

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 1-4/3/2017



ASSOPORTI  
www.assoporti.it

Rassegna stampa

# INDICE



## Primo Piano:

### • Seatrade di Fort Lauderdale

(L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, MF, Il Secolo XIX, Ansa )

## Dai Porti:

### Genova:

"...Comitato di gestione ..." (Corriere Marittimo, The Medi Telegraph, La Repubblica, Il Secolo XIX)

"...Genova Savona- primo sistema italiano?..." (Corriere Marittimo)

### Savona:

"...Port Authority, l'intervento su prima campata opera con poche eguali in italia..."

(Ferpress, Il Nautilus, Ansa, Informazioni Marittime, Trasporto Europa)

### La Spezia:

"...Roncallo: "Genova, Livorno e La Spezia non devono farsi la guerra".."

(The Medi Telegraph)

### Livorno:

"...Corsini Presidente Autorità Alto Tirreno..." (Ansa, L'Informatore Navale, Il Secolo XIX, Il Tirreno, Il Nautilus)

"...Onorato acquisisce Ltm..." (The Medi Telegraph, Il Nautilus, Ansa, Il Secolo XIX, MF)

### Piombino:

"...Incontro con il ministro e con Aferpi..." (La Nazione LI)

"...Rossi: "una grande realoà nel Mediterraneo"..." (Il Nautilus)

### Civitavecchia:

"...Trai camalli di Civitavecchia..." (La Repubblica)

### Taranto:

"...Il Rilancio del Porto..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

## Altre Notizie

### Informare

Messaggero Marittimo

Lloyd's List

# L'Informatore Navale

## Crociere 2017: ancora forte crescita per il settore a livello internazionale, mentre calano i porti italiani



Nel corso dell'anno appena iniziato, in Italia si registrerà un sensibile calo in termini di passeggeri movimentati (- 9,68% rispetto al 2016) e di toccate nave (-10,27% rispetto al 2016)

Fort Lauderdale, 13 Marzo 2017 – “La crescita delle crociere prosegue inarrestabile ma a beneficiarne non sarà l'Italia, che nel 2017 assisterà invece a un decremento importante in termini di passeggeri movimentati e di toccate nave”. E' quanto annunciato da Sergio Senesi, Presidente di Cemar Agency Network di Genova, che ha presentato in anteprima – nell'ambito del “Seatrade Cruise Global” in corso a Fort Lauderdale in Florida fino al 16 marzo – le previsioni 2017 per il settore crocieristico. Le proiezioni realizzate da Cemar Agency Network indicano con chiarezza, per l'anno appena iniziato, un sensibile calo in termini di passeggeri movimentati nei porti italiani: 9.840.000 unità (-9,68% rispetto ai 10.895.279 pax del 2016). In calo anche le toccate nave nei porti italiani (-10,27% dalle 4.885 del 2016 alle 4.383 del 2017). Questi i dati percentuali, mentre il numero di navi in transito nelle acque italiane nel corso del 2017 si attesterà sulle 133 unità (contro le 146 del 2016) in rappresentanza di 42 compagnie di navigazione.

“Le proiezioni indicano che i Caraibi, l'Alaska e il Far East saranno le destinazioni di punta di quest'anno, quelle su cui la domanda del mercato registrerà sicuramente una forte crescita – ha dichiarato Sergio Senesi – Si registrerà invece un importante calo nella presenza di navi da crociera nei porti italiani, riconducibile soprattutto all'abbandono di diverse Compagnie americane e alla stagnante situazione del porto di Venezia a causa del limite di tonnellaggio. Inoltre nel caso in cui – come già paventato – le principali Compagnie riprendessero ad effettuare scali nel porto di Tunisi, si verificherebbe un ulteriore calo di almeno 100.000 passeggeri movimentati nei porti italiani, soprattutto a Cagliari, Trapani e Palermo. L'Italia resta comunque la prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo”. Civitavecchia sarà ancora il primo porto italiano con 2.296.000 passeggeri movimentati (-1,94% rispetto al 2016). La seguiranno Venezia con 1.342.000 passeggeri (-17,44% rispetto al 2016) Genova 973.000 (-4,36%) e Savona con 937.000 passeggeri (+4,03%). Al quinto posto ci sarà Napoli, che registrerà un forte calo con soli 861.000 (-34,08%) passeggeri movimentati e quindi Livorno 657.000 passeggeri (-18,68%). Cagliari, al settimo posto con 395.000 passeggeri sarà in controtendenza grazie all'attuale esclusione di Tunisi dagli itinerari delle crociere nel Mediterraneo Occidentale. La classifica dei primi 10 porti italiani è completata da Palermo, La Spezia e Messina.

Resta invece praticamente invariato il totale di porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico: saranno infatti 74 rispetto ai 73 del 2016.

# The Medi Telegraph

---

## **Crociere: traffico internazionale in crescita, cala l'Italia**

Genova - «La crescita delle crociere prosegue inarrestabile ma a beneficiarne non sarà l'Italia, che nel 2017 assisterà invece a un decremento importante in termini di passeggeri movimentati e di toccate nave». Lo ha annunciato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, che ha presentato in anteprima nell'ambito del Seatrade Cruise Global in corso a Fort Lauderdale in Florida fino al 16 marzo - le previsioni 2017 per il settore crocieristico. Le proiezioni realizzate da Cemar Agency Network indicano, per l'anno appena iniziato, un sensibile calo in termini di passeggeri movimentati nei porti italiani: 9.840.000 unità (-9,68% rispetto ai 10.895.279 del 2016). In calo anche le toccate nave nei porti italiani (-10,27%). Il numero di navi in transito nelle acque italiane nel corso del 2017 si attesterà sulle 133 unità (contro le 146 del 2016) in rappresentanza di 42 compagnie di navigazione.

Civitavecchia sarà ancora il primo porto italiano con 2.296.000 passeggeri movimentati (-1,94%). Seguiranno Venezia con 1.342.000 passeggeri (-17,44%) Genova 973.000 (-4,36%) e Savona con 937.000 passeggeri (+4,03%). Al quinto posto ci sarà Napoli, che registrerà un forte calo con soli 861.000 (-34,08%) passeggeri movimentati e Livorno 657.000 passeggeri (-18,68%). Cagliari, al settimo posto con 395 mila passeggeri sarà in controtendenza grazie all'attuale esclusione di Tunisi dagli itinerari delle crociere nel Mediterraneo occidentale. La classifica dei primi 10 porti italiani è completata da Palermo, La Spezia e Messina. Resta invece praticamente invariato il totale di porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico: saranno infatti 74 rispetto ai 73 del 2016.

## Nel 2017 le crociere in Italia caleranno del 10%

di Nicola Capuzzo

**A**nche quest'anno la crescita del business crocieristico proseguirà inarrestabile in tutto il mondo ma l'Italia segnerà il passo per effetto di un atteso decremento sia del numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati, sia delle toccate delle navi nei porti nazionali. Le previsioni formulate da Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network, in apertura della kermesse internazionale Seatrade Cruise Global che si tiene a Fort Lauderdale in Florida, parlano di 9,84 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani (-9,68% rispetto ai 10,89 milioni del 2016), così come scenderà anche il numero di toccate nave nei nostri scali (-10,27% dalle 4.885 del 2016 alle 4.383 del 2017). Il numero di navi in transito nelle acque italiane nel corso del 2017 si attesterà sulle 133 unità (contro le 146 del 2016) in rappresentanza di 42 compagnie di navigazione.

Secondo le proiezioni di Senesi «i Caraibi, l'Alaska e il Far East saranno le destinazioni di punta di quest'anno, quelle su cui la domanda del mercato registrerà sicuramente una forte crescita. Ci attendiamo invece un importante calo nella presenza di navi da crociera nei porti italiani, riconducibile soprattutto all'abbandono di diverse compagnie americane e alla stagnante situazione del porto di Venezia a causa del limite di tonnellaggio». Se, inoltre, le principali compagnie riprendessero a effettuare scali nel porto di Tunisi si verificherebbe un ulteriore calo di almeno 100 mila passeggeri movimentati nei porti italiani, soprattutto a Cagliari, Trapani e Palermo. L'Italia resta comunque la prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo. Civitavecchia sarà ancora il primo porto italiano con quasi 2,3 milioni di passeggeri movimentati, seguita da Venezia, Genova, Savona e Napoli. (riproduzione riservata)

# Il Secolo XIX

---

**PREVISIONI 2017**

## **Crociere, soffre il mercato italiano**

**GENOVA.** «La crescita delle crociere prosegue inarrestabile ma a beneficiarne non sarà l'Italia, che nel 2017 assisterà invece a un decremento importante in termini di passeggeri movimentati e di tocate nave». Lo ha annunciato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network, che ha presentato al Seatrade Cruise Global di Fort Lauderdale le previsioni 2017 per il settore crocieristico. Le proiezioni indicano un sensibile calo in termini di passeggeri movimentati nei porti italiani: -9,68% rispetto al 2016).

## Crociere: nel 2017 ancora forte crescita a livello internazionale

Calano i porti italiani, -9,68% i passeggeri movimentati



(ANSA) - GENOVA, 13 MAR - "La crescita delle crociere prosegue inarrestabile ma a beneficiarne non sarà l'Italia, che nel 2017 assisterà invece a un decremento importante in termini di passeggeri movimentati e di toccate nave". Lo ha annunciato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, che ha presentato in anteprima nell'ambito del Seatrade Cruise Global in corso a Fort Lauderdale in Florida fino al 16 marzo - le previsioni 2017 per il settore crocieristico. Le proiezioni realizzate da Cemar Agency Network indicano, per l'anno appena iniziato, un sensibile calo in termini di passeggeri movimentati nei porti italiani: 9.840.000 unità (-9,68% rispetto ai 10.895.279 del 2016). In calo anche le toccate nave nei porti italiani (-10,27%). Il numero di navi in transito nelle acque italiane nel corso del 2017 si attesterà sulle 133 unità (contro le 146 del 2016) in rappresentanza di 42 compagnie di navigazione. Civitavecchia sarà ancora il primo porto italiano con 2.296.000 passeggeri movimentati (-1,94%). Seguiranno Venezia con 1.342.000 passeggeri (-17,44%) Genova 973.000 (-4,36%) e Savona con 937.000 passeggeri (+4,03%). Al quinto posto ci sarà Napoli, che registrerà un forte calo con soli 861.000 (-34,08%) passeggeri movimentati e Livorno 657.000 passeggeri (-18,68%). Cagliari, al settimo posto con 395 mila passeggeri sarà in controtendenza grazie all'attuale esclusione di Tunisi dagli itinerari delle crociere nel Mediterraneo occidentale. La classifica dei primi 10 porti italiani è completata da Palermo, La Spezia e Messina. Resta invece praticamente invariato il totale di porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico: saranno infatti 74 rispetto ai 73 del 2016.

