

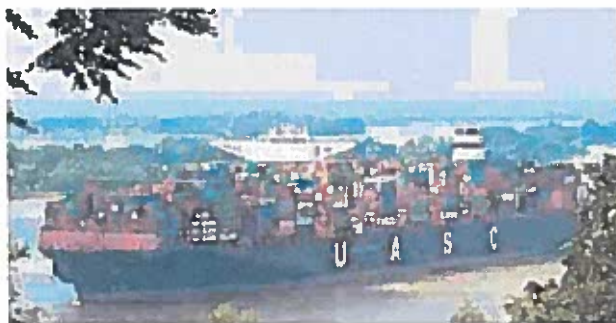
I TRAFFICI NON DECOLLANO, L'AUTHORITY POLEMIZZA

«Dragaggi in ritardo e dogane arretrate» Amburgo scopre il fascino del mugugno

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Amburgo non cresce, rimane «in linea con il livello dell'anno scorso» anche nel settore container.

E la colpa è delle infrastrutture non adeguate: i ritardi nel realizzare i dragaggi e la lentezza delle procedure doganali sono le due cause principali. Lo dice l'Authority dello scalo, lamentandosi con le istituzioni locali. Così anche i tedeschi, almeno nei porti, si scoprono un po' più simili a noi. I numeri del semestre dello scalo principale della Germania sono comunque alti, almeno in cifre assolute: 4,5 milioni di teu movimentati e previsioni per la fine dell'anno vicine ai 9 milioni. Eppure non c'è crescita, anzi: ci sono più problemi che motivi per fe-



Una grande portacontainer Uasc in navigazione sull'Elba HHM

steggiare. Intanto sul fronte terminal: i due principali operatori viaggiano a velocità differenti: l'Ilva funziona, mentre Eurogate soffre. Colpa delle nuove alleanze tra compagnie che hanno rivoluzionato le rotte. Dall'Authority tedesca spie-

gano però che peggio hanno fatto i ritardi per portare i fondali del fiume Elba - la via d'acqua che porta allo scalo - a profondità adeguate alle mega navi. E poi un altro colpo l'ha dato la lentezza delle dogane che non sblocca il traffico in impor-

tazione: «Così molta merce finisce negli altri porti del Northern Range»

Maersk Line vira in positivo

Il settore intanto forse vede la luce in fondo al tunnel. Il gruppo danese Maersk, colosso mondiale dello shipping, viene trascinato in positivo dalla linea che spicca nel secondo trimestre, passando da un rosso di 151 milioni dollari a un profitto di 339 milioni, dopo quattro trimestri in negativo. Anche il cyberattacco subito poco tempo fa non ha affondato i conti della compagnia, nonostante gli alti costi (300 milioni di dollari e 70 mila feni in meno). Il gruppo conferma comunque che alla fine dell'anno raggiungerà un miliardo di dollari di profitti.

San Benedetto del Tronto: iniziato dragaggio imboccatura porto. Investiti 600 mila euro

(FERPRESS) – San Benedetto del Tronto, 10 AGO – E' iniziato il dragaggio dell'imboccatura del porto di San Benedetto del Tronto, un intervento che ha l'obiettivo di permettere l'entrata e l'uscita in sicurezza delle imbarcazioni in modo tale che gli operatori e i pescatori possano tornare a lavorare in tranquillità dando una risposta concreta alle preoccupazioni più che legittime che la marineria aveva espresso fin dall'insediamento, a gennaio, dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

L'escavo sarà realizzato con la progettazione tecnica, la gestione dei lavori e le risorse economiche di 600 mila euro dell'Adsp. I lavori, presentati in una conferenza stampa che si è svolta nel Comune di San Benedetto del Tronto, sono iniziati lunedì con il pontone Rex II a cui si è aggiunto oggi il Vega e si svolgeranno in un tempo contrattuale massimo di 65 giorni. L'obiettivo è che, alla fine del fermo pesca, la marineria di San Benedetto possa tornare a lavorare in tranquillità.

“Questo intervento è uno dei primi risultati concreti raggiunti dall'Autorità di sistema, la cui competenza va da Pesaro a Ortona. Si può idealmente parlare di una banchina virtuale di 215 chilometri – ha detto il presidente dell'Adsp, Rodolfo Giampieri –, che, al centro dell'Adriatico, può diventare volano per lo sviluppo del territorio ma soprattutto per creare occupazione”. In quest'ottica, ha aggiunto Giampieri, “è fondamentale superare i campanili, condividere le strategie con enti e istituzioni per il raggiungimento di obiettivi utili alla comunità”.

Il presidente della Regione Marche, Luca Ceriscioli, presente con l'assessore regionale alle Infrastrutture, Anna Casini, e al consigliere regionale Fabio Urbinati, ha sottolineato come “avere un unico punto di riferimento come l'Autorità di sistema garantisce una concretezza estrema nel raggiungimento dei risultati, come per questo dragaggio. L'obiettivo condiviso, che ci farà fare il salto di qualità, sarà uscire dallo stato emergenziale del problema dragaggi per arrivare ad un'attività programmata di ordinaria manutenzione”.

Il sindaco di San Benedetto del Tronto, Pasqualino Piunti, ha parlato di “un bel giorno per la nostra marineria, fra le prime in Italia. Crediamo che, facendo tesoro dell'esperienza passata, con i due interventi non risolutivi del 2007 e del 2015, questo dragaggio sia prioritario per garantire il lavoro dei nostri pescatori”. Il comandante della Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto, Gennaro Pappacena, ha sottolineato come “la sinergia e il lavoro di squadra siano fondamentali per il funzionamento del porto in tutte le sue attività”. Per il presidente della Camera di Commercio di Ascoli Piceno, Gino Sabatini, “il valore del fare sistema, con l'Autorità portuale, in pochi mesi ha portato ad un risultato importante per tutte le imprese della cantieristica e della pesca, che possono continuare a lavorare qui senza doversi spostare su altri porti”.

