni non si raggiungevano margini di sicurezza e, anche su sollecitazione del Comune, abbiamo individuato altre due collocazioni, all'interno della Darsena», ha spiegato Sandro Scarrone, presidente e ad del Cetena. Secondo la

società di Fincantieri quella della Darsena - nelle due soluzioni possibili - potrebbe essere una collocazione ideale per la Torre piloti, soprattutto sotto il profilo della sicurezza perché la struttura sarebbe vicino all'imboccatura di Levante del porto, ma allo stesso tempo abbastanza distante dalle navi in transito per evitare che si possa ripetere un incidente simile a quello che la sera del 7 maggio 2013 ha visto la nave "Jolly Nero" della compagnia Messina abbattere la vecchia Torre piloti, allora posizionata al Molo Giano. Le due soluzioni sono state presentate a Palazzo San Giorgio: i piani sono stati inviati anche al Corpo piloti, alla Capitaneria e per conoscenza al Comune. Da Piloti, Capitaneria e Authority non sono però state avanzate eventuali perplessità, ma neppure è stato approvato il progetto. L'ipotesi Fiera era stata presa in considerazione anche vent'anni fa, ai tempi della progettazione della torre poi costruita a Molo Giano. Allora non era stata presa in considerazione l'eliperficie, che ancora non esisteva, ma una zona più a Ovest, chiamata non a caso Darsena piloti e poi trasformata in un piazzale di cemento oggi occupato dai cantieri Amico & Co. Ma l'ipotesi era stata scartata perché in quel punto il mare era soggetto a forti correnti.

Ora la scelta finale, secondo quanto appreso, potrebbe essere ancora un'altra: quella della zona delle riparazioni navali, sempre in un'area sotto il controllo dell'Authority

matteo.dellantico@lsecoloxix.it

© BY NC ND AL CUN I D I T T I R I S E R V A T I

NEL PORTO DI GENOVA CON UN CONTRATTO DA 8 MILIONI

Nidec ASI vince la gara per elettrificare le banchine

Il sistema di alimentazione elettrica delle navi, ad oggi il più importante in Italia, punta a ridurre le emissioni e l'inquinamento acustico - il caso di Livorno

MILANO - Nidec ASI, multinazionale capofila del settore Industrial Solutions del Gruppo Nidec, ha siglato un contratto del valore di 8 milioni di euro con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, volto alla realizzazione di un progetto "shore to ship" per il porto di Genova, un sistema avanzato di alimentazione elettrica che consente alle navi ormeggiate di attingere dalle banchine l'energia necessaria ad essere pienamente operative, senza bisogno di accendere i motori di bordo. In Italia un sistema del genere esiste solo a Livorno (dove però dopo l'inaugurazione - un paio d'anni fa - non è stato mai utilizzato, con un seguito di polemiche).

Nidec ASI, che si è aggiudicata il miglior punteggio tecnico ed

economico nella gara d'appalto - dice una nota della compagnia - è stata tra i primi player a promuovere l'elettrificazione delle banchine dei porti. Considera questo sistema la soluzione decisiva per la riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali e per il risparmio energetico. Il progetto risponde all'esigenza di adeguarsi alle direttive dell'Unione Europea che, dal 2003, ha invitato i porti ad adottare sistemi "shore to ship" per ridurre le emissioni inquinanti delle navi in porto. Una raccomandazione che diventerà vincolante - continua la nota - per tutti i porti europei entro il 2025.

Grazie al sistema messo a punto da Nidec ASI - continua il documento - le emissioni di SOx, NOx, CO2 e di PM, che rappresentano

una significativa fonte d'inquinamento per un territorio densamente popolato, vengono notevolmente ridotte a beneficio della salute pubblica. Inoltre, collegando le navi alla rete elettrica nazionale ed evitando l'impiego dei generatori diesel di bordo, si ridurranno significativamente anche le emissioni acustiche che infastidiscono turisti e abitanti delle zone limitrofe.

Kaila Haines, marketing e PR director di Nidec ASI ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di collaborare con il porto di Genova apportando la più avanzata tecnologia, unita alla capacità di soddisfare esigenze specifiche attraverso soluzioni personalizzate e a una comprovata esperienza, sviluppata grazie alle diverse applicazioni già installate nel porto di Livorno, nei cantieri

di Muggiano - La Spezia, nelle Basi Militari Navali di Taranto e a Tolone (Francia)".

Per il porto di Genova - che nel 2016 si aggiudicò il premio come "Top 100 Worldwide Container Ports" - Nidec ASI fornirà due convertitori statici di frequenza da 6 MVA che, con i sovraccarichi richiesti, possono arrivare a 12 MVA, i quadri e trasformatori MT e BT, i conduttori di connessione per le varie apparecchiature e le componenti accessorie. La particolarità dei sistemi di Nidec ASI, infatti, è quella di adattare tensione e frequenza della rete elettrica nazionale al fabbisogno delle singole navi. Nel lungo periodo, Nidec seguirà, inoltre, le opere civili, i montaggi, la messa in servizio e l'assistenza tecnica funzionali al progetto, per i prossimi 10 anni.

Nuova ipotesi per collocazione Torre Piloti di Genova

Luogo top secret ma non sarà come da progetto Piano

GENOVA – L'ipotesi definitiva per la collocazione della nuova Torre Piloti del porto di Genova sembra in dirittura d'arrivo. Per ora il luogo è top secret, ma non sarà all'imboccatura del porto come prevedeva il progetto di Renzo Piano e neppure all'interno della darsena nautica della Fiera accanto al padiglione Jean Nouvel, come ipotizzavano le due soluzioni individuate dal Cetena, il centro ricerche del gruppo Fincantieri, anche se l'ambito resta lo stesso.

"Abbiamo fatto una riunione con il Corpo Piloti e Capitaneria che devono indicare il posto per le migliori condizioni tecnico nautiche per una collocazione alternativa e stiamo definendo nei dettagli la posizione con le ultime verifiche tecniche" ha detto il segretario dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale Marco Sanguineri. Il verdetto dovrebbe essere pronto la prossima settimana, per poter procedere successivamente con l'adeguamento del progetto".

L'Autorità di Sistema portuale aveva chiesto al Cetena, su input della Capitaneria, di simulare un eventuale impatto con navi portacontainer o da crociera se la nuova Torre fosse stata realizzata all'imboccatura del porto come nel progetto originario di Renzo Piano.

Come ha spiegato Sandro Scarrone, presidente e ad del Cetena, "abbiamo verificato che a fronte di alcune condizioni non si raggiungevano margini di sicurezza e, anche su sollecitazione del Comune, abbiamo individuato altre due collocazioni, all'interno della darsena": Ma la scelta finale sarà ancora un'altra.

Primo scalo a Genova per il “Thyrrenium” di Msc

Genova - Domenica scorsa ha fatto il primo scalo a Genova all'Intermodal Marine Terminal una nave della compagnia Msc impiegata sul servizio Thyrrenium, servizio settimanale che collega Genova con le principali destinazioni del Mediterraneo Occidentale e, via Gioia Tauro, con il Medio Oriente

Genova - Domenica scorsa ha fatto il primo scalo a Genova all'Intermodal Marine Terminal (nuovo marchio del terminal del Gruppo Messina, anticipato dal *MediTelegraph* lo scorso ottobre) una nave della compagnia Msc impiegata sul servizio Thyrrenium, servizio settimanale che collega Genova con le principali destinazioni del Mediterraneo Occidentale e, via Gioia Tauro, con il Medio Oriente.

A tenere il battesimo è stata la nave portacontainer “Maira”, 207 metri di lunghezza e 2.500 teu di capacità, a bordo della quale si è svolta la tradizionale consegna al comandante di una targa di benvenuto da parte dei vertici del Terminal.

Il terminal Imt è impegnato in un programma di rinnovamento e potenziamento che prevede consistenti investimenti in hardware (9 stacker, 20 motrici, 16 trailer cornerless, 2 ulteriori spreader per fuorisagoma, upgrade delle gru di banchina) ma anche un potenziamento degli organici, attraverso l'ingresso nell'operativo di banchina di nuovi 16 giovani lavoratori entro la prima metà dell'anno, per far fronte all'incremento di traffico.

Il terminal Imt, in una visione di Full Customer Service & Care abbina all'operatività di banchina container, Ro-Ro e multipurpose, un mix di servizi accessori per offrire alla clientela sempre più esigente un servizio completo: collegamenti ferroviari intermodali plurisettimanali con i principali Terminal Intermodali in Nord-Centro Italia (Milano-Segrate, Brescia, Dinazzano e Vicenza); servizi di riempimento, svuotamento e immagazzinaggio della merce al coperto e in regimi doganale/fiscale/libero; servizi di manutenzione e riparazione dei contenitori. Il Terminal Imt nel 2017 ha movimentato 230 mila teu, 85 mila tonnellate di rotabili e 26.500 tonnellate di merce varia.

Le merci sui traghetti trainano i porti italiani / IL CASO

Genova - Secondo le statistiche di Assoporti, lo scorso anno sono passati sulle banchine italiane oltre 500 milioni di tonnellate di merce, con una crescita dell'1,4% e frutto di dinamiche altalenanti: se da una parte infatti crescono le rinfuse liquide (+3,3%), dall'altra soffrono sia i container (-2,1%), sia le rinfuse solide (-5,3%)

Genova - Secondo le statistiche di Assoporti, lo scorso anno sono passati sulle banchine italiane oltre 500 milioni di tonnellate di merce, con una crescita dell'1,4% e frutto di dinamiche altalenanti: se da una parte infatti crescono le rinfuse liquide (+3,3%), dall'altra soffrono sia i container (-2,1%), sia le rinfuse solide (-5,3%).