# Il Corriere Marittimo

---

## Genova, Comitato di gestione: le concessioni tra le priorità

**Genova-** *“L'obiettivo del governo è di fare di Genova-Savona il principale sistema portuale italiano, questo vuol dire volumi e traffico, la scommessa è questa. Nei prossimi 2/3 mesi daremo una scossa significativa alle questioni in corso”.* Con questa premessa Paolo Emilio Signorini presenta alla stampa i membri del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale con sede a Genova. I nomi dei componenti del board sono: oltre naturalmente a Signorini, in qualità di presidente, **Rino Canavese**, vice presidente Cim spa Interporto di Novara, già presidente dell'Autorità portuale di Savona, **Francesco Parola** professore associato di Economia e gestione delle imprese marittime e portuali dell'Università di Genova e il sindaco del capoluogo ligure, **Marco Doria**,

**Sulla nomina del segretario generale** durante l'incontro non arriva alcuna anticipazione, secondo l'identikit tracciato da Signorini e fuori dal linguaggio istituzionale, è già stato individuato e si tratta di una persona gradita al MIT, alla Regione e agli operatori del porto e non è un romano. I tempi? *“Tra un mese al massimo”*, assicura il presidente dell'Authority.

**I primi provvedimenti** che il Comitato di gestione affronterà saranno di natura amministrativa: il **bilancio** come documento più importante, poi l'**accelerazione sull'integrazione fra le due amministrazioni**, questo porterà un con un sovraccarico di lavoro sottolinea Signorini. **Sul fronte delle iniziative che coinvolgono gli operatori** l'elenco delle priorità vede al primo posto in ordine di urgenza il **rinnovo delle concessioni già esaminate dall'ex Autorità portuale di Genova**, poi la **sicurezza la torre piloti**, l'**arretrato delle concessioni pluriennali da deliberare** (sia a **Genova che Savona**), sempre per Genova le procedure per le assegnazione dei bacini e la nuova Darsena. **La designazione della Commissione di partenariato** sarà prima del prossimo Comitato di gestione, infatti per l'approvazione del bilancio è necessario il parere del partenariato che non né vincolante dal punto di vista formale ma autorevole. Quindi la nomina di questo organo sarà brevissimo termine, mancano solo due nominativi su tredici, quelli dei rappresentanti del trasporto e delle ferrovie.

# «Il segretario generale non arriverà da Roma»

Genova - «Il nuovo segretario del porto di Genova-Savona non arriverà da Roma e per la nomina ormai ci siamo quasi». Lo ha detto il presidente di Palazzo San Giorgio, Paolo Emilio Signorini, in occasione della presentazione dei membri del board dell' Authority.

**Genova - «Il nuovo segretario del porto di Genova-Savona non arriverà da Roma e per la nomina ormai ci siamo quasi».** Lo ha detto il presidente di Palazzo San Giorgio, Paolo Emilio Signorini, in occasione della presentazione dei membri del board dell' Authority. **«Penso che i porti di Genova e Savona possano arrivare complessivamente a 4 milioni di teu, con quei volumi c'è spazio per i nuovi terminal di Calata Bettolo e Vado ligure».** Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, subito dopo la riunione di insediamento del Comitato di gestione che guiderà il sistema Genova e Savona, parla di scenari e integrazione: **l' obiettivo è far crescere nei prossimi due o tre anni i traffici di 1,5/2 milioni di teu.** «Vedo complementarietà accanto a concorrenza per i porti di Genova e Savona, se i volumi restano gli stessi c'è concorrenza, ma l' obiettivo di governo è fare di questo sistema portuale il principale o uno dei principali italiani, questo vuol dire più volumi e non cannibalizzazione: **è la scommessa» dice Signorini, affiancato da Rino Canavese, Francesco Parola, Marco Doria.** «In questo periodo non siamo rimasti fermi, abbiamo istruito provvedimenti sia sul fronte dell' integrazione di Genova, Savona e Vado ligure, sia sul fronte dei diversi dossier rimasti aperti che la comunità portuale attende da tempo. **Nei prossimi mesi daremo una scossa significativa ad alcune importanti iniziative»** dichiara Signorini. **Il primo comitato «operativo» sarà a fine marzo e avrà come temi le proroghe delle concessioni, la Torre Piloti e il percorso per l' assegnazione dei bacini di carenaggio.**

# Lavoro, governo in campo per una soluzione

MASSIMO MINELLA

**C'**è stato un tempo in cui erano una coppia. Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, ha gestito la nascita della riforma della governance delle autorità portuali insie-

me a Luigi Merlo. Uscito da Palazzo San Giorgio, Merlo aveva accettato l'invito di Delrio a occuparsi di porto, lavorando appunto con Russo. Il governo Renzi è però caduto e Merlo ha accettato l'offerta di Msc Crociere. Così tocca a Russo in solitaria affrontare un altro tema che l'ex leader di palazzo San Giorgio avrebbe gestito con esperienza e mediazione, quello dell'organizzazione del lavoro portuale. Ieri Russo è arrivato a Genova e alla presenza del presidente dell'authority Paolo Signorini ha incontrato tutti i soggetti coinvolti nella vicenda. Come risolvere un problema che ha risolto immediati, tenuto conto che l'emendamen-

to al decreto Mezzogiorno, che prorogava il mantenimento di una quota di tasse portuali alla Culmv, è stato respinto? Con una soluzione che non sia più transitoria, ma di lunga durata, che tenga conto del ruolo delle compagnie, motore insostituibile del porto delle imprese con la loro flessibilità e professionalità. Russo, che conosce a fondo la materia, ha impostato il tema proprio su questi presupposti, indicando la strada della norma nazionale. «È quello che noi abbiamo sempre auspicato — spiega il console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti — Si deve partire dal presupposto di un organico-porto all'interno del quale in-

dividuare uno schema. Ora però si tratta di passare dai ragionamenti ai fatti». Russo vorrebbe agire rapidamente. Chiusa la riforma delle authority, entro l'estate si potrebbe tentare di chiudere quella del lavoro. Si potrebbero in questo modo risolvere due questioni, la prima collegata alla vicenda genovese, la seconda di scenario nazionale. «Questa non è più l'autorità di due anni fa — aggiunge Benvenuti — È un soggetto differente. Affrontiamo subito il tema dell'organizzazione, quello della formazione, quello delle tariffe. Non si tratta di realizzare degli aiuti di stato, ma di intervenire come peraltro avviene negli altri stati in un qua-

dro di regole condivise». Non è semplice, certo, ma l'obiettivo va perseguito fino in fondo. Il fatto che il tema sia all'ordine del giorno del ministero e sia nelle corde dello stesso titolare del dicastero, Graziano Delrio, che arriva da esperienze amministrative sui territori e quindi ben conosce le dinamiche del lavoro, è un elemento confortante. A supporto di questa operazione potrebbe anche arrivare un fondo nazionale all'interno del quale far convergere i dipendenti dei terminal e i soci delle compagnie. Solo a Genova, parliamo di un organico-porto di 2.500 unità. Numeri che meritano una risposta.

### IL FUTURO DEI TRASPORTI

Aeroporto di Genova  
Signorini accelera  
«Voglio un manager  
per il rilancio»

MATTEO DELL'ANTICO

ALL'AEROPORTO di Genova serve un «manager in grado di rilanciare lo scalo». Lo dice Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità portuale di Genova-Savona e socio di maggioranza del "Colombo".

L'ARTICOLO >> 11

### L'ANNUNCIO DEL SOCIO DI MAGGIORANZA DELL'AEROPORTO DI GENOVA

# «Colombo, voglio un manager in grado di rilanciare lo scalo»

Signorini: «Serve un professionista del settore»  
Ipotesi amministratore delegato entro giugno

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Il messaggio non suona come un esplicito benservito all'attuale management, ma la decisione di cercare un manager dal profilo industriale cui affidare la guida operativa della società di gestione del "Colombo" è chiara. All'aeroporto di Genova serve un «manager che conosca il settore, in grado di rilanciare lo scalo». Lo annuncia Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità portuale di Genova-Savona e socio di mag-

gioranza del "Cristoforo Colombo", che ha parlato della necessità di ingaggiare qualcuno che «abbia ben chiara tutta la situazione».

L'annuncio - da parte dell'ex segretario generale della Regione Liguria - è arrivato nella giornata di ieri, in occasione della presentazione del nuovo board di Palazzo San Giorgio. «Avere quattro sistemi aeroportuali intorno come Nizza, Milano, Torino e Pisa - ha spiegato Signorini - è un problema oggettivo: il bacino di utenza del "Cristoforo Colombo" non è sufficiente a rendere lo scalo indipendente, quindi si devono trovare nuove strategie competitive».

La nuova figura (secondo quanto ricostruito Signorini intende inserire un amministratore delegato, che oggi non è previsto), che dovrebbe essere individuata entro giugno, avrà il compito di portare maggiori voli nel capoluogo ligure, almeno nel breve periodo. Ma anche cercare di offrire ai passeggeri tariffe più basse di quelle attuali e migliorare - per quanto possibile - tutti quanti i servizi offerti dallo scalo. E poi sottrarre clienti

-segue

agli aeroporti vicini, aumentando il traffico della struttura genovese.