SCHEDA DRAGAGGIO

L'escavazione dell'imboccatura del porto da parte della ditta Lmd arriverà ad una profondità di 4 metri dal livello del mare, in luogo degli attuali 2-3 metri. Il dragaggio del fondale sarà fatto su un'area di 11.200 metri quadrati, per un volume di materiale di risulta di 15 mila metri cubi, e sarà compiuto con una scrupolosa attenzione per l'ambiente e la qualità delle acque, secondo procedure già applicate nel porto di Ancona, sotto il costante monitoraggio dell'Arpa Marche-Agenzia regionale per la protezione ambientale Dipartimento di Ascoli Piceno e del Cnr-Ismar. Del totale dei sedimenti, 10 mila metri cubi saranno immersi al largo del porto di Ancona, a 5 miglia di distanza dal capoluogo marchigiano e a 45 miglia da San Benedetto del Tronto e questo garantirà che quelle sabbie non arriveranno più all'interno del porto. Gli altri 5 mila metri cubi saranno conferiti nella vasca di colmata di San Benedetto che diventerà poi un nuovo piazzale portuale. Le modalità di trasporto, controllo e verifica dei sedimenti sono frutto dell'elaborazione congiunta dell'Autorità di sistema e del centro di ricerca Cnr-Ismar di Ancona in modo tale da garantire l'assenza d'impatto sull'area di mare interessata. Verrà replicata la positiva esperienza dell'utilizzo di sistemi di tracciamento remoto dei pontoni attraverso telecamere georeferenziate. Questo consentirà di disporre di tutti i dati relativi ai punti di escavo, al trasporto e al conferimento delle sabbie dragate. Una tecnologia innovativa sviluppata dall'Adsp in collaborazione con V3 Elettroimpianti, che consente maggiore precisione nel monitoraggio dei lavori e minori costi degli stessi e che sta creando interesse anche in altre realtà portuali.

Porti: iniziato dragaggio porto San Benedetto Tronto

Giampieri (Adsp): "un'unica banchina virtuale per creare lavoro"



(ANSA) - SAN BENEDETTO DEL TRONTO (ASCOLI PICENO), 9 AGO - E' iniziato il dragaggio dell'imboccatura del porto di San Benedetto del Tronto, un intervento che ha l'obiettivo di permettere l'entrata e l'uscita in sicurezza delle imbarcazioni.

L'escavo sarà realizzato con la progettazione tecnica, la gestione dei lavori e le risorse economiche di 600 mila euro dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. I lavori, presentati in una conferenza stampa che si è svolta nel Comune di San Benedetto del Tronto, sono iniziati lunedì con il pontone Rex II a cui si è aggiunto oggi il Vega e si svolgeranno in un tempo contrattuale massimo di 65 giorni. "Questo intervento è uno dei primi risultati concreti raggiunti dall'Autorità di sistema, la cui competenza va da Pesaro a Ortona. Si può idealmente parlare di una banchina virtuale di 215 chilometri - ha detto il presidente dell'Adsp, Rodolfo Giampieri -, che, al centro dell'Adriatico, può diventare volano per lo sviluppo del territorio ma soprattutto per creare occupazione". In quest'ottica, ha aggiunto Giampieri, "è fondamentale superare i campanili, condividere le strategie con enti e istituzioni per il raggiungimento di obiettivi utili alla comunità". Il presidente della Regione Marche, Luca Ceriscioli, presente con l'assessore regionale alle Infrastrutture, Anna Casini, e al consigliere regionale Fabio Urbinati, ha sottolineato come "avere un unico punto di riferimento come l'Autorità di sistema garantisce una concretezza estrema nel raggiungimento dei risultati, come per questo dragaggio. L'obiettivo condiviso, che ci farà fare il salto di qualità, sarà uscire dallo stato emergenziale del problema dragaggi per arrivare ad un'attività programmata di ordinaria manutenzione".

La Nuova Sardegna

I Comuni fanno cassa sì all' imposta di soggiorno

Via libera da Olbia a Siniscola ma gli albergatori protestano: ci penalizzano l' isola delle tasse

di Alessandro Pirina
SASSARI Ennesimo balzello che va a colpire hotel, b&b e strutture ricettive o contributo necessario per migliorare i servizi del Comune che sceglie di adottarlo. Ogni volta che si parla di imposta di soggiorno si scatena una guerra tra fazioni. C' è chi vuole la **tassa** per ingrassare le casse comunali sempre più vuote e destinare gli introiti ai servizi, c' è chi invece sostiene che l' ennesima imposta rischi di affossare l' unica industria che nell' isola funziona, ovvero il turismo. Da una parte, dunque, c' è la politica, soprattutto quella che in quel dato momento si trova ad amministrare un Comune e ha bisogno di ulteriori fondi per garantire i servizi, dall' altra le imprese che temono che la **tassa** possa fare scappare i turisti ritrovati dopo anni di crisi. Una situazione che in questi giorni si sta vivendo a Olbia, Golfo Aranci, Posada e Siniscola, gli ultimi centri in ordine di tempo che hanno deciso di varare la **tassa** di soggiorno.

Pochi comuni. Ancora in Sardegna non sono molti i comuni che hanno adottato l' imposta.

Su 377 sono appena 15, comprese le new entry di queste ultime settimane. Più La Maddalena e Porto Torres, che hanno optato per la **tassa** di **sbarco**. Il primo Comune fu nel 2008 Villasimius, che varò una **tassa** molto salata per i turisti: due euro al giorno dal 15 giugno al 15 settembre.

Un mini salasso che però non fermò l' assalto al suo litorale: solo nel primo anno il Comune incassò mezzo milione di euro. Il secondo a dire sì alla imposta fu Sorso, ma l' esperimento durò una sola stagione. Poi arrivarono Pula, Muravera, Castiadas, Domus de Maria, Teulada, Carloforte, Maracalagonis. Al Nord il primo Comune a sposare l' imposta è stato nel 2014 Budoni, seguito da Alghero.