Il settore che invece si dimostra trainante è quello del trasporto dei rotabili, che in termini di quota traffici è vicino a equiparare il traffico dei contenitori: 21,2% contro il 23% del traffico complessivo dei porti italiani. Con le altre modalità legate al trasporto delle merci varie, che è anche il traffico a maggior valore aggiunto (in termini di personale impiegato e indotto) il segmento arriva a coprire il 48% dei traffici italiani.

In questo contesto, i sistemi portuali della dorsale tirrenica da Savona a Civitavecchia movimentano complessivamente 37,5 milioni di tonnellate (33,8 senza Civitavecchia), doppiando quindi i porti adriatici da Trieste ad Ancona (14,3 milioni di tonnellate) che pure hanno conosciuto nell'ultimo anno una crescita a doppia cifra.

Anche la tenuta del segmento container è in sostanza dovuta ai sistemi portuali del Tirreno: sui 10 milioni di teu movimentati in Italia, 4,8 (+10,1% sul 2016) sono gestiti nei porti da Savona a Livorno, contro gli 1,6 (+7,1%) dei porti da Trieste ad Ancona: nei fatti i tre sistemi di Mar Ligure e Tirreno rappresentano il 59,4% del traffico container italiano, contro il 19,7% dei quattro sistemi centro e nord adriatici.

-segue

Una sfida sui traffici a valore aggiunto che per la sua complessità implica (o dovrebbe implicare) investimenti in infrastrutture, tecnologie, difesa dell'ambiente, servizi alle merci e ai passeggeri: decisioni di primaria importanza per Autorità di sistema portuale, enti locali e cluster marittimo. "Shaping the Port of the Future" è il titolo del Forum ospitato oggi dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a Civitavecchia (Molo Vespucci) e organizzato dalla testata online *The MediTelegraph* (gruppo Gedi) e *OnTheMosWay*.

Il caso

Bacini, il sì del ,manager al porto di Genova "Siamo interessati, vogliamo una base qui"

"Siamo interessati ai bacini del porto di Genova perché vogliamo costruire anche qui una base importante". L' amministratore delegato di **Fincantieri**, Giuseppe Bono, conferma l' interessamento della società a una possibile alleanza per la gestione dei bacini di carenaggio del Porto di Genova. Un' operazione che permetterebbe di chiudere un progetto di ben più ampio respiro. "Noi vogliamo sviluppare sia sull' Adriatico che sul Tirreno che sul centro del mediterraneo, con Palermo le basi per lo sviluppo delle attività di riparazione, manutenzione e trasformazione. Sperando - spiega Bono - che la politica italiano si accorga che c' è un problema di politica industriale nel paese ma che c' è anche un problema sviluppo dei porti".

A La Spezia crociere a tutta Costa



Carla Roncallo

LA SPEZIA In occasione dello scalo della nave Costa Victoria, Costa Crociere avvia ufficialmente la gestione del servizio crociere del porto spezzino. Lo scorso marzo la compagnia italiana si era infatti aggiudicata la gara (segue a pagina 10)

A La Spezia crociere

indetta dall'**Autorità Portuale** di Sistema del Mar Ligure Orientale per la concessione delle aree e dei servizi crociere del porto ligure, per una durata di 6 mesi prorogabili sino a 10.

Come previsto dalla clausola di salvaguardia della gara, Costa Crociere sta provvedendo all'assunzione del personale precedentemente impiegato nella gestione del servizio, e sta utilizzando operatori e fornitori locali per le proprie necessità.

"Nell'anno in cui festeggiamo il nostro settantesimo anniversario, siamo davvero lieti di poter rafforzare ulteriormente la nostra presenza in Liguria, la nostra casa." - ha dichiarato Neil Palomba, direttore Generale di Costa Crociere - "La Spezia è un porto a cui guardiamo con grande interesse per il futuro, anche in riferimento al nuovo terminal crociere che verrà realizzato. A questo riguardo, il nostro auspicio è che ci sia un progetto condiviso anche con Costa Crociere, dal momento che abbiamo in previsione

un sostanziale incremento degli scali. Nel 2019 porteremo infatti a La Spezia ben due nuove ammiraglie, Costa Smeralda e AIDA Nova del nostro marchio tedesco AIDA Cruises".

"Iniziamo questa nuova stagione crocieristica con una gestione del servizio da parte di Costa Crociere, che di recente ha vinto la gara ponte che abbiamo bandito per la stagione 2018, in attesa di poter avviare nelle prossime settimane la gara di project financing che ci consentirà di stabilizzare il servizio e ci aiuterà nei prossimi anni a sviluppare ulteriormente questo importante settore del nostro porto", ha dichiarato Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. "La compagnia Costa Crociere non ha bisogno di presentazioni, sicuramente saprà svolgere al meglio l'incarico che si è aggiudicata. Ora mi aspetto la collaborazione di tutti quelli che davvero tengono a questa attività. Vogliamo davvero lavorare con le rappresentanze territoriali e con tutti i player di questo comparto, per aumentare ulteriormente i benefici che l'attività crocieristica ha già portato e sta tuttora portando a questa città."

"Il sistema crocieristico si è

rivelato, e continua a rivelarsi, un settore strategico per lo sviluppo della nostra Città. Mi congratulo con Costa Crociere che sta costruendo un rapporto di continuità nella speranza che La Spezia possa diventare uno scalo di riferimento attrattivo anche per altre compagnie. In questo senso, continueremo a lavorare diventando una destinazione turistica peculiare e non solo un gate per altri territori." ha dichiarato Pierluigi Peracchini, sindaco di La Spezia. "Il nostro patrimonio culturale e artistico, infatti, conosciuto nel mondo come il Golfo dei Poeti, può essere considerato a tutti gli effetti come un driver per la promozione del nostro territorio."

Nel 2018 le navi Costa effettueranno a La Spezia un totale di 20 scali, pari a una previsione di circa 60.000 passeggeri movimentati. Oltre a Costa Victoria (75.000 tonnellate di stazza e 2.394 ospiti totali), che arriverà tutti i lunedì sino al 21 maggio, dal 16 settembre al 21 novembre, tutte le domeniche, sarà la volta di Costa Magica (103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali). Un ulteriore incremento al traffico crocieristico di La Spezia arriverà da Aida Cruises, compagnia tedesca

del Gruppo Costa, che effettuerà 5 scali, per circa 11.000 passeggeri movimentati.

Nel 2019 è prevista una crescita sostanziale: il Gruppo Costa garantirà a La Spezia un totale di 49 scali, pari a una previsione di 255.000 passeggeri movimentati. Gli scali di Costa Crociere saranno 21, ma i passeggeri movimentati saliranno a 80.000, grazie all'impiego di navi di maggiori dimensioni. Dal 4 aprile al 23 maggio 2019, e dal 3 ottobre al 7 novembre, Costa Fortuna (103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali) sarà a La Spezia tutti i martedì. La grande novità è rappresentata dalla nuova ammiraglia Costa Smeralda (180.000 tonnellate di stazza lorda e 6.600 ospiti totali), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia) ed alimentata a GNL. A partire dal 15 novembre Costa Smeralda sarà a La Spezia tutti i venerdì sino a maggio 2020, per un itinerario di una settimana che toccherà anche Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca e Civitavecchia. AIDA Cruises porterà invece 28 scali a La Spezia nel 2019, con una previsione di circa 175.000 passeggeri movimentati, grazie alla presenza settimanale della nuova ammiraglia AIDA Nova.

Ecodragaggi, c'è tanto interesse ma le normative vanno aggiornate

MASSA CARRARA – Il recente convegno che si è tenuto a Palazzo Ducale promosso dall'associazione ambientalista Italia Nostra per trovare soluzioni valide all'annoso problema dell'erosione del litorale apuano ha confermato la validità del sistema LimpidH2o di Decomar. Ne parliamo con Davide Benedetti, presidente ed amministratore delegato della società che ha inventato e brevettato l'innovativo sistema di ecodragaggio.

Presidente Benedetti, cosa è emerso dall'incontro?

Il convegno ha dimostrato che quando soluzioni vere e ambiziose riescono a dare risorse e risposte congruenti diventa facile trovare sensibilità e disponibilità ad affrontare il tema ed addirittura a farsene portavoce. Italia Nostra ha detto "noi non sponsorizziamo aziende ma siamo molto interessati a capire se c'è un'evoluzione tecnologica in grado di dare anche una risposta ambientale" e in LimpidH2o, come in Decomar, c'è l'ambizione di coniugare e rendere simbiotici lo sviluppo portuale e lo sviluppo turistico: un'unione di intenti, fino ad oggi diametralmente opposti come finalità ma anche come obiettivi, che l'innovazione LimpidH2o riesce a mettere in sinergia in un matrimonio straordinario, legandoli inoltre nel sodalizio – ancora più forte – della tutela dell'ambiente. Nel convegno è emerso che l'innovazione LimpidH2o riesce a dare nuovo impulso allo sviluppo industriale, a quello turistico e un nuovo livello di tutela ambientale. Ed è proprio la capacità di unire gli interessi dell'industria, del turismo e dell'ambiente la grande rivoluzione legata all'innovazione LimpidH2o.

DALL'INCONTRO DI LIVORNO CON I VERTICI DELLE ISTITUZIONI E I PARLAMENTARI DI BRUXELLES

Europa e dogane, unificare i sistemi

La necessità di un sistema europeo di sorveglianza del mercato ribadita nella commissione "Mercato & consumatori" - Il punto dell'Agazia

LIVORNO - Come già abbiamo pubblicato nel numero scorso del giornale, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e il direttore dell'Agazia Dogane e Monopoli per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria, Giuseppe Napoleoni, hanno ricevuto a Palazzo Rosciano una delegazione della Commissione "Mercato Interno e Protezione Consumatori" del Parlamento Europeo, venuta (segue a pagina 10)



Nella foto: La delegazione parlamentare (Andreas Schwab, Nicola Danti, Anneleen Van Bossuyt e Jasenko Selimovic) assieme alle istituzioni.