Il manager che verrà scelto dal numero uno dell'Authority - che ha in mano il 60% delle quote societarie - dovrà fin da subito lavorare per la privatizzazione dello scalo che Signorini punta a raggiungere «entro due anni». «Fino a oggi - ha dichiarato il presidente - la strategia per il rilancio è stata solamente la privatizzazione, ma non è possibile lavorare solamente su questo fronte». Nei prossimi giorni il socio di maggioranza incontrerà i vertici della Camera di Commercio di Genova e di Aeroporti di Roma che detengono rispettivamente il 25% ed il 15% dello scalo.

Signorini ha poi spiegato di «non avere nulla contro l'attuale management dell'aeroporto», anche se è evidente che, dopo l'arrivo di un nuovo manager, i dirigenti attuali - Marco Arato (presidente) e Paolo Sirigu (direttore generale) - saranno di fatto depotenziati e subordinati a un capo azienda.

Sul nome del futuro (eventuale) amministratore delegato ancora nessun rumors: si dice solamente che potrebbe arrivare da Roma, sempre che Adr resti in società.

[www.themediatelegraph.it](http://www.themediatelegraph.it)

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

#### SCELTE SBAGLIATE

*Finora la strategia è stata solamente la privatizzazione, serve anche altro*

**PAOLO EMILIO SIGNORINI**  
Presidente porti Genova-Savona



L'aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova

# Il Secolo XIX

A PALAZZO SAN GIORGIO LA PRIMA RIUNIONE DEL COMITATO DI GESTIONE. OBIETTIVO 4 MILIONI DI TEU

## «Il nuovo segretario generale non arriverà da Roma»

Il presidente dei porti di Genova-Savona: «Sarà una persona in grado di fare sistema, la nomina a breve»

**GENOVA.** Ambizioni, tante. A Palazzo San Giorgio, ieri, è stata convocata la prima riunione del nuovo Comitato di gestione - formato da Rino Canavese, Francesco Parola, Marco Doria e Domenico Napoli - che guiderà il sistema portuale di Genova e Savona.

Un'infinità i temi trattati: dalla nomina del segretario generale al dossier che riguarda il rinnovo delle concessioni. Poi lavoro, integrazione tra le due Authority e riparazioni navali. Ma c'è stato spazio anche per il futuro sviluppo del traffico container, il potenziamento del sistema ferroviario, la nuova diga di Genova ed il completamento di Calata Bettolo. A proposito del nuovo segretario generale, il presidente di Palazzo San Giorgio, Paolo Emilio Signo-

rini, ha detto che «non arriverà da Roma» ed ha aggiunto che «la nomina sarà fatta a breve». Secondo fonti vicine al dossier, tra i papabili, ci sarebbero gli avvocati genovesi Davide Maresca, Luigi Cocchi e Gerolamo Taccogna. Ma un'altra ipotesi - stando a quanto trapela dal mondo delle banchine - potrebbe essere quella di un manager milanese vicino agli ambienti della Regione Liguria.

Sul fronte dello sviluppo del traffico invece, Signorini ha spiegato che «i porti di Genova e Savona possono arrivare complessivamente a quattro milioni di teu. E con quei volumi c'è spazio per i nuovi terminal sia di Calata Bettolo che di Vado ligure». L'obiettivo è dunque quello di far crescere nei prossimi due o tre anni i traffici di

1,5-2 milioni di teu, in modo tale da saturare anche la nuova offerta che arriverà dall'entrata in funzione della piattaforma Maersk. «In questo periodo non siamo rimasti fermi, abbiamo istruito provvedimenti sia sul fronte dell'integrazione di Genova, Savona e Vado Ligure, sia sul fronte dei diversi dossier rimasti aperti che la comunità portuale attende da tempo. Nei prossimi mesi daremo una scossa significativa ad alcune importanti iniziative», ha chiuso il presidente di Genova-Savona. La prossima riunione del board dell'Authority sarà convocata a fine marzo. Si tratterà di un incontro operativo durante il quale verranno prese le prime decisioni.

M.D.A.

© BY NC ND AI CUNID R ITT ERSERVATI



La prima riunione del board di Palazzo San Giorgio

FORNETTI

A PARTIRE DA GIUGNO. SIGNORINI: «MODELLO CULMV NON SI DISCUTE, OGNUNO CI METTA DEL SUO»

# Lavoro portuale, riforma in cantiere

Russo, consigliere di Delrio, arriva a Genova e chiede proposte ai camalli

ALBERTO GUARATI

**GENOVA.** Ieri Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti, ha incontrato i rappresentanti degli operatori portuali, pare dicendo poco e lasciando parlare molto. Gli incontri più attesi erano nel pomeriggio con i rappresentanti delle due compagnie portuali genovesi, prima la Pietro Chiesa e poi la Culmv.

Dal poco che trapela da questi incontri, il consigliere di Graziano Delrio ha chiesto alle compagnie di provare a formulare soluzioni per le questioni inerenti alla riduzione del personale: in questo senso è stata valutata positivamente la proposta della Uiltrasporti di creare un fondo contrattuale (ma alimentato anche da una tassa di scopo) per i prepensionamenti dei lavoratori portuali, esteso non solo ai componenti delle imprese o delle compagnie, ma anche - dove ce ne fosse la necessità - ai dipendenti dei terminal. Da quello che si è capito, Russo sarebbe interessato a un riordino della materia del lavoro in porto, e dà come

scadenza il mese di giugno per poter creare in questo senso un tavolo nazionale per cominciare a discutere della questione, ripetendo quello che aveva già detto in un seminario a Genova circa un anno fa. L'ipotesi è partire da una norma nazionale che aggiorni quella corrente e che poi andrà declinata nei singoli scali. A Genova da anni la Culmv chiede di discutere, perché il "modello" della Compagnia, che si fa carico della flessibilità, non arriva all'equilibrio di bilancio. «Il modello non è contestato da nessuno perché in tutta Europa consente di assorbire i picchi di lavoro con flessibilità - ha detto il presidente dell'Adsp Genova-Savona, Paolo Signorini, a margine del comitato di insediamento dello scalo ieri mattina - per fare questo bisogna che ognuno ci metta il suo: c'è la tariffa che è concordata con i terminalisti. L'Autorità portuale può mettere risorse dalle tasse portuali e lo Stato un contributo che io vedo legato alla formazione».

Per quanto riguarda la trattativa sui conguagli tra termi-

nalisti e Compagnia Unica, sulla quale in questo momento era richiesto un ruolo arbitrato da parte dell'Adsp o dal ministero, Russo pare abbia detto che se c'è una tariffa stabilita dall'Autorità portuale quella deve essere rispettata.

Sulla questione più delicata, cioè la causa in corso tra la Compagnia unica e il ministero per una serie di contribuzioni Inps concesse nel 1998 ma poi ritirate perché considerate aiuti di Stato dall'Unione europea - causa avviata con procedimento civile nel 2006, risultata sfavorevole alla Culmv in primo grado e il cui giudizio in secondo grado sembra avvicinarsi a breve - Russo non si è espresso, demandando nel caso a prossimi incontri presso il ministero.

Alle riunioni hanno partecipato rappresentanti del Psa Terminal di Voltri-Pra' e del gruppo Spinelli, poi l'amministratore delegato di Apm Terminals a Vado Ligure, Paolo Cornetto, il presidente di Assterminal, Marco Conforti, i segretari generali degli agenti marittimi e degli spedizionieri.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Russo, consigliere di Delrio

MASSIMO MINELLA

**F**ORSE, riflette Paolo Signorini, da ieri operativo a tutti gli effetti alla guida dell'autorità di sistema portuale insieme a tutti i membri del board, quando in passato si era parlato di un obiettivo di dieci milioni di container, beh, un po' si era esagerato. Ma di fronte al "porto d'Italia", nato dalla fusione fra Genova, Savona e Vado, è più che legittimo porsi come traguardo quello dei 4 milioni e mezzo di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Che rispetto ai numeri odierni è come raddoppiarli. E i tempi? Anche qui si parla con scadenze precise, il 2021, che è l'anno in cui entrerà in servizio il Terzo Valico ferroviario e, per pura coincidenza, scadrà il (primo) mandato di Paolo Signorini, presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale.

**A** cento giorni esatti dalla sua nomina a presidente dell'authority, Signorini può presentare tutto il board. A questo punto manca solo il segretario generale, che potrà arrivare (quasi sicuramente da fuori Palazzo San Giorgio) nella prossima seduta di fine marzo o più probabilmente nella prima di aprile. Ma da ieri sono al lavoro con Signorini Marco Doria, Rino Canavese, Francesco Parola e Domenico Napoli. Un board snello (sei con il segretario) contro la pletorica composizione del vecchio comitato portuale, chiamato a un lavoro titanico, visto che i porti in questione sono due (tre con Vado). Signorini termina la seduta e lancia il suo manifesto. Con quello stile sobrio che già lo contraddistingue, ma con le idee già chiare su quanto metterò in pratica nei prossimi quattro anni. Non è un segreto che è sulla ferrovia che il megaporto voglia costruire la sua leadership. Sul terzo valico, certo, ma ancor prima sull'esistente, cercando di crescere senza spostare un solo container in più sulla gomma. Resta la volontà di chiudere tutti i contenziosi sul Blueprint, così da partire una volta per tutte, e torna la volontà di cedere l'aeroporto al privati, ma questa volta scegliendo prima un manager a cui affidare il compito. Sentiamolo.