Località termali. La **tassa** di soggiorno non ha fatto scuola solo in riva al mare ma anche nei centri termali. D' altronde, nel 1910, quando fu istituita per la prima volta, fu creata ad hoc per località termali e balneari, per poi essere estesa nel 1938 anche alle città d' arte. Fu abolita nel 1989, in previsione dei Mondiali di calcio, salvo poi essere reintrodotta nel 2011 da Berlusconi. Tra le località termali hanno approvato la **tassa** di soggiorno prima Fordongianus e poi Benetutti.

Le new entry. Per due anni la Legge di stabilità ha impedito l' introduzione di nuove **tasse**, e così anche quei Comuni che volevano fare cassa sui turisti hanno dovuto desistere. Ma ora l' ultima manovrina correttiva del governo Gentiloni ha sbloccato l' imposta di

- segue

soggiorno ed è cominciata la corsa dei Comuni ad adottarla. Dopo anni di dibattito Olbia ha varato una **tassa** di soggiorno lunga 365 giorni. E lo stesso ha fatto pochi giorni dopo Golfo Aranci. Sulla stessa linea Siniscola, che però ha circoscritto la sua validità da aprile a ottobre.

Presto verrà imitata da Posada, dove il Comune è orientato ad approvare l'imposta. Dalla Gallura alla Baronia, le decisioni delle amministrazioni sono state accompagnate dalla netta contrarietà delle associazioni di categoria, da Federalberghi a Confcommercio.

Tassa di **sbarco**. È recente anche la decisione del Comune di Porto Torres di istituire la **tassa** di **sbarco** per chi visita l'isola dell'Asinara, in vigore dal 1 agosto. Una scelta che segue quella della Maddalena, che l'aveva approvata la scorsa primavera: 5 euro il ticket aggiuntivo chiesto ai turisti che girano per l'Arcipelago sui barconi. Una scelta contrastata dagli operatori marittimi che si sono rivolti al Tar per sospendere il provvedimento, ma il tribunale amministrativo ha respinto la richiesta. La **tassa** di **sbarco**, dunque, è legittima.

Tariffe. La **tassa** di soggiorno può essere applicata da un minimo di 10 centesimi a un massimo di 5 euro per notte. A fare eccezione è solo Roma, dove il pernottamento può arrivare a costare 10 euro in più. Previste in ogni Comune esenzioni ed eccezioni.

Ad Alghero i turisti pagano un contributo variabile tra i 2 euro degli hotel a 4 e 5 stelle e i 30 centesimi dei campeggi. Le tariffe sono abbattute del 50 per cento in bassa stagione, dal 1 ottobre al 30 aprile. A Budoni imposta uguale per tutte le strutture: 1,50 euro a luglio e agosto, 1 euro in bassa stagione, niente da novembre a marzo. A Siniscola il tariffario varia tra 1,50 euro degli hotel della Caletta, Santa Lucia e Capo Comino nel periodo di alta stagione ai 60 centesimi dei b&b e affittacamere del centro cittadino in bassa stagione. A Olbia l'imposta sarà in vigore tutto l'anno: dai 3 euro a notte per i 5 stelle a 1 euro per i campeggi. Tariffe leggermente più alte a Golfo Aranci, fatta eccezione per i 5 stelle, ma nel piccolo centro costiero è stata introdotta anche un'imposta di 150 euro all'anno per ogni immobile destinato ai turisti. Nettamente più basso, come è facile immaginare, il tariffario di Benetutti: da 1,50 euro per i 5 stelle a 50 centesimi per 1 e 2 stelle. Ma massimo 7 notti.

Introiti. Olbia punta ai due milioni di euro all'anno, Golfo Aranci a 500mila, Posada a 50-60mila, ma se la **tassa** avrà davvero rimpinguato le casse comunali lo si potrà sapere solo nel 2018. Quel che è certo è che, visto il boom di presenze di questa estate, chi ha già adottato la **tassa** può sorridere, perché supererà gli incassi degli anni precedenti. Che non erano bassi. Ad Alghero, per esempio, tra il 2015 e il 2016 il Comune ha sfiorato il milione di euro di introito. Budoni ha superato i 400mila euro il primo anno, si è avvicinato al mezzo milione il secondo: incassi che l'amministrazione ha deciso di investire per le manifestazioni estive, destinate soprattutto ai turisti. Insomma, la **tassa** di soggiorno rientra nel più classico dei *do ut des*. O perlomeno così dovrebbe essere.

ALESSANDRO PIRINA

Imposta di soggiorno in 649 enti

L' imposta di soggiorno e di sbarco viene applicata in 649 comuni.

Nel 2016 ha raccolto un gettito pari a 437 milioni di euro, in aumento dell' 1,4% rispetto al 2015 (431 milioni).

Solo Roma ha incassato 126 milioni di euro. A seguire Milano con 41,4 milioni, Firenze con 30 milioni, Venezia con 29,2 milioni, Rimini con 7 milioni, Torino 6,3 milioni e Napoli 5,9 milioni. Lo rivela uno studio della Uil che ricorda come nel 2011, anno di esordio dell' imposta, i comuni che l' avevano adottata fossero Venezia, Roma, Firenze, Catania, Padova, Vieste, Villasimius e pochi altri. A queste primi centri si sono aggiunte, nel tempo, tutte le principali località turistiche italiane. Poi è arrivato il blocco dei tributi che ne ha impedito l' istituzione a chi non l' aveva già applicata.

Ma ora la manovra correttiva (dl 50/2017) ha nuovamente sbloccato l' imposta, e così alcuni comuni come Cervia, Comacchio, Atrani, Maiori ne hanno colto l' opportunità. Mentre le isole come Capri, Anacapri, Procida, Ponza, Ventotene, Tremiti, Favignana, La Maddalena, Lipari e Portoferraio hanno la più «conveniente» **tassa di sbarco** (1,50 euro per ogni turista che approda sull' isola). Secondo i calcoli della Uil, a Roma per una notte in un

albergo 3 stelle si pagano 4 euro di imposta di soggiorno, per un albergo di lusso 7 euro, in B&B 3,50 euro, in agriturismo 4 euro e in campeggio 2 euro. A Firenze una notte in albergo a 3 stelle costa 3,50 euro e per un 5 stelle si pagano 5 euro, in agriturismo 3,50 euro, in B&B 2,50 euro e in campeggio 1,50 euro.