Europa e dogane

in visita a Livorno per vedere come vengono svolti nello scalo labronico i controlli doganali con riferimento al contrasto dei traffici illeciti e alla sicurezza.

Vale la pena di approfondire l'incontro, perché i temi doganali sono stati al centro delle consultazioni con i parlamentari dell'UE (quattro in tutto, tra cui l'italiano Nicola Danti di S&D). Hanno partecipato tutti i rappresentanti delle istituzioni locali compresi il comandante della Capitaneria di Porto contrammiraglio (Cp) Giuseppe Tarzia, il questore di Livorno Orazio D'Anna, il prefetto Anna Maria Manzone, il comandante dell'Accademia Navale di Livorno contrammiraglio Pierpaolo Rifulfo, il comandante provinciale

della Guardia di Finanza colonnello Paolo Borrelli, il comandante provinciale dei carabinieri colonnello Alessandro Magro, l'assessore comunale Francesca Martini, il consigliere provinciale Yari de Filicaja e i consoli onorari di Svezia e del Senegal, Giovanni Capanna e Andrea Ermini.

"Siamo lusingati dell'attenzione che il Parlamento Europeo ha voluto riservare a Livorno - ha detto tra l'altro il presidente Corsini - le autorità doganali hanno una responsabilità primaria nella supervisione degli scambi internazionali della Comunità e sono un soggetto sul cui supporto siamo certi di poter contare per coniugare efficienza dei controlli e sviluppo dei traffici".

E a proposito di controlli, sono state le Dogane, come sottolineato

dal responsabile della direzione centrale antifrode e controlli Nicola Laurelli, a illustrare a grandi linee le modalità operative in ordine ai controlli legati alla sicurezza dei prodotti, in particolare dei giocattoli. Per Laurelli i funzionari doganali non svolgono soltanto funzioni di natura tributaria ma garantiscono anche la sicurezza delle frontiere esterne dell'Unione per proteggere la salute e l'incolumità dei cittadini. Si tratta di un duplice ruolo che non interferisce con le capacità prestazionali di un porto, anzi lo enfatizza.

"Noi non vogliamo far perdere traffico ai porti - ha detto il direttore dell'Agazia dogane Napoleoni - ma vogliamo contribuire ad implementarlo. A Livorno le istituzioni si muovono da anni nel solco di

una comprovata collaborazione in virtù della quale siamo riusciti col tempo ad essere sempre più efficaci nelle attività di controllo e a farlo in tempi sempre più rapidi".

"A Livorno partiamo da una base di consolidata professionalità - ha detto a sua volta a margine dell'incontro il parlamentare europeo Nicola Danti, sottolineando che comunque si sente sempre di più il bisogno di un unico sistema di sorveglianza del mercato a livello europeo - e il cammino del rinnovamento passa anche da questi aspetti. L'ambizione del nuovo sistema portuale di Livorno e Piombino di accrescere il proprio ruolo a servizio dell'Europa - ha concluso - si coniuga con le azioni di controllo dell'Agazia delle Dogane in tema di sicurezza".

Sistema Livorno le urgenze e la “quadra”

LIVORNO – La calma è solo apparente. Perché pur aspettando che a Roma combinino qualcosa, a palazzo Rosciano la macchina non è ferma, anzi. C'è un appuntamento importante al quale stanno lavorando gli uffici e lo stesso presidente Corsini, ed è il comitato di gestione di fine aprile, nel quale dovrà anche essere approvato formalmente il tante volte annunciato aumento di capitale nell'interporto Vespucci di Guasticce. Dall'aumento – sul quale pare stia insistendo in termini ultimativi lo stesso presidente della Regione Enrico Rossi – scaturirà anche la convocazione dell'assemblea del Vespucci, che dovrà ratificare l'ulteriore semplificazione del consiglio di amministrazione anche sulla base della legge Madia: importante che il bilancio del Vespucci sia finalmente in attivo, proprio per le ricadute della Madia, e importanti gli ultimi passaggi, come l'annunciata creazione del “polo” dei farmaceutici (a regime almeno 150 posti di lavoro) e l'annunciato insediamento dell'altro grande polo, quello di DHL, con ricadute anch'esse sull'occupazione e sui traffici.

Per far scattare l'aumento di capitale (si parla di 9 milioni) da parte dell'AdSP sul Vespucci, sembrava indispensabile arrivare all'assegnazione definitiva della gara per la Porto 2000. Sembra però che palazzo Rosciano stia valutando anche altre alternative: compresa quella del ricorso alle banche, per una anticipazione che non dovrebbe essere difficile, per trovare la “quadra”.

Ma è indubbio che la fine del mese sarà importante per il “sistema” livornese anche su altri temi, lo sblocco del “misterioso” congelamento della gara per la Porto 2000 è uno di questi: ma sembra in dirittura d'arrivo anche la liberazione del bacino “Mediterraneo” dal relitto dell'Urania, con ripartenza della gara per i bacini; il passo avanti per il “Marina” della porta a mare (ne parliamo anche in altra pagina di questo stesso giornale); l'avvio dell'esame delle richieste di interesse per la Darsena Europa; gli assetti organici all'interno del “sistema” Livorno-Piombino; il trasferimento (Tar permettendo) del TCO sulla sponda Est della Darsena Toscana....

Antonio Fulvi

Sponda Est, avanti tutta Niente stop alla concessione

Il ricorso al Tar non blocca il trasloco del Tco



BANCHINE CONTESE La Calata Orlando, nella sua nuova destinazione, sarà adibita al terminal delle crociere

NIENTE sospensiva, dal Tar della Toscana, alla concessione rilasciata dall'Authority portuale al Tco, il terminal Calata Orlando, per il suo trasferimento sulla sponda est della Darsena Toscana. Il tribunale amministrativo regionale però non ha voluto entrare nel merito del ricorso presentato dall'ISS di Andrea Palumbo, rimandando la decisione - e quindi la sentenza definitiva - al 31 ottobre prossimo. Motivo del rinvio: secondo i giudici del Tar, la materia è complessa e per un approfondimento definitivo occorre risalire a tutta la legislazione in merito. Il che lascia aperta la strada a soluzioni diverse.

PER IL TCO, sul quale preme palazzo Rosciano perché il trasferimento avvenga in tempi rapidi, la decisione del Tar è comunque una mezza vittoria: nel senso che non interrompe - come avrebbe fatto la sospensiva - i processi di adeguamento delle strutture, dei progetti e delle fasi del passaggio dall'attuale location alla nuova. Liberare la Calata Orlando per la

sua nuova destinazione al terminal delle crociere comporterà comunque altri passaggi burocratici: occorrerà prima di tutto la concessione dell'area sulla sponda est della Darsena Toscana, cosa non ancora avvenuta. Il Tco ha infatti la concessione "cartacea" ma ancora non ha la disponibilità della banchina e degli spazi retrostanti, che vanno anche liberati da alcu-

PROSSIME MOSSE

L'Authority convocherà il Comitato di Gestione congelato da quasi 2 mesi

ni insediamenti. Palazzo Rosciano da una parte preme per il trasferimento, ma dall'altra realisticamente non ha ancora dato la disponibilità reale della nuova destinazione. Insomma, siamo - come spesso accade - a una discrasia tra i fatti reali e le carte.

LA DECISIONE del Tar di non decidere sul ricorso ha comunque dato respiro anche a Palazzo Ro-



La guerra

Alla società Terminal Calata Orlando (Tco) è stata affidata dall'Autorità di sistema portuale la concessione (per 12 anni) per la realizzazione e gestione di un terminal multipurpose sulla sponda est della Darsena Toscana. Iss Palumbo si oppone e ha fatto ricorso

sciano che a questo punto intende convocare il comitato di gestione, di fatto "congelato" da quasi due mesi. Sarà convocato, per quanto si sa, alla fine di aprile: con all'ordine del giorno svariati temi urgenti, come l'aumento di capitale per l'interporto Vespucci, la comunicazione del presidente Corsini che la banchina 75 rimane per le crociere e anche il "ramoscello d'olivo" offerto al sindaco Nogarin per una scelta comune e concordata sui passaggi per avviare il piano del marinaio al Mediceo, piano che fa parte degli accordi di Roma sul salvataggio del cantiere Orlando da parte di Azimut/Benetti. C'è ancora un dettaglio da chiarire per il comitato di gestione: con l'ultimo decreto Madia/Delrio, il sindaco Nogarin non può far parte del comitato. Corsini gli ha chiesto che, in attesa di ulteriori e possibili contro-decreti, Nogarin voglia nominare nel comitato di gestione un esperto come vuole la legge. Dicono che il sindaco "ci stia pensando" per non lasciare il comitato orfano della città. A breve la risposta.

A.F.