«Sull'aeroporto credo che si debba seguire un'altra strada — spiega Signorini — Se uno incentra tutta la strategia sulla vendita dell'aeroporto a mio avviso commette un errore. Ci hanno già provato due volte senza risultati. Io credo che sia invece necessario rafforzare il

## Porto, primo giorno per il board di S. Giorgio 'Treni e nuova diga per raddoppiare i traffici'

management, trovando una visione strategica condivisa». Ma chi potrebbe arrivare visto che oggi il "Colombo" ha al timone un presidente, un direttore generale e un cda? «Io penso che si debba individuare una sorta di amministratore delegato esperto del settore che possa dare un contributo forte sul tema». Si lavorerà anche per smussare gli angoli del Blueprint, a cominciare dallo stop al tombamento del Duca degli Abruzzi. «Il tombamento integrale era troppo impattante — dice il presidente, ben sapendo che comunque allargando le banchine e facendo uno spazio nuovo al Molo Giano per le riparazioni anche le barche dovranno cedere un po' di spazio — A qualcosa dovranno rinunciare entrambi (barche e industria n.d.r.) per arrivare a un accordo. Ma lo ci credo». Resta la crescita annunciata dei container, fino a 4,45 milioni di teu. «Parlavo di 10 milioni, come in passato, è eccessivo, ma è aggredibile per Genova o Savona un dato di 4,5 milioni. La cannibalizzazione dei traffici? Non la vedo. Credo che avere due scali attrezzati per le grandi navi, Vte e Vado, sia più che legittimo». Signorini parla dei traguardi possibili legandoli al compito di mandato, il suo, in scadenza nel 2021. «Io credo che per quella data si sia ormai impostato tecnicamente il terzo valico, si siano completati i piani di sviluppo di Vte, di Vado, di Calata Bettolo. E si siano attivati i lavori per la costruzione della nuova diga foranea. Lavoreremo tantissimo per potenziare la modalità ferroviaria, lo stiamo già facendo intervenendo sull'esistente».

(massimo minella)

## Canavese: Genova-Savona primo sistema italiano? Ci vuole una coerenza di opere

**GENOVA** -. Parlando delle **strategie e degli obiettivi da raggiungere a partire dai prossimi mesi** le idee sono chiare, Paolo Emilio Signorini durante la conferenza stampa per la presentazione del bord del Comitato di gestione ci tiene a precisare: *"Il sistema Genova-Savona sarà il principale sistema portuale italiano"*, intento fortemente condiviso con il governo, *"l'obiettivo si sostanzierà quindi facendo crescere i traffici fino a 1,5/2 milioni di Teu l'anno"*. Nel pomeriggio è in agenda l'incontro con il consigliere del ministro Delrio, Ivano Russo, gli argomenti? Signorini dice *"sicuramente Terzo Valico e gli interventi nei due scali"*.

L'intervento di **Rino Canavese**, membro del board appena annunciato, vice presidente dell'interporto di Novara per molti anni alla guida dell'Authority savonese, chiarisce il clima di impazienza che si respira sulle banchine: *"Bene che il ministro ci indichi come il primo sistema d'Italia, ma vorremmo che si declinasse in operazioni vere. Mi pare che ci sia un'attenzione più sul versante Adriatico più che sul nostro"*, quindi mette in chiare note tutti i cambiamenti che il sistema ligure ha davanti e gli interventi attesi: *"Ci vogliono investimenti mirati sul versante mare e una coerenza di filiera. Il porto essendo un'intersezione tra mare e terra avrà bisogno di un piano del ferro e del Terzo Valico con opere coerenti, gallerie, infrastrutture e lunghezza dei treni. Opere che dovranno essere realizzate in tempi brevi", dobbiamo adattarci agli standard europei o il rischio è di arrivare tardi"*. Canavese individua un sistema fatto di piccole cose e di fattori che è stato portato avanti: *"E' stato finanziato il secondo binario di Voltri, e con RFI stiamo affrontando il miglioramento del piano del ferro, l'Autorità di Sistema ha a disposizione una flotta di 6 locomotori da linea per far costare meno i treni, tre regioni sono coinvolte per dare il loro contributo del ferro bonus."*

Tornando al concetto di Genova-Savona come primo sistema portuale italiano chiediamo al presidente Signorini:

**Il ministro Delrio nel recente viaggio in Cina per l'Italia ha presentato il progetto di sviluppo del porto di Genova da integrare nell'asse cinese "One Belt One Road, come commenta?** *"Prima della Riforma l'Italia con 26 Autorità portuali non era un interlocutore credibile nello scenario mondiale. Gli scali europei più forti hanno uno o due scali strategici, la Germania ne ha 2, l'Olanda ne ha 1, il Belgio 1. Quindi la riduzione a 15 Autorità è un passo avanti che va rafforzato, dovremmo arrivare ad individuare 2/3 sistemi particolarmente strategici. Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti in Cina ha dato un segnale importante di quello che lui ritiene tra gli scali più strategici"*

**Avete avuto contatti con il mondo imprenditoriale cinese?** *"A Genova e Savona il mondo imprenditoriale cinese è già presente a Vado con Cosco insieme a Maersk, poi abbiamo comprato le gru dai cinesi di Sanghaj, abbiamo la Sanghaj Elettric in Ansaldo Energia. I cinesi parlando di Genova-Savona sanno di cosa parlano"*. **Interviene il sindaco Doria**, membro del Comitato di gestione e presente alla conferenza stampa, specificando *"A fine 2016 ho fatto parte di una delegazione genovese che è andata in Cina per un accordo di collaborazione con il nostro porto e quello di Guangzhou che movimentata 16 milioni di Teu"*

La questione che volevamo pungolare era un'altra. Negli ultimi mesi si è creata in Europa e quindi anche in Italia un eccitazione generale, le voci si sussurrano su molte delle banchine della penisola: un gruppo di cinesi sono in giro per l'Europa e quindi anche in Italia, carichi di moneta fruscante e intenzionati a *"far la spesa"*, acquisiranno banchine, terminal e porteranno traffici importanti, la portata degli investimenti? la risposta è data da cifre altissime, quasi imbarazzanti, quindi a breve si scatenerà il *"piglia piglia"* generale, dove andranno e cosa vorranno comprare? Siamo in attesa di capirlo.

## Savona: Port Authority, l'intervento su prima campata opera con poche eguali in Italia

(FERPRESS) – Savona, 13 MAR – “Un’opera che, per tecnica adottata e complessità operativa, ha pochi eguali in Italia”. Così l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha annunciato l’inizio delle operazioni di sistemazione della prima campata del sovrappasso di Vado Ligure.

Un’opera che farà parte della nuova viabilità legata alla realizzazione della piattaforma contenitori Maersk. “Tecnicamente – spiegano alla – la prima campata, realizzata in impalcato metallico, 40 metri di luce, larghezza circa 30 metri, peso 800 tonnellate e verrà sistema ‘a spinta’ da mare verso monte”. La struttura cioè sarà fatta scivolare su una struttura provvisoria realizzata in ferro, chiamata avambecco, che servirà a anticipare l’appoggio della campata a scavalco sull’Aurelia.

Il sovrappasso sarà formato da tre campate: la seconda sarà posizionata tra circa un mese e a distanza di un altro mese la terza. All’operazione di questa mattina erano presenti il presidente di Grandi Lavori Fincosit Vincenzo Sarpero, tutto lo staff tecnico che realizza l’opera e un collaudatore del Ministero dei Trasporti, proprio per l’eccezionalità dell’intervento. Il costo totale dell’opera è di 25 milioni di euro.

## Il Nautilus

---

### Signorini: "Genova-Savona puntano a 4 milioni di teu"



GENOVA – “Penso che i porti di Genova e Savona possano arrivare complessivamente a 4 milioni di teu, con quei volumi c'è spazio per i nuovi terminal di Calata Bettolo e Vado ligure”. Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, subito dopo la riunione di insediamento del Comitato di gestione che guiderà il sistema Genova e Savona, parla di scenari e integrazione: l'obiettivo è far crescere nei prossimi due o tre anni i traffici di 1,5/2 milioni di teu.

“Vedo complementarietà accanto a concorrenza per i porti di Genova e Savona, se i volumi restano gli stessi c'è concorrenza, ma l'obiettivo di governo è fare di questo sistema portuale il principale o uno dei principali italiani, questo vuol dire più volumi e non cannibalizzazione: è la scommessa” dice Signorini, affiancato da Rino Canavese, Francesco Parola, Marco Doria e Domenico Napoli.

“In questo periodo non siamo rimasti fermi, abbiamo istruito provvedimenti sia sul fronte dell'integrazione di Genova, Savona e Vado ligure, sia sul fronte dei diversi dossier rimasti aperti che la comunità portuale attende da tempo. Nei prossimi mesi daremo una scossa significativa ad alcune importanti iniziative” dichiara Signorini.

Il primo comitato “operativo” sarà a fine marzo e avrà come temi le proroghe delle concessioni, la Torre Piloti e il percorso per l'assegnazione dei bacini di carenaggio.

## Porti: Signorini, Genova-Savona puntano a 4 milioni di teu

Insediato il comitato. Prossimi temi: Torre Piloti e concessioni



(ANSA) - GENOVA, 13 MAR - "Penso che i porti di Genova e Savona possano arrivare complessivamente a 4 milioni di teu, con quei volumi c'è spazio per i nuovi terminal di Calata Bettolo e Vado ligure". Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, subito dopo la riunione di insediamento del Comitato di gestione che guiderà il sistema Genova e Savona, parla di scenari e integrazione: l'obiettivo è far crescere nei prossimi due o tre anni i traffici di 1,5/2 milioni di teu. "Vedo complementarietà accanto a concorrenza per i porti di Genova e Savona, se i volumi restano gli stessi c'è concorrenza, ma l'obiettivo di governo è fare di questo sistema portuale il principale o uno dei principali italiani, questo vuol dire più volumi e non cannibalizzazione: è la scommessa" dice Signorini, affiancato da Rino Canavese, Francesco Parola, Marco Doria e Domenico Napoli.

"In questo periodo non siamo rimasti fermi, abbiamo istruito provvedimenti sia sul fronte dell'integrazione di Genova, Savona e Vado ligure, sia sul fronte dei diversi dossier rimasti aperti che la comunità portuale attende da tempo. Nei prossimi mesi daremo una scossa significativa ad alcune importanti iniziative" dichiara Signorini. Il primo comitato "operativo" sarà a fine marzo e avrà come temi le proroghe delle concessioni, la Torre Piloti e il percorso per l'assegnazione dei bacini di carenaggio. (ANSA).