A Venezia, l' imposta di soggiorno di un albergo costa da 2 euro a 5 euro a notte, in B&B 3 euro a notte. A Rimini e Riccione si parte da 0,70 euro a notte per un hotel a 2 stelle, fino ai 3 euro a notte per un hotel a 5 stelle. A Taormina si va da 1,50 euro in un albergo a 2 stelle fino ai 5 euro a notte per un 5 stelle.

Arrivato il primo battello elettrico

MOBILITÀ SOSTENIBILE

E' arrivato ieri mattina al molo industriale di Porto Torres - con la nave "Cruise Roma" proveniente da Civitavecchia - uno dei due battelli elettrici finanziati con 500mila euro dal ministero dell' Ambiente che già dall' anno scorso dovevano solcare le acque del golfo dell' Asinara. L' arrivo del secondo battello è previsto tra qualche settimana e poi sarà il Comune a decidere il da farsi, considerando che la bella stagione potrebbe mostrarsi ancora magnanima fino a settembre. I due battelli dovranno essere utilizzati per offrire un servizio di mobilità sostenibile interna navigando sottocosta in direzione dei borghi di Cala d' Oliva e Cala Reale: ossia collegando i siti costieri dell' isola per dare nuove possibilità di fruizione, anche balneare, ai visitatori.

Il numero dei passeggeri trasportati da ogni battello è di 22, più 2 membri di equipaggio, ed entrambi sono dotati di pannelli fotovoltaici, hanno una lunghezza di 13 metri e una autonomia di circa sette ore di navigazione.

L' idea dell' amministrazione comunale pentastellata era quella di affidare la gestione pluriennale dei due battelli elettrici attraverso un bando, ma nel frattempo vuole iniziare a sperimentare il servizio per 14 mesi per rendersi conto della fattibilità del progetto. La giunta definirà le tariffe per il trasporto dei visitatori, mentre il compito di "battezzare" i battelli sarà invece affidato ai bambini delle scuole elementari. Qualcosa si muove, dunque, anche se in questi giorni a tenere banco sono le polemiche sulla **tassa di sbarco**: una scelta sulla quale gli operatori del Parco lamentano di non essere stati ascoltati dall' amministrazione comunale. (g.m.

)

Ma la nautica è ancora in sofferenza

Non si arresta il trend di crescita della nautica tricolore. Il giro d'affari degli scali turistici nell'ultimo biennio è salito del 3% nel 2015 e del 5% nel 2016. E le previsioni diffuse da Ucin Confindustria nautica prevedono un ulteriore possibile incremento compreso tra il 5% e il 10%. Bene in particolare i porti del Sud Italia, che stanno recuperando importanti quote di mercato «Tuttavia le aspettative per il 2017 sono state disattese in quanto ci si aspettava +10%, mentre nel primo semestre si è fermi a +5%», afferma Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas. «E non solo perché il comparto dovrà ancora faticare per riuscire a compensare il crollo del 35% subito nel periodo 2011-2012 a seguito della tassa di possesso introdotta dal Governo Monti. In cifre il mancato introito è stato di 800 milioni, a fronte di soli 15 milioni incassati». Ma il 40% dei porti turistici ha registrato difficoltà finanziarie anche a causa del contenzioso sui canoni demaniali, una questione nata con la Finanziaria del 2007 che ha portato a quintuplicare i canoni che le grandi strutture destinate alla nautica da diporto dovevano corrispondere. «Attualmente si è in attesa del provvedimento definitivo atteso per l'autunno 2017», spiega Perocchio.

Secondo Assomarinas l'Italia conta oggi circa 170 mila posti barca, e altri 20 mila sono in costruzione, esito del ritardo dell'attuazione di progetti vecchi, cui si aggiunge la realizzazione di altre 50 mila unità in corso di approvazione. A questi si aggiungono migliaia di posti non censiti, ubicati in lagune e corsi d'acqua gestiti da enti locali.

Più in dettaglio, la regione Campania è quella che ha visto l'espansione maggiore con l'inaugurazione di 14 strutture, pari al 30% dell'offerta totale di posti barca. A oggi 49 sono le strutture in via di realizzazione, per un'offerta complessiva aggiuntiva di poco superiore ai 21.000 posti barca. La Sicilia con il 26% rappresenta la regione che vedrà l'incremento maggiore in termini di numero di posti barca, equivalenti a 11 strutture in più, seguono a distanza il Lazio (15%) e Campania e Liguria a pari merito (13%). Le prime cinque strutture di Sicilia, Lazio, Liguria, Campania e Sardegna rappresentano il 75% dei posti barca in corso di realizzazione. I porti turistici in corso di programmazione ammontano invece a 113, per complessivi 48.920 posti barca.

Il Lazio è la regione che vedrà la maggior espansione sia in termini di numero di strutture pari a 15, sia di posti barca pari al 15% del totale. La Sicilia è seconda per numero di strutture pari a 14, mentre la Toscana si posiziona al terzo posto con 10 strutture. Lazio, Toscana, Sicilia, Puglia e Liguria rappresentano il 63% dei posti barca in corso di programmazione. L'aumento dell'offerta di posti barca

- segue

si scontra con un parco barche datato e che non cresce proporzionalmente in termini di unità vendute: il solo leasing nautico non assicura un ricambio adeguato. Negli ultimi 10 anni sono stati realizzati porti turistici a Loano, Cala del Forte, Porto Mirabello, Marina di Pisa, Cecina, Stabia, Marina d' Arechi, Cala dei Sardi, Olbia, Capo d' Orlando, Augusta, Jesolo, e le marine di Cala Ponte, Gargano, san Pietro, Sveva, Porto san Felice, Venice Yacht Pier, Sant' Elena, Certosa e Porto Piccolo di Sistiana.

Per il 2017 ci si aspetta un consolidamento delle performance ma è necessaria un' incisiva azione politica che porti ad ottenere una riforma generale del demanio marittimo. Le principali associazioni di categoria proseguono l' attività a sostegno del turismo nautico italiano. Tra i principali successi si ricorda l' abolizione della tassa sul possesso nautico, l' affermarsi della nuova normativa sui marina resort e le recenti sentenze sui canoni demaniali.