L'INDAGINE TROPPE MORTI BIANCHE

Tragedia ai Costieri Neri Il ministero convoca Ispettorato, Inps e Inail

COSA C'È dietro la catena di incidenti mortali sul lavoro? solo? è la domanda al centro dell'incontro voluto dal ministro del Lavoro, Giuliano Poletti, con l'Ispettorato, l'Inps e l'Inail. Si cercherà innanzitutto di tracciare una 'mappa ragionata' degli infortuni costati la vita dall'inizio di quest'anno, che appaiono come un'improvvisa ripresa del fenomeno, dopo dieci anni di cali. Una ricognizione è considerata indispensabile per capire quali siano le eventuali anomalie e poi, magari, prendere anche delle iniziative di contrasto. Di certo la riunione al ministero è già indicativa della necessità di attivare sinergie tra le diverse parti in causa. Soprattutto è stata avvertita la necessità di non rimanere fermi davanti alla sequela di episodi, tra cui uno dei più gravi è l'esplosione al silos 62 dei Costieri Neri costato la vita a Nunzio Viola e Lorenzo Mazzoni, operai specializzati della ditta Labromare. Poletti ha chiesto all'Ispettorato e

all'Inail un'informativa «puntuale» sugli episodi più recenti. In effetti al momento non c'è un censimento permanente e onnicomprensivo. Ci si affida ad associazioni, come l'Osservatorio indipendente di Bologna, che dall'inizio dell'anno conta già 159 morti. L'Istituto nazionale per l'assicurazione degli infortuni ha sì una banca dati ma si aggiorna dopo un processo di registrazione e poi non è completa: mancano le partite Iva e le forze dell'ordine. Già il confronto con i dati sull'inquadramento contrattuale detenuti dall'Inps dovrebbe fornire un approfondimento. C'è poi la questione dei controlli su salute e sicurezza: la competenza spetta alle Asl tranne che per l'edilizia, dove è attivo l'Ispettorato. Non è escluso che anche in questo campo si possa realizzare un coordinamento più forte. D'altra parte l'Ispettorato nazionale, come riformato dal Jobs act, punta a fare da polo e già lo è per la vigilanza sulla conformità delle norme in materia di lavoro o previdenza.

Il Telegrafo

LA PROTESTA

Presidio dei portuali davanti all'Authority

OGGI presidio e assemblea (dalle 11.30 alle 13.30) della Filt Cgil (Federatione Italiana Lavoratori Trasporti) davanti alla sede dell'Authority Portuale Mts sugli Scali Rosciano. Nel mirino ci sono «varie problematiche relative all'ambiente portuale». In otto punti infatti i sindacati spiegano le criticità del settore. Si va dall'operatività del Silos del Tirreno alla nomina dei rappresentanti dei lavoratori all'interno della commissione consultiva, dalla mancata attivazione del protocollo sulla sicurezza nei porti ai problemi nel settore Ro-Ro. E poi l'ingresso dell'azienda Sdt, il ruolo dell'articolo 17 e, infine, la mancata attivazione della clausola sociale sulle mancate assunzioni del personale ex Lucarelli e Mediterranea.

MED Ports 2018 si svolgerà a Livorno

appuntamento dal 17 al 19 Aprile, nei locali del Grand Hotel Palazzo

LIVORNO – L'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale ospiterà la sesta edizione di MED Ports 2018 Exhibition and Conference che si terrà per la prima volta a Livorno, dal 17 al 19 Aprile, nei locali del [Grand Hotel Palazzo](#) situato sul Viale Italia 195, a pochi metri dalla Terrazza Mascagni.

In questi due giorni si terrà un convegno che affronterà opportunità e criticità del traffico merci in ambito Mediterraneo, con il coinvolgimento di relatori ed esperti di livello internazionale, durante le 30 conferenze in programma.

L'obiettivo è quello di presentare la realtà dell'Autorità di Sistema portuale del mare Tirreno settentrionale e le infrastrutture dei porti sulle due sponde del Mediterraneo ad un pubblico nazionale e internazionale composto da circa 300 operatori quali responsabili e decisori presso strutture portuali, compagnie di navigazione, agenti marittimi, spedizionieri, operatori logistici, terminalisti, operatori ferroviari, shipper, fornitori di servizi ed attrezzature portuali.

Al MED Ports 2018 parteciperanno, oltre al presidente dell'AdSp del Tirreno settentrionale Stefano Corsini e al presidente di Assoport Zeno D'Agostino, tra i vari relatori saranno presenti Christina Prieser, project director economics della Hamburg Port Consulting, Steve Wray, associate director di WSP UK, Francesco Parola, professore di Economia e Logistica all'Università di Genova, Massimiliano Cozzani, marketing director del terminal TDT di Livorno, Tarik Maaouni dell'Associazione Nazionale dei porti marocchini, Danilo Ricci, general manager del gruppo Tarros, Chokri Lamiri, direttore del porto di Sousse (Tunisia) e Houcine Jallouli, direttore del porto di Rades (Tunisia).

FORUM MEDITELEGRAPH-ON THE MOS WAY. MA C'È DA LAVORARE DI PIÙ SUI TERRITORI

Crociere, l'Italia pronta al sorpasso

Testa a testa Civitavecchia-Barcellona per la leadership nel Mediterraneo

dal nostro inviato

SIMONE GALLOTTI

CIVITAVECCHIA. Barcellona sente il fiato sul collo e il primo posto per numero di crocieristi nel Mediterraneo non è più così sicuro. Civitavecchia infatti recupera, e sale a 2,4 milioni di passeggeri, meno di 300 mila dalla vetta occupata dallo scalo catalano. È la classifica svelata in anteprima dal presidente di Risposte Turismo Francesco di Cesare in occasione del convegno "Shaping the port of the future" organizzato dal *MediTelegraph* e da *On the Mos Way*: «C'è una grande crescita di Palma di Maiorca che segna un incremento del 25,3% - spiega di Cesare - ma il sistema italiano regge bene e il risultato di Civitavecchia nel Mediterraneo lo testimonia».

Le previsioni per il 2018 indicano che anche i porti liguri di Genova e Savona crescono. È il Mediterraneo che cresce, anche se il programma di deployment delle compagnie non favorisce questa area geografica: «È vero che c'è la crisi della Cina - spiega di Cesare - ma non è comunque ancora una ritirata delle compagnie».

L'invasione

Il rapporto tra le città e il settore delle crociere è a volte conflittuale, «ma i crocieristi - dice Rodolfo Giampieri, presidente del porto di Ancona - sono un

fantastico veicolo di marketing territoriale. Noi abbiamo recuperato il porto vecchio, e lo abbiamo fatto anche per la comunità, che così ora lo può vivere appieno, non solo per l'offerta dei crocieristi. Inoltre - continua Giampieri - riguardo l'annosa questione sui benefici per il territorio, non possiamo valutare solo quanto spende un singolo passeggeri nei bar, ristoranti e negozi di souvenir della città». Mentre in Adriatico l'*overtourism* sta diventando un tema pressante, i porti e gli analisti difendono i crocieristi: «Non stiamo parlando dell'invasione delle cavallette - dice di Cesare -. È un settore che genera indotto e posti di lavoro, ed è in crescita. Possiamo permetterci di buttare a mare questo patrimonio?». Dubrovnik ha pensato al numero chiuso come soluzione definitiva, e vuole ammettere solo 4.000 persone al giorno in visita alla città. Venezia ha lo stesso problema («ma le crociere incidono per una minima parte» spiega Rino Bruttomesso, numero uno di Rete, l'associazione internazionale per la collaborazione tra porti e città). Il rapporto di Civitavecchia è diverso: «La grande massa di passeggeri si dirige verso Roma - dice Francesco Maria di Majo, presidente del porto -. Semmai per noi la sfida è duplice: garantire un sistema efficiente di trasporto verso la Capitale e valorizzare una di-

versificazione che contribuisca anche allo sviluppo delle zone più vicine a Civitavecchia».

Infrastrutture e governance

«Ne discuteremo a Malta prossimamente, ma stiamo predisponendo delle linee guida per l'adozione dell'Lng nei porti del Mediterraneo» dice Valeria Mangiarotti, la responsabile Sustainability di MedCruise, che spiega come le norme per la realizzazione delle infrastrutture necessarie alla realizzazione dei depositi di gas naturale per l'approvvigionamento delle navi da crociera sia difforme da Paese a Paese. «variando da Paese a Paese. Dobbiamo rendere uniformi le leggi». E poi c'è la grande sfida sulla sicurezza: «Oggi è difficile spiegare a una comunità i benefici che può apportare un terminal Lng in termini ambientali: i cittadini pensano soprattutto ai rischi. Dobbiamo comunicare meglio i motivi della scelta che muove quell'infrastruttura». Compiere delle scelte non è semplice in Italia: «È la governance il grande tema - spiega Bruttomesso -. Piani regolatori portuali e condivisione con il territorio: su questo bisogna agire e prendere a esempio quello che hanno fatto in Europa, penso alla Spagna, dove le crociere hanno dato impulso all'economia e all'aspetto urbanistico. È il caso dei waterfront, che hanno cambiato in meglio il volto delle città».

Autostrade del Mare: Di Majo, porto di Civitavecchia attivo per creare corridoio orizzontale

(FERPRESS) – Roma, 11 APR – “Il porto di Civitavecchia è attivo ormai da un anno nel dibattito sui collegamenti trasversali che dovrebbero coinvolgere il sud dell’Europa per poi raggiungere i Paesi dell’est. Stiamo collaborando con i porti di Ancona e Barcellona per portare avanti il progetto di un corridoio orizzontale multimodale ma soprattutto alternativo a quello verticale fatto da strade e autostrade”.

Sono le parole di Francesco Maria Di Majo, presidente dell’Autorità portuale del Mar Tirreno Centro-settentrionale, nel corso del secondo Forum europeo sul futuro dei porti dal titolo “Shaping the port of the future. The societal, economic and management challenges”, tenutosi ieri a Civitavecchia.