# Informazioni Marittime

---

## Savona, via ai lavori sovrappasso Vado



L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha annunciato l'inizio delle operazioni di sistemazione della prima campata del sovrappasso di Vado Ligure (**Savona**), un'opera che farà parte della nuova viabilità legata alla realizzazione della piattaforma contenitori Maersk.

Complesse le operazioni di montaggio per una struttura davvero imponente: è lunga 40 metri, larga 30 e pesa 800 tonnellate. Il sovrappasso sarà formato da tre campate: la seconda sarà posizionata tra circa un mese e a distanza di un altro mese la terza.

# Trasporto Europa

---

## Strategie della ASP della Spezia

Il nuovo presidente dell'Autorità Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, annuncia nuovi dragaggi e il potenziamento dei collegamenti ferroviari.

Dopo l'approvazione del bilancio di previsione 2017 e del Piano triennale delle opere, avvenuta il 9 marzo 2017, la presidente dell'ASP Mar Ligure Orientale (che raccoglie i porti di La Spezia e Marina di Carrara) ha annunciato i piani per il prossimo futuro, tra cui la "razionalizzazione delle società partecipate". Roncallo ha però precisato che l'Autorità resterà in La Spezia Shunting Railway, l'impresa ferroviaria che gestisce la movimentazione in porto e che resta "uno dei nostri fiori all'occhiello". L'ASP prevede di aumentare il traffico ferroviario, portandolo alla metà di quello complessivamente movimentato nel porto.

A tal fine, è previsto un investimento di 38 milioni per costruire nell'area portuale nove binari. Roncallo ha ribadito il ruolo strategico del terminal retroportuale di San Stefano Magra, che diventerà in centro dei controlli doganali. Sul versante marittimo, l'ASP intende avviare nuovi lavori di dragaggio sul lato ovest del molo Fornelli per ospitare navi più grandi, e un escavo anche a molo Garibaldi.

## **Crociere, Roncallo: «Genova, Livorno e La Spezia non devono farsi la guerra»**

La Spezia - Uscire dalla gestione provvisoria e allineare le complementarità dei due porti: su questo sta lavorando l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che ha unito le Ap della Spezia e di Marina di Carrara. Primo punto il completamento del comitato di gestione, con le due figure mancanti. Il 14 marzo la Regione Toscana porterà in consiglio la delibera per la nomina del suo componente. A giorni anche la nomina del Comune di Carrara. Questo passaggio permetterà alla nuova authority di uscire dalla gestione provvisoria entro fine aprile per arrivare ad un primo comitato di gestione in cui verrà definito il nuovo segretario generale. I due porti dovranno arrivare ad essere allineati, dall'organigramma sino ai piani regolatori e al bilancio.

«I due porti - ha detto Carla Roncallo, nella prima conferenza stampa dalla sua nomina - hanno proprie specificità. Questa vocazione differente è un elemento positivo in ottica complementare. Su Carrara occorre lavorare sul waterfront e sul piano regolatore portuale non ancora approvato, punto di svolta per questo porto. Su Spezia ieri abbiamo fatto un comitato portuale, con la vecchia composizione, per superare il problema dell'approvazione del bilancio preventivo e del piano triennale delle opere». Sono previsti 113 milioni di investimenti da parte dei due terminalisti, Lset e Terminal del Golfo per l'ampliamento e il dragaggio alla Spezia. I due terminalisti muovono 1 milione e 300 mila teu, in maggioranza Lset (Contship) che a febbraio ha registrato un aumento del 22% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Non solo scalo merci ma anche crociere. Se alla Spezia la sfida sarà la costruzione di una nuova banchina per un nuovo accosto e del terminal crocieristico, anche Marina di Carrara può dare «sfogo» alle richieste delle compagnie da crociera utilizzando la banchina Talierno. «Un porto interessante per gli scali turistici verso le città toscane. L'offerta congiunta di Spezia e di Carrara potrà aumentare i numeri degli scali già nel 2018», ha detto Roncallo. La settimana prossima Roncallo sarà a Miami per incontrare le principali compagnie crocieristiche mondiali. L'obiettivo è tornare a superare quota 500 mila passeggeri il prossimo anno.

«Credo che noi in Italia abbiamo un territorio talmente importante per le compagnie crocieristiche che c'è spazio per Genova, Livorno e per La Spezia. Non credo dovremmo farci la guerra. Ognuno porta avanti gli interessi del porto che amministra, ma non credo che ci siano motivi di contrasto», ha aggiunto Carla Roncallo, a margine della conferenza stampa di stamani in merito alle presunte rivalità tra i porti liguri e toscani in campo turistico. Secondo alcune compagnie da crociera i visitatori vorrebbero avere a disposizione più spiagge accessibili. «Vero che alcune compagnie in estate non scelgono La Spezia o la Liguria per mancanza di spiagge - ha risposto - ma non è compito nostro però crearne. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Ognuno ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

## Porti: Corsini presidente Autorità Alto Tirreno

Comprende Livorno, Piombino, Elba e Capraia



(ANSA) - LIVORNO, 13 MAR - Stefano Corsini è il primo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, che comprende i porti di Livorno e Piombino, quelli elbani (Porto Ferraiolo, Rio Marina e Cavo) e Capraia. È stato infatti firmato il decreto di nomina che permette all'ingegnere romano di insediarsi ufficialmente. "Ringrazio il ministro Delrio e il governatore Rossi per la fiducia accordatami - ha dichiarato Corsini - come ho avuto modo di dire nei giorni scorsi, c'è tanto su cui lavorare: dobbiamo costruire la nuova Autorità di Sistema e delineare una vision in grado di coniugare i punti di forza dei due principali scali portuali dell'Adsp. La prima cosa che farò sarà quella di chiedere alle Istituzioni e alle associazioni nazionali di categoria le designazioni per la costituzione del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare".

## Porti: Corsini presidente Autorità Alto Tirreno

Comprende Livorno, Piombino, Elba e Capraia

(ANSA) - LIVORNO, 13 MAR - Stefano Corsini è il primo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, che comprende i porti di Livorno e Piombino, quelli elbani (Porto Ferraio, Rio Marina e Cavo) e Capraia. È stato infatti firmato il decreto di nomina che permette all'ingegnere romano di insediarsi ufficialmente. "Ringrazio il ministro Delrio e il governatore Rossi per la fiducia accordatami - ha dichiarato Corsini - come ho avuto modo di dire nei giorni scorsi, c'è tanto su cui lavorare: dobbiamo costruire la nuova Autorità di Sistema e delineare una vision in grado di coniugare i punti di forza dei due principali scali portuali dell'Adsp. La prima cosa che farò sarà quella di chiedere alle Istituzioni e alle associazioni nazionali di categoria le designazioni per la costituzione del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare".

# L'Informatore Navale

---

## LIVORNO: Il Ministro Delrio firma il decreto, inizia l'era Corsini



Livorno, 13 marzo 2017 – Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti l'ha ufficializzato poche ore fa. Stefano Corsini è a tutti gli effetti il primo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, che comprende i porti di Livorno e Piombino, quelli elbani (Porto Ferraio, Rio Marina e Cavo) e Capraia. È stato infatti firmato il decreto di nomina che permette all'ingegnere romano di insediarsi ufficialmente a Palazzo Rosciano.

Finita l'era del commissariamento, si apre così quella dell'Autorità di sistema portuale, con il nuovo presidente affiancato non più dal Comitato portuale ma dal Comitato di gestione in cui siederanno, oltre al comandante della Capitaneeria di Porto, i rappresentanti indicati dal presidente della Regione Toscana, dal sindaco del Comune di Livorno e da quello di Piombino.

Completeranno la governance della nuova Adsp il Collegio dei Revisori dei Conti e l'Organismo di partenariato della Risorsa Mare, che riunirà i rappresentanti delle associazioni di categoria che sino a poco tempo fa sedevano nel Comitato Portuale.

“Ringrazio il ministro Delrio e il governatore Rossi per la fiducia accordatami – ha dichiarato Corsini; come ho avuto modo di dire nei giorni scorsi, c'è tanto su cui lavorare: dobbiamo costruire la nuova Autorità di Sistema e delineare una vision in grado di coniugare i punti di forza dei due principali scali portuali dell'Adsp. La prima cosa che farò sarà quella di chiedere alle Istituzioni e alle associazioni nazionali di categoria le designazioni per la costituzione del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare”.

Ingegnere idraulico marittimo, Corsini ha maturato competenze sia come progettista di opere marittime nel privato, sia nel campo del monitoraggio meteomarinario e della difesa delle coste nell'ambito dei Servizi tecnici nazionali e dell'ISPRA (Istituto Superiore per la protezione e per la ricerca ambientale), di cui è stato per molti anni dirigente.

L'ultimo incarico ricoperto prima di approdare a Livorno, quello di dirigente del Cipe, il braccio interministeriale di Palazzo Chigi che approva le principali iniziative di investimento pubblico in infrastrutture del Paese.

# Il Secolo XIX

---

## **AUTHORITY**

### **Alto Tirreno, Delrio nomina Corsini presidente**

**LIVORNO.** Stefano Corsini è il primo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, che comprende i porti di Livorno e Piombino, quelli elbani (Porto Ferrajo, Rio Marina e Cavo) e Capraia. È stato infatti firmato il decreto di nomina che permette all'ingegnere romano di insediarsi ufficialmente. «Ringrazio il ministro Delrio e il governatore Rossi per la fiducia accordatami - ha dichiarato Corsini - come ho avuto modo di dire nei giorni scorsi, c'è tanto su cui lavorare».

► LIVORNO

Finalmente arriva a una svolta l'ingarbugliata vicenda del bacino galleggiante. «È stato dissequestrato»: a dare l'annuncio è l'Authority segnalando che «la magistratura ha tolto i sigilli al bene a distanza di un anno e mezzo dal tragico incidente occorso alla nave oceanografica Urania, che costò la vita ad un operaio di 38 anni».