LA MOSTRA

La mostra «Mare. Dalla libera navigazione e i porti franchi di Trieste e Fiume allo sviluppo delle attività portuali in Venezia Giulia, Fiume e Dalmazia. Immagini 1700-1900» resterà aperta ogni giorno fino al 29 ottobre all' IRCI (Istituto Regionale per la Cultura Istriano-fiumano-dalmata) - Museo Istriano, via Torino 8, Trieste. e; info www.irci.it o su fb www.facebook.com/IRCI.IstriaFiumeDalmazia.

Brevi

nella cortina del porto Ruba un' autoArrestato dai CC I carabinieri nel corso dei continui controlli finalizzati a prevenire episodi di microcriminalità hanno arrestato Benito Cosimo Cutroneo, 37 anni, sorpreso nella zona portuale di Milazzo a bordo di una Volkswagen "Golf" risultata rubata precedentemente a Barcellona. Nella stessa serata un altro giovane è stato denunciato per danneggiamento.

campionati di danza Giovani ballerini salgono sul podio Enrico Mondo e Melania Santangelo, entrambi di Barcellona (nella foto) hanno ottenuto un prestigioso terzo posto nella categoria "Combinata 10 balli classe A Standard e Latini" ai recenti campionati italiani di danza che si sono svolti a Rimini. La coppia non è nuova a risultati di alto livello. I due ragazzi frequentano le piste da ballo da anni, con allenamenti quotidiani, tanto impegno e serietà, seguiti da maestri professionisti.

"Milazzo a penna biro" Inedito libro di Enzo Giuffrè Domani, alle 21, a Villa Vaccarino, nell'ambito delle iniziative culturali promosse dalla Lute sarà presentato il libro di Enzo Giuffrè, cultore di storia cittadina dal titolo "Milazzo a penna biro" che ricostruisce il patrimonio storico-artistico della città attraverso il tratto di

una comune penna. A presentare il lavoro assieme all'autore, sarà il giornalista Giovanni Petrunaro che ha curato la prefazione del volume edito da Lombardo.

La curiosità Francesco Maio incontra Albano Il giovane cantautore Francesco Maio di Milazzo ha incontrato a Zafferana Etnea Albano (nella foto) per sottoporgli un brano di un suo brano realizzato assieme alla sorella Anna Maria che ne ha firmato il resto. Il brano è stato apprezzato dal noto artista il quale ha evidenziato che potrebbe essere adatto alla bravissima artista catanese Carmen Consoli. Alla fine la soddisfazione del musicista milazzese che attendeva da tempo questo momento.

Stesso destino per le uscite di Monforte San Giorgio e Capo d' Orlando

Svincolo autostradale di Furnari Il progetto è ancora da rivedere

È quanto si evince dal Piano integrato Infrastrutture e mobilità

Massimo Natoli Furnari Il progetto del casello autostradale Furnari-Portorosa, con gli svincoli di Bazia Nord e Bazia Sud, è ancora da rivedere. Lo stesso per la realizzazione degli svincoli di Monforte San Giorgio e Capo d'Orlando, opere ritenute funzionali entro il 2030.

Sono dati del piano integrato delle Infrastrutture e della mobilità, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale regionale.

Riguardo all' intervento di Portorosa, è una variante al progetto originario del 2004 che prevedeva un solo svincolo ed è stata inserita nel "Masterplan".

L' importo è di 5 milioni di euro.

Un' opera strategica, in un paese a vocazione turistica, con un porto canale, strutture ricettive, aziende agricole e vivai. E se queste opere si "allungano" al 2030, vanno verso il 2050 quelle di completamento del doppio binario Messina-Palermo e della tratta mancante Patti-Castelbuono; qui c' è solo lo studio di fattibilità. Diverso il destino della linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina, con progetto definitivo, funzionale entro il 2020.

Sarà sempre tardi il completamento del doppio binario che inizia da Palermo fino Castelbuono, completando le mini tratte

Campofelice-Olivastrillo-Castelbuono. Per le opere stradali, da segnalare la Santo Stefano di Camastra-Gela; per i lotti A2 e B1 c' è lo studio di fattibilità e tempi più lunghi, mentre ci sono tempi più brevi per i lotti B2 - lavori appaltati, B4a e B4b in costruzione. Poi c' è l' appalto integrato del lotto B5 e da progettare il "tronco" tra Nicosia sud e l' innesto con la A19 e la strada statale 192. Infine i porti: a parte quelli delle Eolie, c' è il progetto preliminare per l' ampliamento e potenziamento delle infrastrutture portuali riguardante la diga foranea del porto di Sant' Agata Militello ed il progetto esecutivo del porto turistico di Santo Stefano di Camastra.

MENTRE LA FRANCIA ALZA LE BARRICATE PER CONTRASTARE L'ARRIVO DI FINCANTIE

L'Asia non spaventa i tedeschi: soldi cinesi per rilanciare i cantieri navali Mv Werften

Il gruppo Genting (Hong Kong) ha deciso di costruire navi da crociera in Europa: assumerà 1.500 persone in quattro anni

IL CASO

MATTEO MARTINUZZI

TRIESTE. La Cina fa davvero paura all'industria navalmecanica europea, come sostengono i francesi per arginare lo sbarco di Fincantieri a Saint-Nazaire? La realtà sembra essere un po' diversa da quella raccontata da Parigi. Se è vero, infatti, che Fincantieri ha siglato un accordo di collaborazione con i cinesi di Cssc per realizzare navi da crociera in Asia, c'è un'altra storia, tutta europea, che dimostra come i timori francesi non siano del tutto fondati.