“Oggi abbiamo la possibilità di discutere di un tema centrale come le Autostrade del Mare con il principale interlocutore del settore, ossia Brian Simpson, coordinatore del programma Autostrade del Mare dell’Unione europea – ha proseguito Di Majo -. I porti di Civitavecchia e Barcellona sono strettamente connessi e, grazie alle recenti risorse europee assegnate, stiamo realizzando nuove infrastrutture. Siamo impegnati ad aumentare i traffici e a perseguire standard molto alti di qualità dei collegamenti intermodali”.

Il presidente ha poi voluto assicurare sul fatto che “il percorso delle Autostrade del Mare sta andando avanti in modo concreto sia in termini di finanziamenti che in termini di coinvolgimento delle istituzioni”.

Nel suo intervento il coordinatore Simpson ha spiegato che “bisogna dare un messaggio positivo di pianificazione del futuro. L’Italia può essere orgogliosa dei propri risultati e, insieme alla Spagna, è sicuramente il Paese che guarda più lontano per lo sviluppo di questi corridoi e la conseguente riduzione della congestione stradale. L’Italia – ha concluso Simpson – è da sempre attiva nel dibattito e svolge un ruolo decisivo nel Mediterraneo, soprattutto verso l’Atlantico. Per questo serve il vostro impegno per convincere e stimolare l’azione dei decisori sulle Autostrade del Mare”.

Di Majo: «Civitavecchia cruciale per le Autostrade del mare»

Civitavecchia - Per il presidente dei porti di Roma Francesco Maria di Majo "esiste un forte corridoio intermodale che parte da Barcellona, arriva a Civitavecchia, prosegue per Ancona e raggiunge Croazia e Grecia"

Civitavecchia - Il ruolo di Civitavecchia è cruciale per le **Autostrade del mare**. Per questo, in apertura del convegno "Shaping the Port of the future", il padrone di casa, il presidente dei porti di Roma Francesco Maria di Majo, chiede che venga riconosciuta anche l'importanza dei corridoi marittimi, oltre a quelli terrestri: "Esiste un forte corridoio intermodale che parte da Barcellona, arriva a Civitavecchia, prosegue per Ancona e raggiunge Croazia e Grecia - spiega il numero uno dell'Autorità di sistema portuale nell'introduzione della giornata di lavori dedicati alle Motorways of the Sea - Questa rotta, formata da una parte marittima e una, breve, su strada, deve essere riconosciuta anche dall'Europa perché permette di **risparmiare sul fronte dell'impatto ambientale** ed è più veloce: su strada **da Barcellona alla Croazia** servono oltre 50 giorni. Con le Autostrade del mare le merci ne impiegano solamente 30". Civitavecchia punta a tutto il bacino del Mediterraneo: "La catchment area si è allargata - spiega ancora di Majo - e il nord Africa è una dei nostri obiettivi, grazie anche all'attività effettuata dalla Escola Europea de Short Sea Shipping che ci permette di creare un rapporto stretto anche sul fronte della formazione".

Porto Civitavecchia cresce grazie alle autostrade del mare

Dall'Ue 2 milioni per una nuova banchina dedicata ai traghetti

(ANSA) - GENOVA, 10 APR - "Le autostrade del mare, e in particolare il collegamento quotidiano con Barcellona, hanno un ruolo fondamentale per il porto di Civitavecchia, dove nel 2017 i passeggeri dei traghetti hanno superato quota 1,85 milioni (+4%) mentre il traffico di rotabili è cresciuto del 3%, e in particolare i mezzi pesanti imbarcati o sbarcati sono stati 200.000 unità (+6%) per 400.000 tonnellate di merce trasportata (+150.000 tonnellate rispetto al 2016)". Sono numeri positivi quelli forniti da Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, durante un forum organizzato a Civitavecchia da The MediTelegraph e On Mos Way.

In particolare, ha sottolineato il vertice dell'authority laziale, "la linea quotidiana operata dal gruppo Grimaldi con il porto di Barcellona ha un impatto molto significativo e verrà ulteriormente rafforzata. Insieme allo scalo catalano abbiamo infatti partecipato ad un bando europeo ottenendo fondi per 2 milioni di euro che destineremo alla realizzazione di una nuova banchina proprio presso la Darsena Traghetti".

Per di Majo, però, le direttrici di sviluppo delle autostrade nel mare non devono guardare solo a Ovest, ma anche a Sud: "Ci sono importanti margini di crescita per i traffici con il Nord Africa. Fino ad oggi i tentativi di sviluppare collegamenti marittimi regolari con la sponda meridionale del Mediterraneo non hanno dato risultati soddisfacenti. Si può ancora lavorare molto in questo senso". (ANSA).

Autostrade del mare: Civitavecchia e Venezia in forte crescita

Nei due scali previsti nuovi servizi e nuove strutture dedicate ai traghetti

CIVITAVECCHIA – "Le autostrade del mare, e in particolare il collegamento quotidiano con Barcellona, hanno un ruolo fondamentale per il porto di Civitavecchia, dove nel 2017 i passeggeri dei traghetti hanno superato quota 1,85 milioni (+4%) mentre il traffico di rotabili è cresciuto del 3%, e in particolare i mezzi pesanti imbarcati o sbarcati sono stati 200.000 unità (+6%) per 400.000 tonnellate di merce trasportata (+150.000 tonnellate rispetto al 2016) ”.

Sono numeri positivi quelli forniti da Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, durante un convegno a Civitavecchia. In particolare, ha sottolineato il vertice dell'authority laziale, "la linea quotidiana operata dal gruppo Grimaldi con il porto di Barcellona ha un impatto molto significativo e verrà ulteriormente rafforzata. Insieme allo scalo catalano abbiamo infatti partecipato ad un bando europeo ottenendo fondi per 2 milioni di euro che destineremo alla realizzazione di una nuova banchina proprio nell'area della Darsena Traghetti”.

Per di Majo, però, le direttrici di sviluppo delle autostrade nel mare non devono guardare solo a Ovest, ma anche a Sud: "Ci sono importanti margini di crescita per i traffici con il Nord Africa. Fino ad oggi i tentativi di sviluppare collegamenti marittimi regolari con la sponda meridionale del Mediterraneo non hanno dato risultati soddisfacenti. Si può ancora lavorare molto in questo senso”.

Al convegno ha partecipato anche il presidente dell' AdSp del mare Adriatico settentrionale (Venezia-Chioggia) Pino Musolino. "Grazie alla realizzazione del terminal delle Autostrade del mare a Fusina, nel 2017 il traffico di ro-ro nel porto di Venezia è aumentato del 47,2% rispetto all'anno precedente. Incremento frutto anche della piena intermodalità del terminal, dotato di binari di standard europeo, che già oggi offre servizi ferroviari Venezia-Francoforte per le linee in arrivo da Patras. E a questi si aggiungeranno anche servizi ferroviari verso Duisburg e Rostock”.

"Lo scalo della Serenissima, ha proseguito Musolino, è uno dei nodi fondamentali della rete trans-europea di trasporto e ciò ci pone al centro delle relazioni commerciali fra l'Europa e il mondo e fra gli Stati membri dell'Unione europea”. Musolino ha quindi sottolineato che le performance del terminal di Fusina "hanno dimostrato che i mercati europei credono nello sviluppo del settore ro-ro a Venezia, ma ora è necessario che l'Italia rimuova alcune storture competitive per permettere al nostro porto di esprimere a pieno il proprio potenziale”

Adsp: Di Majo conferma la centralità delle Autostrade del mare

CIVITAVECCHIA - Il secondo forum europeo "Shaping the port of the future: the societal, economic and management challenges", che si è svolto questa mattina presso la sala conferenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ha messo in evidenza, ancora una volta, la volontà dell'ente di puntare dritto alle autostrade del mare.

Lo ha confermato il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo nel corso del suo intervento, alla presenza tra l'altro di Brian Simpson, coordinatore del programma Autostrade del Mare dell'Unione europea. Il numero uno di Molo Vespucci ha infatti sottolineato come, insieme ai colleghi di Ancona e di Barcellona, è aperto da tempo un dibattito sui collegamenti trasversali che dovrebbero toccare la parte meridionale dell'Europa, raggiungendo poi i Paesi dell'Est. E questo attraverso il progetto per la realizzazione di un corridoio orizzontale multimodale alternativo a quello verticale già esistente su strade o ferrovie.

Nel corso del convegno sono stati presi in esame in esame i "links" che contribuiscono a disegnare il "Port of the future": link tra i porti, link con il territorio e con la società, link con la catena logistica integrata e sostenibile, con un focus specifico sul sistema di regolamentazione europea dei servizi portuali.

Norme più stringenti per i container a bordo delle navi

CIVITAVECCHIA - Il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera ha emanato un nuovo decreto dirigenziale a firma del Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, con lo scopo di definire alcuni elementi essenziali per la pesatura dei container che imbarcheranno a bordo delle navi che approdano nei porti italiani.

Le principali novità, volte ad aumentare la sicurezza delle navi nei nostri mari, riguarderanno l'individuazione degli standard nazionali degli strumenti di pesatura dei container, la necessità che il responsabile della pesatura (Shipper) sia in possesso di idonea certificazione e una possibile tolleranza sulla eventuale differenza di peso tra quanto dichiarato nelle apposite certificazioni (Shipping document) e quanto accertato in fase di controllo da parte del personale delle Capitanerie di porto.