È infatti dall'agosto 2015 che l'iter per l'affidamento di questa infrastruttura è finito a bagno-maria: sospeso perché il bene era stato posto sotto sequestro così da compiere gli accertamenti sull'infortunio mortale e, al tempo stesso, perché non era stato possibile quantificare l'entità del danno al bacino dopo che la nave, persa la taccata, aveva ceduto di schianto sul piano sottostante.

«È stato notificato il 6 marzo scorso dal pm Antonella Tenerani e trasmesso ad Azimut Benetti cinque giorni dopo», tengono a precisare da Palazzo Rosciano, quartier generale dell'istituzione portuale.

«Siamo contenti», afferma il segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciali. Lo dice tenendo a ribadire che «in questi 18 mesi non siamo mai rimasti fermi». Poi aggiunge: «Nei prossimi giorni dovrebbero maturare le condizioni per la rimozione del relitto della nave Urania, e potremo così cominciare a verificare i danni e a gestire le ricadute sui tempi di gara».

Nelle settimane scorse era stato il commissario uscente Sergio Gallati a mostrare un qualche ottimismo: si ipotizzava che il danno non fosse così grave come si era temuto in un primo momento e dunque l'Authority avrebbe potuto accollarsi l'onere della riparazione proseguendo con la valutazione delle offerte da parte dei pretendenti. Altrimenti, in caso di guai maggiori, sarebbe necessario riscrivere il capitolato e addebitare al vincitore la riparazione. Ma questo ovviamente avrebbe conseguenze anche sulle offerte



Bacino galleggiante, estate 2015: la nave Urania cede, muore un operaio

## Bacino galleggiante, dopo 19 mesi arriva il dissequestro

Nell'agosto 2015 l'infortunio mortale e il crollo della nave Da allora è rimasta bloccata la gara per l'affidamento

e dunque costringerebbe a far ripartire tutto daccapo.

L'affidamento in gestione riguarda – come viene fatto rilevare dall'Authority – «un periodo fino a venti anni»: la gara era stata bandita il 27 marzo 2015, e poi sospesa dcinque mesi dopo per via dell'incidente. «Da allora non è passato un solo giorno

senza che la Port Authority – tengono a sottolineare da Palazzo Rosciano – abbia fatto qualcosa per consentire ai periti di svolgere le proprie indagini».

A metà settembre scorso il bacino galleggiante è stato rimesso in galleggiamento e pochi giorni più tardi il pm ha autorizzato l'apertura dei cosiddetti

“passi d'uomo” per «lo svuotamento delle casse di zavorra liquida ancora piene, al fine di portare la platea del bacino al livello della banchina, operazione anche questa già effettuata». Adesso dopo le operazioni di pulizia e smaltimento rifiuti è finalmente arrivato il dissequestro.

## Il Nautilus

---

### Porto di Livorno: lavori conclusi a Calata Bengasi



LIVORNO – Si sono finalmente conclusi i lavori di ripristino della funzionalità della calata Bengasi, che si trova nel cuore del polo dei rotabili, nella Darsena n.1 del porto commerciale. L'opera è stata portata a termine dalla società Somit di Chioggia, che ha demolito il relitto sommerso del vecchio muro di contenimento della banchina, dragando i fondali prospicienti e portandoli a -10,5 metri.

La Bengasi ha una storia lunga e travagliata: sono anni che l'amministrazione prova a demolire l'antico zoccolo di cemento armato che limita la profondità dell'accosto. Ora è stata finalmente messa la parola fine ad una situazione che sembrava non dovesse avere mai un epilogo.

# Livorno, Onorato acquisisce Ltm

Livorno - Il gruppo gestirà la società terminalistica della Darsena 1, specializzata nella gestione del traffico Ro-Ro e anche Ro-Ro-Pax delle autostrade del mare.

Livorno - **Il gruppo Onorato armatori acquisisce Ltm (Livorno Terminal Marittimo), società terminalistica della Darsena 1 del porto di Livorno, specializzata nella gestione del traffico Ro-Ro e anche Ro-Ro-Pax delle autostrade del mare.** Ad annunciarlo, oggi, con una nota, lo stesso gruppo Onorato. Con questa operazione, Onorato gestirà un terminal polifunzionale, a servizio del traffico cabotiero nazionale ed estero, per la ricezione, l'imbarco e lo sbarco, lo smistamento e la movimentazione delle merci con prevalenza del settore rotabile.

«Il porto di Livorno sta diventando sempre più rilevante e strategico per il Gruppo Onorato armatori - ha affermato Giuseppe Savarese, neo presidente di Ltm, che tra le altre cariche ricopre anche quella di direttore generale di Moby, di cui è responsabile della gestione operativa della flotta -. Questo scalo è fondamentale per il consolidamento e il potenziamento del nostro network, che sono certo proseguirà anche in futuro. **Porterò avanti questo incarico con grande impegno e orgoglio, consapevole dell'importanza della carica che mi è stata conferita».**

## Il Nautilus

---

### Porto di Livorno: Onorato acquisisce società terminalista Ro/Ro



LIVORNO – Il gruppo Onorato armatori acquisisce Ltm (Livorno Terminal Marittimo), società terminalistica della Darsena 1 del porto di Livorno, specializzata nella gestione del traffico Ro-Ro e anche Ro-Ro-Pax delle autostrade del mare. Ad annunciarlo, oggi, con una nota, lo stesso gruppo Onorato. Con questa operazione, Onorato gestirà un terminal polifunzionale, a servizio del traffico cabotiero nazionale ed estero, per la ricezione, l'imbarco e lo sbarco, lo smistamento e la movimentazione delle merci con prevalenza del settore rotabile.

“Il porto di Livorno sta diventando sempre più rilevante e strategico per il Gruppo Onorato armatori – ha affermato Giuseppe Savarese, neo presidente di Ltm, che tra le altre cariche ricopre anche quella di direttore generale di Moby, di cui è responsabile della gestione operativa della flotta -.

Questo scalo è fondamentale per il consolidamento e il potenziamento del nostro network, che sono certo proseguirà anche in futuro. Porterò avanti questo incarico con grande impegno e orgoglio, consapevole dell'importanza della carica che mi è stata conferita”.

## Porti: Livorno, Onorato acquisisce società terminalista Ro/Ro

Passa a gruppo la Livorno terminal marittimo



(ANSA) - LIVORNO, 13 MAR - Il gruppo Onorato armatori acquisisce Ltm (Livorno Terminal Marittimo), società terminalistica della Darsena 1 del porto di Livorno, specializzata nella gestione del traffico Ro-Ro e anche Ro-Ro-Pax delle autostrade del mare. Ad annunciarlo, oggi, con una nota, lo stesso gruppo Onorato. Con questa operazione, Onorato gestirà un terminal polifunzionale, a servizio del traffico cabotiero nazionale ed estero, per la ricezione, l'imbarco e lo sbarco, lo smistamento e la movimentazione delle merci con prevalenza del settore rotabile.

"Il porto di Livorno sta diventando sempre più rilevante e strategico per il Gruppo Onorato armatori - ha affermato Giuseppe Savarese, neo presidente di Ltm, che tra le altre cariche ricopre anche quella di direttore generale di Moby, di cui è responsabile della gestione operativa della flotta -.

Questo scalo è fondamentale per il consolidamento e il potenziamento del nostro network, che sono certo proseguirà anche in futuro. Porterò avanti questo incarico con grande impegno e orgoglio, consapevole dell'importanza della carica che mi è stata conferita".(ANSA).

# Il Secolo XIX

---

## **TERMINAL**

### **Livorno, Onorato acquisisce la società Ltm**

**LIVORNO.** Il gruppo Onorato armatori acquisisce Ltm (Livorno Terminal Marittimo), società terminalistica della Darsena 1 del porto di Livorno, specializzata nella gestione del traffico Ro-Ro e anche Ro-Ro-Pax delle autostrade del mare. Ad annunciarlo, con una nota, lo stesso gruppo Onorato. Con questa operazione, Onorato gestirà un terminal polifunzionale, a servizio del traffico cabotiero nazionale ed estero, per la ricezione, l'imbarco e lo sbarco, lo smistamento e la movimentazione delle merci.

## Gruppo Onorato rileva terminal a Livorno

di Nicola Capuzzo

**O**norato Armatori mette le radici nel porto di Livorno tramite l'acquisizione di Ltm (Livorno Terminal Marittimo), società terminalistica della Darsena n. 1 del porto di Livorno specializzata nella gestione del traffico di carichi rotabili e autostrade del mare. Lo ha reso noto la stessa società guidata dall'armatore Vincenzo Onorato che spiega come sia stata acquisita la maggioranza della holding Agemar Spa e, di conseguenza, della sua controllata Ltm. Secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza* l'operazione è stata condotta tramite Moby e ha comportato un investimento di 8,6 milioni di euro. «Nei giorni scorsi, nel corso della riunione dell'assemblea dei soci e del nuovo consiglio d'amministrazione, il comandante Giuseppe Savarese e Matteo Savelli sono stati nominati rispettivamente presidente e amministratore delegato della società» si legge nella nota di Onorato Armatori. «Attraverso l'acquisizione, il gruppo Onorato Armatori gestirà un terminal polifunzionale, a servizio del traffico cabotiero nazionale ed estero, per la ricezione, l'imbarco e lo sbarco, lo smistamento e la movimentazione delle merci con prevalenza del settore rotabile». Partner di Onorato in Ltm rimarrà l'agente marittimo locale Renzo Conti mentre dal capitale del terminal portuale è uscita la società Central Shipping Agency. Al gruppo di Vincenzo Onorato questa operazione consente di radicarsi in un porto crocevia fondamentale per il traffico merci e passeggeri delle compagnie del gruppo Onorato Armatori, Tirrenia e Moby, che in questo modo potranno ulteriormente consolidare i collegamenti dello scalo toscano con i più importanti porti italiani, in particolare quelli della Sardegna e della Sicilia. A proposito di Tirrenia in questi giorni lascerà la flotta il traghetto Dimonios ceduto alla compagnia di navigazione spagnola Acciona Trasmediterranea. (riproduzione riservata)