Costruire una moderna nave da crociera, si sa, è un'impresa difficile. La pioggia di commesse ha fatto registrare il sold out in tutti i tre grandi gruppi europei specializzati in questo genere di costruzioni: in questo scenario Genting Hong Kong, maggior operatore cinese del settore, ha deciso di far da sé. Invece di cercare di realizzare le proprie navi in Cina, cosa che richiederebbe ancora del tempo senza aiuti esterni, ha scelto d'investire in Europa dove quel know how dovrebbe essere già presente. Così è nata l'operazione che ha portato all'acqui-

sizione, lo scorso anno, dei 3 cantieri tedeschi del gruppo Nordic Yards, ribattezzati poi Mv Werften.

Successivamente è iniziata la caccia a manager con comprovata esperienza nel settore, in grado di riorganizzare i tre siti con la nuova mission produttiva: riuscire a costruire, una volta entrati a pieno regime, due navi da crociera new panamax ed una panamax all'anno. Il gruppo dovrebbe essere in grado di realizzare tutte le unità per i marchi di Ghk, cioè Star Cruises, Crystal e Dream Cruises (che per le sue due prime navi ha scelto però Meyer Werft). Sono seguiti gli annunci di nuovi progetti come la gigantesca "Global class" per Star Cruises da 204.000 tsl e una nuova classe di navi da 100.000 tsl per Crystal. Dopo diversi rinvii, di quest'ultima si sono perse le tracce, mentre le due navi di Star sono state più volte posticipate con la consegna del prototipo attualmente fissata per il 2021; nel frattempo è proseguita solo l'attività sui battelli fluviali per Crystal.

Ora finalmente si può sapere di più su come sarà organizzata l'attività produttiva del nuovo gruppo. Il centro direzionale è stato fissato a Wismar, e proprio qui saranno assemblati i giganti di Star Cruises: 560.000 mq di superficie, bacino coper-

to 340x67 metri con una gru a cavalletto da 1.000 tonnellate di portata sono i "numeri" del cantiere, che sarà affiancato in questa importante commessa dallo stabilimento di Rostock. In riva al Warnow saranno realizzati i circa 80 blocchi di scafo che verranno poi trasportati via mare all'altro cantiere. Per potenziare la sua capacità produttiva, è stata posata nei giorni scorsi la prima pietra di un nuovo capannone che ospiterà la nuova linea pannelli e di montaggio delle sezioni (valore dell'investimento di 80 milioni di euro). Questo sito è quello più grande dei tre con circa 850.000 mq (come il cantiere di Monfalcone), mentre il più piccolo è quello di Stralsund con "solo" 340.000 mq. Qui è invece in produzione il prototipo della classe "Endeavor", uno yacht per spedizioni polari che sarà destinato a Crystal. Per realizzare questi ambiziosi progetti è in pieno svolgimento la campagna di rafforzamento del personale. Finora sono state assunte 250 persone, che hanno portato la forza lavoro del gruppo a circa 1.500 uomini. L'obiettivo è di raddoppiare la forza lavoro diretta entro il 2021, anno di consegna della prima "Global class", a cui andranno aggiunti altri 3.000 dipendenti dell'indotto. Una manna dal cielo per l'occupazione del land Mecklenburg-Pomerania Inferiore.

Ad Amburgo la nave "Triple-E" di seconda generazione da 20.568 teu **Primo scalo di «Munich Maersk»** *Impiegata nel servizio AE5 della 2M Alliance*

AMBURGO - Al terminal Eurogate di Amburgo ha fatto scalo per la prima volta la "Munich Maersk", portacontainer "Triple-E" di seconda generazione, che con i suoi 20.568 teu di capacità è attualmente una delle più grandi unità container al mondo. La "Munich Maersk", consegnata alla compagnia danese dai cantieri coreani Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (Dsme) nello scorso mese di Giugno, scala il porto tedesco nell'ambito del servizio "AE5", operato dall'alleanza "2M" (l'altro partner è il gruppo Msc), che collega l'Europa con il Far East.

«Amburgo è un importante suo» (continua in ultima pagina)



Primo scalo di "Munich Maersk" all'Eurogate Container Terminal

**Primo scalo
Munich Maersk**
do della rete globale di servizi offerta da Maersk e l'arrivo della "Munich Maersk" ci dà la grande opportunità di celebrare la nostra ottima cooperazione con la città e il suo porto» ha detto Jens-Ole Krenzien, vice presidente del settore North West Continent di Maersk. «Questa moderna unità è la più re-

cente entrata a far parte della nostra flotta. Il suo impiego testimonia il nostro grande impegno nel continuare a servire al meglio, in maniera efficiente, ambientalmente sostenibile ed affidabile, i clienti tedeschi che commerciano in ogni parte del mondo» ha aggiunto Krenzien.

La "Munich Maersk" è parte di una serie di undici portacontainer che verranno consegnati all'armamento danese entro la fine del

2018. Le navi di seconda generazione della classe "Triple-E" presentano tante innovazioni tali da fissare nuovi standard nel settore del trasporto marittimo container. Andranno a sostituire sulle rotte est-ovest navi più piccole e meno efficienti.

Una delle principali caratteristiche della "Munich Maersk", e delle sue consorelle, è quella di trasportare un maggior numero di container, circa 2.000 teu in più, ri-

spetto alle precedenti unità "Triple-E" mantenendo però le stesse dimensioni. Comparate a quelle di prima generazione le nuove navi sono più efficienti del 7%.

La "Munich Maersk" ha una lunghezza di 399 metri, una larghezza di 58,6 metri, una altezza totale di 75,7 metri che dalla linea di galleggiamento diventa di 59,7 metri. Il pescaggio è di 16 metri e il suo propulsore è un "Man B&W". La capacità nominale è pari 20.568 teu e dispone di 1.000 presece reefers.

LA FOTOGRAFIA DELLA SETTIMANA



LONDRA. Nell'anno fiscale 2017, terminato il 30 giugno, le tre società giapponesi Kawasaki Kisen Kaisha (K Line), Mitsui O.S.K. Lines (MOL) e Nippon Yusen Kaisha (NYK) sono riuscite ad ottenere buoni risultati

nei conti, grazie soprattutto alle performance del settore marittimo. Recentemente le tre compagnie hanno costituito una joint venture chiamata Ocean Network Express che sarà operativa dall'aprile dell'anno pros-

simo. I ricavi di K Line sono stati pari a 2,6 miliardi di dollari, in crescita del 17,5%. Per Mol invece i ricavi sono saliti del 22,4% e NYK ha chiuso il trimestre con un utile netto rispetto alla registrata perdita dell'anno scorso.