LA NUOVA NORMA si inserisce in un quadro più ampio, avviato il 1° luglio 2016, data di entrata in vigore delle modifiche alla Regola VI/2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare "SOLAS 74, come emendata", con la quale si stabilisce per la prima volta la necessità di accertare il peso di ogni singolo container imbarcato. Necessità scaturita dai diversi incidenti che hanno coinvolto nei mari internazionali alcune portacontainer che, a causa dell'errato o eccessivo peso dei contenitori (non soggetti all'epoca alla pesatura) e della conseguente non corretta distribuzione all'interno della nave, hanno subito gravissimi problemi di stabilità, arrivando in casi estremi al cedimento strutturale dello scafo e all'affondamento, con ingenti rischi e danni per la nave, l'equipaggio e per l'ambiente marino. **(Agg. 10/04 ore 10.11)**

I PRECEDENTI - Nel solco di tali esperienze e delle normative internazionali entrate in vigore, il Corpo delle Capitanerie di Porto, in qualità di Autorità competente per la sicurezza della navigazione, già nel 2016 aveva approvato un primo decreto dirigenziale volto a fornire le prime istruzioni tecniche sullo svolgimento delle pesature. Dopo un periodo transitorio e di accurata sperimentazione, si è giunti oggi ad individuare in maniera dettagliata, grazie all'attuale decreto e ad una articolata consultazione con le altre Amministrazioni interessate e con i diversi soggetti a vario titolo coinvolti, tutti gli elementi tecnici per stabilire il reale peso dei contenitori e permettere a tutto il ciclo nave, dai terminalisti portuali al personale di bordo, di operare garantendo produttività e sicurezza. **(Agg. 10/04 ore 11.38)**

Il Secolo XIX

Spinelli-iCon entra al 30% nel terminal Sct di Salerno

GENOVA. Salerno Container Terminal (Sct) ha siglato un accordo con il gruppo Spinelli (partecipato al 45% dal fondo inglese iCon Infrastructure) che ha acquisito una quota del 30% della società controllata dal gruppo Gallozzi.

Il capitale sociale di Sct risulta pertanto composto da gruppo Gallozzi, azionista di maggioranza con il 55%; Spinelli-iCon con il 30%; Contship-Eurogate (tramite La Spezia Container Terminal), presente nella compagine azionaria fin dal 1991, con il 15%.

Con questa operazione, anticipata l'estate scorsa dal *Secolo XIX - the MediTelegraph*, Sct assume così il profilo di un'alleanza tra alcuni dei maggiori operatori privati del settore portuale in Italia, che si trovano a dover fornire una risposta non solo alle mega-aggregazioni tra compagnie di navigazione, ma anche un'alternativa ai grandi gruppi terminalistici globali, caratterizzandosi quindi per flessibilità e agilità operativa. Agostino Gallozzi ricoprirà in continuità la carica di presidente e amministratore delegato di Sct, con il gruppo Gallozzi che avrà quattro rappresentanti nel consiglio di amministrazione, insieme a un rappresentante del gruppo Spinelli, uno iCon Infrastructure e uno Contship-Eurogate. Il terminal Sct contribuisce a circa l'80% del traffico container del porto di Salerno.

A. QUA.

Gruppo Spinelli entra nel Salerno Container Terminal Spa

Gallozzi resta azionista di maggioranza con il 55%

SALERNO – Salerno Container Terminal Spa – società controllata dal Gruppo Gallozzi, ha definito questa mattina, martedì 10 Aprile 2018, un importante nuovo tassello del proprio percorso di potenziamento strategico, mirato ad un'ulteriore fase di crescita, con l'ingresso nel capitale sociale del Gruppo Spinelli, a sua volta partecipato dal fondo di investimento "iCON Infrastructure". Il capitale sociale di SCT Spa risulta, pertanto, oggi composto da: Gruppo Gallozzi, azionista di maggioranza con il 55%; Spinelli Srl-iCon con il 30%; Contship-Eurogate (tramite "La Spezia Container Terminal"), presente nella compagine azionaria fin dal 1991, con il 15%.

Salerno Container Terminal Spa assume, così, il profilo di una grande alleanza tra i maggiori operatori privati del settore portuale in Italia, con un approccio di mercato fortemente autonomo ed indipendente, tale da assicurare la migliore risposta operativa e commerciale alle grandi aggregazioni già realizzate nel mondo dello shipping globale.

Agostino Gallozzi, ricoprirà, in continuità, la carica di presidente ed amministratore delegato di Salerno Container Terminal. Il Gruppo Gallozzi avrà quattro rappresentanti nel Consiglio di amministrazione, uno il Gruppo Spinelli, uno iCon Infrastructure e uno Contship-Eurogate (Lsct).

Il presidente Agostino Gallozzi, in una nota esprime "grande soddisfazione per l'intesa raggiunta con la famiglia Spinelli, alla quale siamo legati da sentimenti di amicizia e stima di lungo periodo, oltre che accomunati da esperienze imprenditoriali simili e complementari nello straordinario mondo dello shipping e della portualità. Uguale soddisfazione desidero manifestare per l'ingresso, tramite Spinelli, nel capitale sociale di Sct Spa del fondo "iCON Infrastructure", del quale ho apprezzato la grande professionalità e competenza. Siamo molto contenti che un Fondo di Investimenti di tale rilevanza internazionale abbia ritenuto conveniente investire in Sct Spa, individuando nella nostra azienda un grande potenziale di crescita e redditività".

Il presidente Gallozzi ha, poi, sintetizzato il piano strategico di sviluppo di Salerno Container Terminal Spa preannunciando l'attuazione di un articolato programma di investimenti che prevede la messa in opera nei prossimi anni all'interno del porto di Salerno di cinque gru per la gestione operativa di navi full-container di ultima generazione, il potenziamento del parco dei mezzi meccanici per una maggiore e più efficiente capacità di movimentazione e stoccaggio nei piazzali, l'acquisizione di ulteriori aree retro-portuali.

"L'obiettivo di Salerno Container Terminal, una delle venti società del nostro Gruppo – ha concluso il Agostino Gallozzi – è crescere, investire e crescere in una dimensione sempre più orientata ai mercati dello shipping globale, mettendo in campo un sistema di alleanze industriali strategiche e disponendo di nuove importanti risorse finanziarie, perché è chiaro: in un mondo sempre più competitivo e sempre più animato da grandi alleanze, di portata planetaria, senza aggregazioni, da soli non si va da nessuna parte. Il porto di Salerno offre così una prima dimostrazione concreta ed efficace di capacità attrattiva di nuovi flussi di investimento anche sul versante delle opportunità offerte dalla Zona economica speciale in via di istituzione".

Come noto, il Gruppo Spinelli è uno dei maggiori operatori privati italiani nel campo della portualità e della logistica. Fondato nel 1963 da Aldo Spinelli, svolge le proprie attività nei terminal portuali di Genova e nelle basi operative di Genova, Padova, Livorno, Milano, La Spezia e Reggio Emilia. Nel 2017, il terminal portuale di Genova ha movimentato circa 520.000 teu.

di 14,6 milioni di teu all'anno.

-segue

"iCON Infrastructure", invece, con risorse gestite pari ad oltre 2,5 miliardi di euro e con una recente ulteriore raccolta (Fondo "iCon IV") di 1,2 miliardi di euro, è un fondo specializzato in investimenti infrastrutturali e portuali in Europa e Nord America.

La Spezia Container Terminal" del Gruppo Contship-Eurogate è presente nella compagine sociale di Salerno Container Terminal fin dal 1991, oggi con il 15% di partecipazione. La famiglia Eckelmann, che controlla il gruppo Eurogate-Contship, unita in rapporti di solida amicizia personale con la famiglia Gallozzi, è indiscussa artefice della crescita e dello sviluppo del porto della Città di Amburgo, fin dal 1865. Eurogate è il maggiore operatore terminalista portuale d'Europa, con la presenza in undici porti e la movimentazione annuale

Porto di Gioia Tauro

Anche il Sul reclama il presidio sanitario

GIOIA TAURO Lunedì si è sfiorata l'ennesima tragedia al porto di Gioia Tauro. Dopo gli incidenti delle scorse settimane, tra i quali la caduta di un portellone di una nave che avrebbe potuto avere esiti tragici se fossero stati presenti operatori nelle vicinanze, stavolta si è dovuto attendere quasi un'ora per l'arrivo di un'autoambulanza in soccorso di un operaio colto da malore.

Sull'episodio, ieri, è intervenuto anche il coordinamento portuali del Sul con una nota in cui si rinnova l'appello all'Autorità portuale ad adoperarsi in tempi brevi per il ripristino del punto di primo soccorso all'interno dell'area portuale.

«Tenuto conto delle numerose attività esercitate nello scalo gioiese che impiegano contemporaneamente centinaia di operatori sulle banchine - si precisa nel documento - è oltremodo irresponsabile pensare di procrastinare ulteriormente la riapertura del presidio medico sanitario del porto di Gioia Tauro».

Un mese fa il Sul aveva già sollecitato formalmente la società MCT perché riattivasse il presidio medico informando della situazione anche gli enti preposti senza avere, inspiegabilmente, alcuna risposta.

«Avere un presidio medico sul posto con tempi di intervento pressoché immediati, è inutile sottolinearlo, può fare la differenza tra la vita e la morte. E tale differenza - aggiungono i portuali - non può essere messa da parte soltanto per un mero discorso economico».

Considerato che si tratta di un presidio a servizio dell'intera area portuale, si chiede all'Autorità portuale di indire in tempi rapidi un incontro con tutti i concessionari presenti nell'area affinché si possa stabilire eventualmente un criterio oggettivo per sostenerne i costi di gestione, ripartendoli tra pubblico e privato».(d.l.)