Vincenzo Onorato

# Incontro con il ministro e con Aferpi «Le date non coincidono, è un problema»

*La preoccupazione dei sindacati: «Avevamo avuto garanzie»*

- PIOMBINO -

«L'INCONTRO con il ministro ci deve essere lo stesso giorno di Aferpi». La richiesta, rivolta al ministro Carlo Calenda, arriva da Fim, Fiom e Uilm. «Non è una pretesa, ma è ciò che ci aveva garantito il ministro dello sviluppo economico al termine dell'ultimo incontro che abbiamo avuto a Roma e adesso dai segretari nazionali ci viene detto che la data per noi sarebbe quella del 31 mentre per Aferpi il 27. Vogliamo parlare del futuro di Aferpi subito dopo l'incontro che l'azienda avrà con il ministro». Questa la richiesta di Fim, Fiom e Uilm che da domani inizieranno a parlare della difficile situazione della fabbrica nei consigli comunali. Era stato chiesto a tutti i comuni della Val di Cornia, ma anche del territorio limitrofo, la disponibilità a calendarizzare, possibilmente entro il 20 marzo, un consiglio comunale, «al fine di poter esporre le preoccupazioni per il sostanziale fermo delle attività produttive siderurgiche e le contestuali difficoltà della partenza del progetto complessivo che in questi mesi avrebbe dovuto vedere l'inizio delle attività fusorie quale inizio del ben più ampio e articolato progetto di ristrutturazione e riconversione del territorio - spiegano i sindacati



**LA PROTESTA** I lavoratori sono pronti a fare lo sciopero del 24 marzo

nella lettera inviata ai primi cittadini - a due anni di distanza e a pochi giorni dall'impegno della società di presentare un dettaglio finanziato di tale progetto, e l'attuale paralisi di ogni attività mette a rischio, a nostro modo di vedere, la tenuta sociale dell'intera comunità dei lavoratori diretti e dell'indotto già duramente provati». E il primo consiglio comunale che farà «parlare» i sindacati è

quello di Campiglia, domani alle 15. Poi il 16 alle 14.30 Follonica, alle 16 Piombino e il 17 Castagneto Carducci.

**PER ADESSO** questi sono i comuni che hanno risposto ai sindacati che intanto venerdì 17 alle 15 terranno un consiglio di fabbrica per fare il punto della situazione. Perché ad oggi la convocazione ufficiale a Roma, malgrado le dichia-

razioni del ministro sulla data, non c'è, ma soprattutto sarà discusso il programma dello sciopero provinciale dei metalmeccanici in programma il 24 marzo. Uno sciopero che doveva arrivare all'indomani dell'incontro al ministero se non fossero arrivate risposte certe e che invece arriva prima dell'incontro e che quindi rischia di perdere un po' di valore.

m. p.

# Il Nautilus

## Rossi: "Il porto di Piombino, una grande realtà nel Mediterraneo"



PIOMBINO – L'istantanea di Enrico Rossi in terra piombinese è la sintesi del messaggio che il governatore lancia dal nuovo motore propulsivo della Toscana. La scena si svolge in porto, nella nuova area da 100 mila metri quadrati data in concessione, per 20 anni, alla società Piombino Industrie Marittime, costituita dal cantiere genovese San Giorgio del Porto e dal gruppo livornese Fratelli Neri.

È il momento della foto: Rossi; il presidente designato dell'Adsp, Stefano Corsini, e il commissario uscente dell'ex Autorità Portuale di Piombino Luciano Guerrieri, sono a bordo di un rimorchiatore della Ft.Ili Neri (il primo dell'impresa ad essere dotato di un propulsore azimutale) e guardano da lontano i cassoni di sostentamento della Costa Concordia ormeggiati da ormai venti giorni alla banchina est.

Sono i cosiddetti sponsors che servono a suo tempo per rimettere in galleggiamento il relitto della Costa Crociere ed ora rappresentano il primo tassello di un mosaico complesso che le istituzioni e le imprese si apprestano a costruire insieme. L'obiettivo da traguardare è chiaro: trasformare quest'area in un moderno polo di demolizioni, refitting e riciclaggio delle navi. Il futuro di Piombino passa anche e soprattutto da qui: dai quei cassoni e dal nuovo impianto di demolizione e riciclaggio navale. "Ringrazio il commissario Guerrieri per quel che ha fatto qui – afferma Enrico Rossi – è evidente che si è creata in Italia e nel Mediterraneo una nuova grande infrastruttura che darà alla toscana tante soddisfazioni. Questi casoni verranno usati per realizzare un bacino per le attività di demolizione".

Piombino diventa, insomma, uno degli assi portanti attorno al quale ruotano le politiche di sviluppo dell'intera area costiera. E non è un mistero che nello scalo piombinese si respiri da tempo una nuova aria.

Sono passati più di quattro anni da quella primavera del 2013. Da quando il territorio di piombino è stato riconosciuto quale area di crisi industriale complessa si sono moltiplicati gli sforzi per rendere lo scalo portuale veramente competitivo e i risultati oggi sono sotto gli occhi di tutti. Il nuovo Piano Regolatore Portuale approvato in tempi record; il piazzale di radice della Darsena Nord e la banchina est realizzati in meno di due anni e assegnati alla PIM; il banchinamento e prolungamento, alla radice della stessa banchina est, del molo di sttoflutto (lavori assegnati – conclusione prevista nel 2018); l'opera di prolungamento di circa 430 metri del Molo Batteria (completata all'80%); i dragaggi realizzati e la progettazione della "bretellina" tra lo svincolo Gagno – Terre rosse della SS 398 e le nuove aree del PRP, che permette l'ingresso alla zona nord del porto (in esercizio tra 15 mesi): sono tutti interventi infrastrutturali di spessore che stanno cambiando il volto dello scalo piombinese. "Il porto è in fase di forte cambiamento – ha detto Guerrieri – e sta ricevendo una grande attenzione da parte di molti soggetti" Il riferimento è a General Electric che intende sviluppare qui un polo tecnologico per turbine a gas cui la Regione ha contribuito con 60 milioni di euro; alla Nuova Solmine, che ha chiesto un'area in concessione per lo sviluppo delle proprie attività legate alla logistica; ad ArcelorMittal, che ha ottenuto i finanziamenti relativi al bando sui protocolli di insediamento nell'area di crisi piombinese.

Corsini può raccogliere i frutti del gran lavoro svolto dai suoi predecessori: arriva a Piombino consapevole che di materia da sviluppare ce n'è ancora molta e per tutto il Sistema, con il fine di costruire un futuro che coinvolga entrambi i porti, Livorno e Piombino.

"Faccio i migliori auguri a Corsini – ha detto Rossi – che oltre a Piombino dovrà pensare a valorizzare i finanziamenti regionali anche a Livorno, specie per la darsena europa. Sullo scalo labronico siamo già intervenuti per realizzare il collegamento diretto con la rete ferroviaria nazionale. Nel 2017 interverremo con RFI per lo scavalco ferroviario di collegamento con Guasticce che assumerà sempre più la funzione di retroporto".

**Il reportage.** «Credevamo nell'ex premier poi ha fatto la scissione con il mondo del lavoro, siamo senza una terra e speriamo in Giuliano»

## Tra i camalli di Civitavecchia “Noi, i palestinesi della sinistra”

DALLA NOSTRA INVIATA  
GIOVANNA VITALE

CIVITAVECCHIA. È dura la vita dei camalli, su questo lembo di costa tirrenica al confine con la Toscana. Ore e ore trascorse a 30 metri sotto il livello del mare, rinchiusi nelle stive cariche di carbone diretto alla centrale termoelettrica dell'Enel, a respirare cromo ed esalazioni tossiche pur di portare a casa la paga necessaria a mantenere la famiglia, comprare una macchina, far studiare i figli.

C'erano anche loro, sabato scorso, al battesimo di Campo progressista al teatro Brancaccio di Roma: partiti in cinquanta, coi pullman, a caccia di quella patria perduta da tempo. «Noi siamo come i palestinesi, un popolo in cammino ma senza più terra, da Rifondazione a Sel fino ad abbandonare la speranza finché non è arrivato Pisapia. L'unico che riesce a dare un senso alla parola sinistra per come la intendiamo noi», azzarda il paragone Patri-

**L'ex sindaco provi a condizionare le politiche sul lavoro. “Abbiamo bisogno di speranza”**

Scilipoti, 36 anni, giovane vi-

cepresidente della Compagnia portuale di Civitavecchia, cooperativa sociale che fornisce manodopera al più importante scalo navale del centro Italia, operai specializzati e facchini per lo più, adibiti alla logistica dei cargo e all'accoglienza dei croceristi, senza un padrone però, tutti soci alla pari della stessa impresa che non fa profitti ma divide gli utili, pronti a diminuirsi lo stipendio nei periodi di magro ma a incassare qualcosa in più quando gli affari vanno bene. «Per noi sinistra significa offrire uguali opportunità», insiste Scilipoti, «regalare a tutti un pizzico di felicità, anche a costo di qualche sacrificio. Esattamente come cerchiamo di fare qui, tutti i giorni: lottiamo ma siamo contenti di avere un lavoro dignitoso che ci consente di vivere senza aver paura del futuro».

A spaventarci, tra le gru e i montacarichi in manovra tra i giganti del mare attraccati in banchina, è l'assenza di orizzonte. Quello che alcune politiche degli ultimi anni hanno oscurato. «È proprio questo che Renzi non ha capito: la vera scissione è avvenuta tra la politica e il mondo del lavoro, non tra pezzi di Pd», interviene Alfonso Astuto, 37 anni, operatore alle macchine come gli altri. «E dire che quando è diventato premier molti di noi ci avevamo creduto: poi però ha abolito

l'articolo 18, ha precarizzato il lavoro con il jobs act, ha esteso i voucher, cose che se l'avessero fatto il centrodestra saremmo scesi tutti in piazza a protestare». Ecco perché adesso deve fare un passo di lato: «Ha trattato il lavoro non come una risorsa ma come un costo da abbattere, favorendo le imprese a scapito nostro», taglia corto Angelo Manicone, 33 anni, sindacalista Cgil.