Informazioni Marittime

Wilhelmshaven, Eurogate inaugura collegamento ferroviario con regione Reno-Ruhr



Il terminal container tedesco Eurogate di [Wilhelmshaven](#) ha esteso i suoi collegamenti ferroviari alla regione del **Reno-Ruhr**. I treni avranno frequenza settimanale, collegando Wilhelmshaven e il Container Terminal di **Dortmund**.

La regione del Reno-Ruhr è uno dei centri economici più importanti della Germania con un'alta quota di commercio estero ed è tra le principali regioni metropolitane del mondo. Oltre ai collegamenti con la rete ferroviaria europea, il porto di Dortmund è collegato a tutti i principali porti terrestri tedeschi e europei attraverso la rete dei canali.

Singapore: IBIA, operatori del bunkeraggio e armatori, insieme per "eliminare" le discordanze sulla quantità dei rifornimenti



IBIA sostiene continui sforzi per proteggere l'integrità del MFM (Misuratori di flusso di massa) e l'espansione dell'applicazione ai carichi terminali

Singapore, 15 agosto 2017 – L'International Bunker Industry Association (IBIA) ritiene che i vantaggi derivanti dall'adozione dell'impiego obbligatorio di metodi di flusso massa (MFM) per le forniture di petrolio marino a Singapore devono essere protetti da un'efficace applicazione e che utilizzando MFM (Misuratori di flusso di massa) approvati per misurare la quantità caricata su serbatoi bunker, così come quello consegnato alla nave si occuperebbe di un collegamento mancante nell'integrità della catena di approvvigionamento. La regolamentazione di Singapore, entrata in vigore il 1° gennaio 2017, è stata percepita come un importante passo avanti per promuovere una maggiore trasparenza e garantire la precisione del tonnellaggio consegnato nel porto. I membri dell'IBIA e altri soggetti del settore hanno dimostrato grande interesse nei casi in cui sono stati sospettati violazioni delle norme MFM (Misuratori di flusso di massa, come la sospensione temporanea a marzo delle licenze di porto a cinque petroliere bunker gestiti da Panoil mentre le autorità hanno indagato le irregolarità rilevate nei loro impianti di tubazioni).

L'IBIA continua a sostenere la vigilanza e l'azione ferma da parte dell'Autorità marittima e portuale di Singapore (MPA) e di altre autorità competenti per affrontare le sospette irregolarità e ritiene importante che tutti i casi compiuti di abuso del protocollo MFM (Misuratori di flusso di massa) siano affrontati il più rapidamente possibile al fine di mantenere la fiducia della comunità di trasporto globale nell'applicazione delle norme MFM (Misuratori di flusso di massa).

MPA (Autorità marittima e portuale di Singapore) ha appena annunciato di aver revocato la licenza al gestore artigianale di bunker di Panoil Petroleum Pte Ltd con effetto da lunedì 14 agosto 2017 dopo che i controlli hanno rivelato che vi erano state delle modifiche non autorizzate effettuate alle tubazioni a bordo delle cinque bunker petroliere che avevano le loro autorizzazioni sospese in marzo. MPA (Autorità marittima e portuale di Singapore) ha dichiarato che queste modifiche avevano permesso al combustibile bunker misurato dal MFM (Misuratori di flusso di massa) di essere sospinto, minando l'accuratezza delle letture del sistema MFM (Misuratori di flusso di massa).

IBIA è fiducioso che l'MPA (Autorità marittima e portuale di Singapore) continuerà a adottare misure adeguate per punire e scoraggiare le pratiche in questo settore, in modo da non pregiudicare la repentina reputazione di Singapore come una dei porti più importanti e affidabili per il bunker.

-segue

Un'altra area di preoccupazione che colpisce i fornitori e gli operatori di bunker, ma che non rientra nella competenza MPA (Autorità marittima e portuale di Singapore, è il potenziale di variazioni nei volumi di fornitura tra i terminali petroliferi di Singapore e le petroliere bunker. Le petroliere bunker devono accettare il volume di consegna registrato dai terminali e l'IBIA è stato informato che le petroliere bunker equipaggiate con MFM (Misuratori di flusso di massa) hanno riscontrato discordanze che hanno messo in svantaggio gli operatori del bunker. IBIA sostiene pertanto una soluzione che va applicata alle rispettive masse di approvvigionamento MFM (Misuratori di flusso di massa) del serbatoio del bunker per carichi di terminali petroliferi e sta ora svolgendo un ruolo nella chiusura di quanto molti considerano come una scappatoia significativa nella catena di approvvigionamento del bunker. Un gruppo di imprese tra cui IBIA, SPRING Singapore, Singapore Shipping Association e il Singapore Chemical Industry Council sono in dialogo con gli organismi competenti che gestiscono i terminali di Singapore per cercare di risolvere questo problema. L'MPA è anche coinvolto in queste discussioni.

Il 2017 sta dimostrando un anno cruciale per l'industria bunker di Singapore e IBIA è orgogliosa di rappresentare gli interessi dell'intera membership globale in questi processi.

Prima toccata Essen Express al terminal Lscet Contship

LA SPEZIA - La scorsa settimana, il terminal gateway Contship di La Spezia, ha salutato l'arrivo della "Essen Express". Questa portacontainer appartiene alla compagnia tedesca Hapag-Lloyd e viene utilizzata sul servizio "MD2", che collega il porto spezzino con alcuni tra i più importanti

(continua a pagina 2)



La portacontainer "Essen Express" al terminal Lscet

Prima toccata Essen Express

scali asiatici, che viene operato dal consorzio "The Alliance", che registra oltre ad Hapag la partecipazione di Yang Ming e delle giapponesi "Mol", "Nyk" e "K-Line".