All' Ars si discute di "Zone economiche speciali" come strumento per rilanciare l' economia della Sicilia

Una costruttiva discussione avviata dalla III Commissione presieduta dall' on. Orazio Ragusa oggi ha dato avvio ai lavori per rilanciare l' economia regionale attraverso le ZES. Tra gli obiettivi perseguiti: l' attrazione di investimenti diretti, l' aumento della competitività delle imprese, l' incremento delle esportazioni, la creazione di nuovi posti di lavoro

Stamattina presso la Sala Mattarella dell' Ars, si è svolto un incontro tra i membri della Commissione Attività produttive, le molteplici parti sociali e Amministratori locali. Argomento di discussione: le ZES, una straordinaria opportunità per creare nuove opportunità di sviluppo tra cui un credito d' imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni, il dimezzamento dei tempi per le autorizzazioni e le riduzione degli oneri amministrativi e istruttori. A fare gli onori di casa, il Presidente, l' on. Orazio Ragusa: "La nostra volontà è quella di dare a tutti i territori una giusta opportunità. Chiederemo al governo regionale di farsi carico di un' istanza per creare lo spazio in cui calare le ZES". Molteplici i benefici previsti dall' istituzione delle Zone economiche speciali. "Per comprendere l' importanza di questo strumento e i benefici in termini occupazionali, si può verificare quanto già accaduto in Polonia, dove tra il 2005 e il 2016 nelle ZES sono stati creati oltre 300.000 nuovi posti di lavoro, con una attrazione di investimenti pari a 23 miliardi di euro. Tutto questo può e deve essere replicato in Sicilia". La superficie complessiva da utilizzare per le ZES in Sicilia è di ben 5mila 580 ettari. Differenti le zone coinvolte, non vincolate dall' obbligo di adiacenza territoriale. Come sottolinea lo stesso Deputato: "Deve partire una proposta condivisa finalizzata a superare la logica che limita l' individuazione delle aree di Palermo e Catania, perché sedi di Autorità portuale. Non possiamo accettare che territori come la fascia del Sud-est possano essere esclusi dai benefici delle Zes". Gli fa eco il segretario della III Commissione, l' on. Giovanni Cafeo che aggiunge: "Non bisogna trascurare un aspetto essenziale, ovvero la condivisione territoriale". Molteplici gli interventi, a cominciare dall' Assessore Regionale delle attività produttive, l'

-segue

on. Girolamo Turano, il quale, dopo i saluti di rito, ribadisce: "Questo Governo sta lavorando da 5 mesi. Le ZES sono uno strumento importante. Abbiamo già istituito una cabina di regia - con Delibera di giunta regionale n. 145 del 28/03/2018 - per dare risposte e risultati concreti. Tutto il territorio siciliano deve essere coinvolto - conclude Turano - a cominciare dalle autorità portuali". Un plauso arriva anche dall' on. Giusi Savarino, Presidente della IV Commissione - Ambiente territorio e mobilità, la quale dichiara: "Ringrazio il Presidente Ragusa per il lavoro che ha coinvolto tutti, componenti politici e tutte le parti sociali interessate". A seguire, i contributi degli invitati all' incontro. Tra questi: l' Avv. Andrea Annunziata, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di Catania e Augusta, il quale afferma: "Le Zes sono uno strumento importante, non solo per gli sgravi fiscali previsti"; l' Avv. Cettina Di Pietro, Sindaco del comune di Augusta (SR); l' Avv. Ida Carmina, Sindaco del comune di Porto Empedocle (AG); Giuseppe Carla, Sindaco del Comune di Melilli (SR); il dott. Manlio Girolamo Cardella, Segretario regionale Conf.a.e.I; il dott. Salvatore Messina, Assessore al Bilancio del Comune di Termini Imerese, il quale giudica le ZES "un' opportunità da accogliere come strumento di crescita che non svantaggi nessuno". Anche il Vice Presidente della III Commissione, l' on. Angela Foti, dopo l' invito a non accontentarsi di quanto fatto dichiara: "Questo è un inizio". Conclude l' incontro l' on. Ragusa, il quale come Presidente, ha inaugurato una stagione di confronto tra le parti politiche e sociali. Il Parlamentare tiene a precisare: "Come Presidente della Commissione Attività Produttive, ho scelto di costituire un tavolo tecnico dedicato a questo argomento. Possiamo diventare un ponte di congiunzione tra le diverse istanze territoriali".

La nuova ammiraglia della Carnival ha esordito nel porto dello Stretto

"Horizon" in porto, migliaia di turisti in centro

Alessandro Tumino Ancora una volta il popolo dei crocieristi ha illuminato il volto della città che "può essere" e, in parte, anche solo poche ore al giorno, quelle dei grandi sbarchi, già è. Una delle "città-porto" più amate dalle compagnie di navigazione e apprezzate dai turisti del mare, una delle più ridenti in forza dei suoi paesaggi e del suo centro storico adagiato sull' orlo dello Stretto. L' ariosa piazza del Municipio è stata piacevolmente invasa a piedi e anche in hoverboard, per non parlare dell' immancabile pienone in piazza Duomo e delle viste al Tesoro (e chissà se prima o poi... la Regione, la Soprintendenza e la Curia si ricorderanno dell' incantevole Cripta sempre chiusa!). Ma torniamo ai crocieristi.

Ieri a migliaia sono discesi dalla nave "Horizon", la nuova ammiraglia della Carnival che con i suoi colori accesi è parsa come la testimonial ideale della stagione 20198, già vicina al traguardo dei 400.000 passeggeri. Non una novità ma un dato eccellente in tempi di crisi.

Anche ieri si sono osservati il dritto e il rovescio della medaglia del "Crocierismo a Messina". Le guide e i giri della città e quelli diretti al Museo, ma anche le troppe saracinesche ancora sbarrate sulla cortina di via, le bancarelle disordinate più che l' accoglienza mirata dei prodotti tipici. Ma è evidente ormai a tutti che è qui, sul turismo, sulla Falce, sulla riqualificazione delle aree e sull' organizzazione, che ci si gioca il futuro, quello possibile sul modello della "città porto" (antico e moderno) di Genova. L' identità, la cultura, il paesaggio, l' accoglienza, i prodotti della città dello Stretto.

Fincantieri

Vertice col Comune sullo sviluppo del cantiere navale

OOO Il futuro del cantiere navale di Palermo, a partire dalle aree date in concessione dall' **Autorità portuale** a Fincantieri, è stato al centro di un confronto che si è svolto a Villa Ni scemi tra le organizzazioni sindacali di categoria Fim, Fiom e Uilm, il sindaco Leoluca Orlando e l' assessore al Lavoro Giovanna Marano. Le aree in questione riguardano quelle limitrofe alla banchina del porto, come le officine tubisti e meccanica, il bacino in muratura e i due pontili. Anche sul bacino da 150 mila tonnellate, il sindacato ha chiesto di sapere cosa l' **Autorità portuale** intenda fare per completare l' opera, per la quale sono stati già spesi, solo per la bonifica, oltre 25 milioni di euro. La Fiom ha chiesto di verificare le intenzioni di Fintecna sulle aree della società all' interno del cantiere che confinano verso il porticciolo dell' Acquasanta e che comprendono l' ex magazzino generale di Fincantieri, recentemente abbattu.

Petrolio, l' accusa bomba che scuote l' inchiesta: "Disastro ambientale"

Due filoni d' inchiesta, lo scandalo petrolio che ha portato alle dimissioni del ministro Guidi mette in difficoltà il governo. Si indaga anche per disastro ambientale: codici "taroccati" in modo da rendere innocue sulla carta sostanze pericolose. Renzi: "Chi ruba lo decidono le sentenze, non una piazza"

Approfondimenti Lo scandalo petrolio si allarga: "Indagato il capo di Stato maggiore della Marina" 2 aprile 2016 Guidi: "Non ho rivelato alcun segreto di Stato" 2 aprile 2016 Il ministro Federica Guidi scrive a Renzi: "Mi dimetto, certa della mia buona fede" 31 marzo 2016 "L' emendamento? Dovrebbe passare": bufera sul ministro Federica Guidi 31 marzo 2016 Si allarga l' inchiesta sul petrolio in Val d' Agri ed entrano nel mirino dei magistrati di Potenza nuovi nomi eccellenti. Dopo le intercettazioni telefoniche che hanno costretto alle dimissioni il ministro dello Sviluppo Economico, Federica Guidi, è di ieri la notizia che è stato indagato anche il capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Giuseppe De Giorgi, insieme al Compagno di Guidi Gianluca Gemelli. Le accuse riguardano un presunto traffico di materiale inquinante nell' attività dell' **Autorità portuale di Augusta**. Il reato ipotizzato è quello di associazione a delinquere finalizzata al traffico di influenze e per concorso in abuso d' ufficio. Ma l' ammiraglio chiarisce in una nota: "Non conosco sulla base di quali fatti il mio nome venga associato a questa vicenda. La cosa mi sorprende e mi amareggia, e tutelerò la mia reputazione nelle sedi opportune". **DUE**

FILONI - Due i filoni dell' inchiesta di Potenza : se da una parte si indaga sulle **autorizzazioni** al giacimento di Tempa Rossa della Total - è in questo ambito la telefonata del ministro Guidi con il compagno che l' ha messa nei guai - dall' altra i magistrati vogliono vedere chiaro sull' impianto Eni di Viggiano in Val d' Agri dove i carabinieri del Noe stanno indagando su illeciti nella gestione dei rifiuti, con codici "taroccati" in modo da rendere innocue (ma solo sulla carta) sostanze pericolose, nonché su sistematici sforamenti, anche questi occultati, nelle emissioni in atmosfera. Una situazione tanto grave da far ipotizzare il reato di disastro ambientale. **CINQUE STELLE CONTRO BOSCHI** - "La sera in cui grazie alla nostra levata di scudi facemmo bloccare l' emendamento pro Tempa Rossa, accadde anche un altro episodio": a raccontarlo sono i deputati M5S Massimo De Rosa, all' epoca vicepresidente della