La "Essen Express" prende il nome dalla nona città più grande della Germania, situata nella regione del Nordhemo-Vestfalia. È stata costruita nel 2012, dai cantieri Hyundai, ed è lunga 366 metri. Ha una stazza lorda di 142.295 tonnellate e può trasportare fino a 13.167 teu. Il dirigente "planner" del La Spezia Container Terminal, Antonio Soldani, ha consegnato nell'occasione al capitano dell'unità, Peter Plein, il tradizionale crest di benvenuto.

Turchia

MERSIN, ENTRA IL FONDO IFM INVESTORS

LONDRA. I turchi di Akfen Holding hanno ceduto il 40% di Mersin International Port. La società che gestisce lo scalo turco è in joint venture al 50% con il colosso di Singapore Psa. Ora il fondo australiano per le infrastrutture IFM Investors (gestisce tra l'altro, i porti di Brisbane, Port Botany e Port Kembla) entrerà nella società. IFM gestisce anche diversi terminal nel mondo dedicati alla rinfuse liquide e ha una capacità complessiva di nove milioni di metri cubi. L'operazione ha un valore di 870 milioni di dollari. Il porto di Mersin ha un traffico di 770 mila teu e ha segnato +8% nel semestre.

UNIVERSITÀ DI GENOVA

Arrivano i rinforzi per Ingegneria Navale

Assunti fino a 5 ricercatori. Comanducci: «Il corso ha bisogno di forze fresche»

EMANUELE ROSSI

GENOVA. A difesa del corso di Ingegneria navale dell'Università si schiera il ministero della Difesa, che dribbla i limiti imposti a quello dell'Istruzione. Tra le righe dell'accordo quadro di collaborazione firmato lunedì mattina dalla ministra Roberta Pinotti, dal segretario generale della Difesa e direttore degli armamenti generale Carlo Magrassi e dal Rettore Paolo Comanducci c'è innanzitutto questo: la possibilità di assumere nuovi ricercatori (attese cinque unità) per limitare l'emorragia di docenti su uno degli insegnamenti più richiesti e strategici dell'Ateneo genovese. L'allarme era stato lanciato dal Rettore e dalla Scuola Politecnica qualche mese fa: tra pensionamenti e mancato turnover si rischiava di ridimensionare i corsi di laurea a Genova e La Spezia. Un allarme condiviso anche da Fincantieri, che ha bisogno di ingegneri navali italiani, e comunicato al ministro durante la sua recente visita in via Cipro.

Pinotti ne ha parlato con la collega all'Istruzione, Valeria Fedeli e insieme hanno convenuto di dare il via libera a un accordo del ministero della



La ministra della Difesa, la genovese Roberta Pinotti

Difesa «perché il Miur non poteva favorire un ateneo piuttosto che un altro ma la Difesa può intervenire perché ha interessi specifici sul territorio ligure». In particolare, ministro e Rettore hanno citato «i laboratori nell'Arsenale di La Spezia, il corso di laurea interuniversitario di Livorno per i cadetti della Marina, il "poligono" per la cyber-security di

Chiavari a cui partecipano insegnanti delle forze armate, l'Istituto Idrografico della marina su cui è attivato un corso di laurea in inglese, il polo di Ingegneria Navale e il suo rapporto con Fincantieri e con lo sviluppo di tecnologie militari».

Inoltre Comanducci ha annunciato che Genova presenterà la propria candidatura a

settembre su un bando nazionale per "Centri di competenza sulla sicurezza delle infrastrutture strategiche". Sicurezza sia fisica che informatica e in questo senso la ministra Pinotti ha insistito sull'importanza del "poligono" chiavarese: «È un centro di formazione di eccellenza di cui c'è bisogno perché in questo campo, della cyber-security, non solo l'Italia ma tutta la Nato hanno dimostrato di dover correre per stare al passo con altre potenze».

L'accordo firmato a Genova, di durata quadriennale, non prevede misure specifiche ma rimanda all'attuazione di «iniziative e progetti condivisi di ricerca, innovazione e formazione, strumentali ad una cooperazione nella ricerca scientifica e nella didattica nei settori di reciproco interesse». In soldoni, l'accordo dovrebbe sostanziarsi in un incremento di personale didattico e di ricerca per Ingegneria navale e in implementazione del "poligono" di Chiavari per la cyber-security ma viene lasciata la porta aperta anche a collaborazioni sul polo spezzino e in generale sullo sviluppo di nuove tecnologie.

CON ALCUNI DIRITTI RISERVATI

SECONDO LA CICLICA ANALISI DI ALPHALINES SUL MERCATO MONDIALE

APM-Maersk sempre in testa nel potenziale di slot dei Teu

Segue la Msc di Aponte, che fa parte della stessa Alliance - Ridotti quasi per tutte le compagnie i nuovi ordini con le conseguenti difficoltà dei grandi cantieri navali - La classifica

LONDRA. Secondola consueta e puntuale analisi di Alphalines datata a metà luglio, la consistenza degli slot delle più grandi compagnie di navigazione dei containers mantiene in prima posizione APM-Maersk, che recentemente ha assorbito anche Hamburg-Süd, seguita da Msc a un'incollatura. Entrambi i colossi fanno parte della 2M Alliance, che quindi mantiene una posizione di netto predominio come capacità di offerta.

Come si vede dalla tabella riportata qui sopra, ciò che rappresenta una novità nel panorama degli ultimi anni è il relativamente ridotto quantitativo dei nuovi ordini, comune a tutte le compagnie. In percentuale è proprio Msc ad avere il minor numero di unità portacontainers in ordinazione, mentre risulta sempre dal grafico che Cosco, dopo aver "digerito" CSCL ed OOCL, ha un notevole ordinativo in cantiere.

La situazione degli ordini si riflette ovviamente sui cantieri navali, che stanno affrontando il difficile ristagno con politiche di contenimento dei costi e allettanti proposte di co-finanziamento. Per i cantieri, l'unico settore che ancora tira forte è quello delle navi da crociera, sul quale stanno entrando anche le aziende asiatiche che puntano ad accaparrarsi gli ordini destinati al mercato delle crociere coreano, cinese e giapponese.