-segue

commissione Ambiente, e Mirella Liuzzi, lucana, la prima che lesse l' emendamento che rendeva strategiche le infrastrutture energetiche. "Infatti durante la pausa dei lavori in commissione Ambiente, in Commissione - spiegano in una nota - piombò Claudio De Vincenti, il potentissimo viceministro oggi sottosegretario alla presidenza del Consiglio. De Vincenti provò a far passare l' emendamento ma fu inutile. Realacci dovette renderlo inammissibile". "In quelle ore ci accorgemmo - dicono i due portavoce - che c' erano persone estranee e non autorizzate e le facemmo allontanare , come si evince dal resoconto stenografico riportato sul sito della Camera. Uno era il capo dell' ufficio legislativo del ministro Boschi, Cristiano Ceresani". "La sua presenza non era autorizzata, tanto che fu fatto allontanare dalla presidenza della Commissione". "L' emendamento Tempa Rossa di cui si parla in queste ore e bloccato per la prima volta durante la discussione dello Sblocca Italia dal M5S la notte del 17 ottobre, non fu l' unico presentato dal governo - sottolinea Davide Crippa - che avrebbe agevolato la famiglia Guidi. Sempre nello Sblocca Italia l' emendamento 4bis intendeva favorire i rapporti contrattuali con i privati per le società di ingegneria. E chi è titolare di una società di ingegneria (società di capitali)? Sempre il compagno del ministro Guidi . Anche il quel caso l' emendamento fu dichiarato inammissibile. Il compagno della Guidi ha una società di ingegneria (società di capitali) e avrebbe tutto l' interesse economico ad estendere la loro operatività ai rapporti tra privati non prevedendo alcun controllo sul loro operato. La Ministra però non si è arresa e lo ha reinserito del ddl concorrenza in fase di seconda lettura al Senato , proprio in questo periodo". DE GIORGI - "A seguito dell' indagine aperta nei confronti dell' ammiraglio Giuseppe De Giorgi , oltre a chiederne le immediate dimissioni da capo di stato maggiore della Marina al fine di tutelare l' onorabilità di un corpo per il quale riserviamo massimo rispetto, ci auguriamo che la Procura di Potenza approfondisca il suo lavoro sui contenuti della Legge Navale approvata a fine 2014, ed in particolare sull' acquisto di nuove navi militari da parte del governo Renzi, per un costo complessivo di 5,4 miliardi di euro". Lo affermano, in una nota congiunta, deputati e senatori M5S delle commissioni Difesa di Camera e Senato. RENZI - "Chi ruba va a casa, anzi in carcere, perché chi ruba non sta semplicemente rubando qualcosa ma il futuro. Chi ruba lo decidono le sentenze non i tribunali di una piazza. Ma quando si cerca di buttarla in rissa rispetto a una comunità come è il Pd, quando scrivono 'sono tutti complici e collusi', è giusto che chi dice questo ne risponda nelle sedi opportune". Lo afferma il premier Matteo Renzi a Classe dem, parlando degli attacchi al Pd sul caso Guidi.

UN CONVEGNO DI DUE GIORNI A CAGLIARI CON I PIANI PER IL GNL

La Sardegna si mette in marcia come "isola dell'energia pulita"

Conferenza GNL punta a creare un hub isolano leader del Mediterraneo per il gas naturale liquefatto - Il programma dei lavori con i vari Focus sulle ricadute economiche ed ambientali

CAGLIARI - Dopo anni di sofferta dipendenza dalle energie fossili, la Sardegna sta per coronare il sogno della metanizzazione, per dare corpo alla vocazione turistica e rilanciare la propria economia. Come ormai universalmente noto, la sostituzione dei prodotti petro-

liiferi con il gas naturale liquefatto (GNL) abbatte drasticamente tutti gli inquinanti atmosferici. Il GNL è sinergico con lo sviluppo delle fonti rinnovabili sia negli usi diretti sia per la produzione di elettricità. Come spesso accade è nell'"ultimo miglio", quando si è vicini alla

meta, che si possono presentare problemi e motivi d'incertezza. Per sgomberare il campo da ogni residuo dubbio edare a tutti gli operatori la possibilità di comunicare le proprie strategie e impegni sul prossimo futuro, Conferenza GNL e l'Associazione GNL Sardegna hanno organizzato il "4° Conve-

gno Isola dell'Energia - Sardegna leader del GNL nel Mediterraneo" che si svolgerà da domani 12 aprile per due giorni presso il THotel di Cagliari.

L'isola sarda - si legge nella nota di presentazione del convegno - è la regione mediterranea che più di tutte può sfruttare l'impiego inte-

La Sardegna si mette in marcia

grato del metano liquido in ogni possibile campo di applicazione, in assenza di approvvigionamento di gas naturale via gasdotto.

L'uso del metano liquido in piccola taglia è coerente e sinergico con il processo di decentramento e di diffusione territoriale che sta caratterizzando le diverse filiere energetiche rinnovabili in tutto il mondo.

Si ricorda che in Sardegna, regione con consumi petroliferi doppi rispetto alla media nazionale, il metano liquido potrà dimostrare la sua capacità di penetrare in tutti gli ambiti di possibile applicazione: trasporti marittimi, terrestri pesanti, trasporti pubblici regionali, ferroviari non elettrici, impieghi industriali e nelle reti cittadine in forma di gas.

Grazie al GNL la Sardegna potrebbe divenire una delle grandi isole più ecologiche del mondo, con ridotte emissioni di zolfo, azoto, polveri sottili e CO₂ e tra quelle con le acque marine più pure. I previsti consumi interni di metano liquido e gassoso appaiono sufficienti per l'insediamento di industrie dell'indotto e di trasformazione con la successiva opportunità di consolidarsi, fare esperienza e proporsi all'estero.

Infine il costo del GNL: essere un hub significa poter importare e riesportare, avere buoni consumi e capacità di stoccaggio, disporre di un sistema logistico solido ma flessibile, insomma essere un vero mercato concorrenziale, liquido e diversificato per provenienze e tipologie di consumo.

Ecco il programma delle due giornate di convegno.

Giovedì 12 aprile ore 14: Inizio dei lavori.

Introduzione Angelo Meola - presidente Mirumir Srl; Federico Meloni - presidente Associazione GNL Sardegna.

Saluti e interventi delle Istituzioni Francesco Pigliaru - presidente della Regione Sardegna; Massimo Zedda* - sindaco di Cagliari.

14.20 - 18.00 Il GNL a livello globale: Europa, Italia, Sardegna

Chairman: Diego Gavagnin - coordinatore scientifico Conferenza GNL. La Sardegna nella Strategia Energetica Nazionale; Liliana Panni, MISE. Il GNL per l'economia del mare; Massimo Deiana, presidente Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Mercato globale e sviluppi delle attività di piccola taglia; Paolo d'Ermo, WEC Italia. L'impegno per il controllo delle emissioni; Giovanni Pinna, esperto tecnologie gas naturale. Il potenziale della Sardegna; Tommaso Franci - ricercatore Senior

REF-E. GNL di piccola taglia, un mercato mondiale; Luca Gazzera - LNG Industrial Division Sales Manager, Vanzetti Engineering. Deposito e nave bunker, primi tasselli dell'hub GNL; Roberto Madella, Marta Ponis - IIGAS - STOLT Nielsen. GNL per il rilancio industriale; Alberto Scanu, presidente Confindustria Sardegna.

CONCLUSIONI

Venerdì 13 aprile SESSIONE MATTUTINA.

9.30 Registrazione dei partecipanti.

10.00 - 13.00 Ricadute ambientali dell'uso del GNL.

Ambito terrestre Il GNL per trasporti a basse emissioni.

Massimo Santori, responsabile public affairs, CNH Industrial / IVECO. Evoluzione delle stazioni di rifornimento GNL; Alessandro Pasini - consigliere e responsabile commerciale, DRN Bernardini. La liquefazione del metano; Andrea Turetta - air separation plant, sales manager, SIAD. Distribuzione del latte a impatto zero; Massimo Ferrigni - direttore stabilimento produttivo, Latte ARBOREA.

Ambito marittimo Il GNL per la tutela dell'ambiente marino.

Valeria Mangiarotti - direttore Sustainability/Environmental Issues, MED Cruise. L'utilizzo del GNL come combustibile per il bunkeraggio marino; Dario Soria

- direttore generale, Assocostieri.

14.30 - 16.00 Il GNL nell'industria, nel commercio, nel civile.

Evoluzione della regolazione per la Sardegna.

Cecilia Gatti, ARERA - La regolazione tecnica e di prevenzione; Rita Caroselli, direttore Federchimica/Assogasliquidi - Un possibile modello; Luciano Buscaglione, direttore generale ANIGAS Mirumir srl - via Alghero 15 - 20128 Milano. www.mirumir.it - info@mirumir.it - 02 45471111.

16.00 - 18.00 Prossimi passi per l'arrivo del GNL.

TAVOLI A ROTONDA

Introduce Maria Grazia Piras - assessore all'Industria Regione Autonoma della Sardegna.

Partecipano: Antonello Figus, sindaco Santa Giusta; Federico Meloni, presidente Associazione GNL Sardegna; onorevole Francesco Sanna, Partito Democratico; senatore Christian Solinas, Lega-Partito sardo d'Azione; Vincenzo Tiana, Legambiente Sardegna; onorevole Andrea Vallascas, Movimento 5 Stelle; onorevole Alessandra Zedda, Forza Italia.

Modera: Diego Gavagnin, coordinatore scientifico Conferenza GNL.

CONCLUSIONI

Gilberto Dialuce - direttore generale sicurezza approvvigionamento MISE.

La partecipazione all'evento è gratuita previa registrazione.