Annusce il presidente Enrico Luciani, un passato da consigliere regionale di Rifondazione, al collo una catenina d'oro con falce e martello al posto del crocefisso: «La legge Fornero costringe anche noi portuali ad andare in pensione a 67 anni, ma ci venisse lei a vedere che cosa significa pulire le stive che portano il carbone, a respirare quei miasmi, tra di noi c'è un'incidenza di tumori doppia rispetto alla media, eppure il nostro non è considerato lavoro usurante. E Renzi non ha corretto l'errore. Ecco perché ora confidiamo in Pisapia: queste politiche si possono cambiare solo stando al governo, con una sinistra-centro che sappia parlare agli ultimi della catena sociale. Rifondazione e Sinistra italiana si sono chiuse in un vicolo cieco, non sono in grado di offrire le risposte di cui abbiamo bisogno». E nemmeno a dire che siano contro il capitalismo e la globalizza-

zione, i camalli, visto che a salvarli dalla crisi più nera è stato proprio uno dei campioni del capitalismo globalizzato. «Tra il 2012 e il 2015 il nostro fatturato è diminuito del 25%, se ci siamo ripresi è stato grazie a Marchionne», rivela Luciani: «Nel 2016 abbiamo scaricato e caricato sulle navi oltre 100mila auto della Fca prodotte per lo più a Melfi e dirette in America e Asia».

Già basta poco, in fondo. La possibilità di una prospettiva sicura. Racconta Simone Regina, interinale di 24 anni, a cui la Compagnia offre un percorso sicuro, contratti a termine per formarsi e un posto fisso, alla fine: «Io ci ho provato a fare un lavoro diverso da mio padre e mio nonno. Ho fatto tante cose, ma mi sono visto togliere la dignità. Il più delle volte non sono stato pagato, o se protestavo mi liquidavano: “Guarda che fuori c'è la fila”. Ecco perché sono qui, adesso. Questa è una comunità, chi è in difficoltà viene aiutato, tra di noi ci chiamiamo compagni, non colleghi». Una parola che significa molto tra le barchine dove si lavora h24 per restare competitivi: rimanda al latino *cum panis*, “mangiare lo stesso pane”, che poi è l'origine del nome “compagni”. Vuol dire condividere tutto: gioia, lavoro, lotta e anche sofferenze. «Pisapia lo ha capito, noi stiamo con lui perché lui sta con noi».

CONFESSIONE INVIATA

## TRASPORTI

TRA CRISI E PROSPETTIVE

### PRODURRE NELL'AREA DELLO SCALO

È indispensabile cercare nuove imprese che ripetano l'esperienza delle piattaforme petrolifere: costruire e spedire dal sito

### LA CONCORRENZA INTERNAZIONALE

I punti di forza che possono fare la differenza: ampia disponibilità di spazi, collegamento esistente con la rete ferroviaria nazionale

# Il rilancio del porto di Taranto passa dal ritorno dell'industria

## Ripristinare lo yard Belleli, accelerare sull'avvio di Distripark e Agromed

di FEDERICO FIRRO\*

**I**l convegno di Taranto in cui è stato presentato lo studio della Srm del Banco di Napoli sulle prospettive del grande porto cittadino nello scenario mediterraneo e mondiale ha assunto particolare rilievo per la fortissima e qualificata partecipazione di autorità locali, operatori del transhipment, imprenditori, studiosi, dirigenti di associazioni di categoria, e soprattutto per l'intervento del ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti.

È opportuno ricordare ancora una volta che lo scalo ionico ha chiuso il 2016 con una movimentazione complessiva di 21,6 milioni di tonnellate, con un incremento del 9,3% rispetto all'anno precedente, confermandosi così fra i maggiori porti italiani. I traffici sono prevalentemente costituiti dall'arrivo di materie prime per il siderurgico e dalle spedizioni dei suoi prodotti finiti, da petrolio greggio per la raffinazione dell'Eni e da esportazioni di prodotti raffinati, ma non mancano partenze di imponenti pale eoliche della Vestas, di derivati da pneumatici esausti del gruppo Serveco, di macchinari di imprese impiantistiche locali: merci varie che nel 2016 hanno raggiunto i 5 milioni di tonnellate, con un aumento del 19,2% rispetto al 2015, cui poi si è aggiunto il traffico ro-ro reso possibile dagli attracchi della Grimaldi.

Lo scenario mediterraneo

Ma la posizione geografica del porto di Taranto, il suo vastissimo entroterra - che in realtà a ben vedere abbraccia più regioni del Sud peninsulare con i loro diffusi apparati produttivi - le sue numerose banchine, l'estensione dei moli e i raccordi ferroviari lo candidano ad accogliere traffici di dimensioni ancora maggiori rispetto agli attuali, come è emerso nello studio della Srm, inquadri dal suo direttore Massimo De Andreis nello scenario di

quelli marittimi mondiali e focalizzati poi in dettaglio nel Mediterraneo da Alessandro Panaro.

Lo scalo del capoluogo ionico, dunque, pur se non ha toccato negli ultimi anni, a seguito anche delle note vicende giudiziarie dell'Iva, i picchi di movimentazione che gli consentirono nel 2006 di collocarsi con 49 milioni di tonnellate movimentate al 2° posto in Italia alle spalle di Genova, è in netta ripresa, ma può (e deve) puntare a intercettare nuovi traffici provenienti non solo dall'Estremo Oriente, attraverso il Canale di Suez ormai raddoppiato, ma anche dalla costa occidentale degli Stati Uniti attraverso il rinnovato Canale di Panama. Ma in tale prospettiva - è bene esserne consapevoli fino in fondo - deve fronteggiare non solo la fortissima concorrenza dei porti del Nord Europa, con Rotterdam in testa fin troppo nota, ma anche quella di altri scali nel Mediterraneo, da Tanger Med a Port Said e al Pireo, solo per citarne alcuni, oltre naturalmente alla concorrenza di altri porti italiani.

Taranto, grazie anche all'impegno del ministro Delrio, continua a calamitare le attenzioni di operatori esteri che, grazie ad accurati sopralluoghi, stanno apprezzando le enormi potenzialità dello scalo, i suoi collegamenti ferroviari con i grandi mercati nazionali ed europei e gli incentivi disponibili per nuovi investimenti nel sito. Inoltre, la costituenda Agenzia per la ricollocazione dei dipendenti della Tct, voluta dal governo, è un'altra opportunità che si presenta a chi volesse investire sull'area portuale cittadina, trovandovi personale già qualificato, anche se da aggiornare nelle sue specializzazioni.

L'esperienza della Belleli Off-Shore

Se i traffici attuali - e quelli aggiuntivi che, fra gli altri, dovrebbe generare la cordata aggiudicataria del gruppo Iva - sono già un punto di forza dello scalo, per rafforzarne ulteriormente il rilancio bisognerebbe incominciare a prendere in

considerazione l'ipotesi, già ventilata in altri porti del Paese, di tornare ad ospitare all'interno dell'area attività produttive i cui beni finiti abbiano bisogno della via di trasporto marittima.

È, del resto, quanto accadeva a Taranto sino al Duemila con la Belleli Off Shore: costruiva imponenti piattaforme per estrazioni petrolifere che venivano poi trasportate e ancorate in vari mari del mondo e nel Mediterraneo per lo sfruttamento di enormi giacimenti. Lo yard Belleli, dopo essere stato bonificato, potrebbe tornare ad essere riaperto per attività di costruzione di nuove piattaforme. Ma anche su altre banchine, previa naturalmente una approfondita verifica di fattibilità, potrebbero essere imprese impiantistiche dell'area ionica a costruire e montare nuovi macchinari destinati all'esportazione, come peraltro è già avvenuto in un recente passato.

Al riguardo, è il caso di ricordare che nel Mezzogiorno anche in altri porti o nelle loro immediate adiacenze si svolgono, oltre a quelle cantieristiche e navalmecchaniche, attività manifatturiere strettamente connesse con la modalità del trasporto marittimo: dal porto di Ortona in Abruzzo - segnato dalla presenza fra le altre della società impiantistica Walter Tosto - a quello di Brindisi - ove spiccano le attività della Teucro Costruzioni, dal porto di Augusta in Sicilia - ove si è consolidato un polo di imprese impiantistiche fra le quali spicca la Irem - a quello di Arbatax in Sardegna ove la Saipem ha costruito piattaforme petrolifere.

Le imprese impiantistiche tarantine, massafresi ed altre pugliesi localmente insediate - fra le quali spiccano Comes, Modomec, Tecnomec, Stoma, Lacaletta Pietro, Iris, il cui fatturato complessivo nel 2015 ha raggiunto i 125,6 milioni di euro - potrebbero anche sperimentare la possibilità di costituire una rete o un consorzio per acquisire commesse nell'intero bacino del Mediterraneo, anche alla luce dei nuovi investimenti in oleogasdotti che vi si ipotizzano. Alcune di quelle imprese,

## - segue

operando singolarmente, hanno già in passato preso alcuni ordini, o tuttora lavorano su qualche mercato estero, ma ora sarebbe opportuno provare a farlo possibilmente in gruppo e con sistematicità, unendo capacità progettuali, realizzative, staff di tecnici e gruppi di macchinari. Insomma, perché non pensare ad un grande consorzio di impiantisti tarantini, sul modello del Comap, il Consorzio opere marittime attività portuali di Augusta in Sicilia, che è un organismo consortile di imprese prevalentemente meccaniche?

### Le altre chance del porto

Ma il porto di Taranto ha altre grandi chance da giocarsi sul mercato dei traffici internazionali costituite dalla grande Piattaforma logistica già realizzata, ma non ancora utilizzata, e dai progetti del Distripark e Agromed che molto opportunamente la Camera di Commercio intende rilanciare con forza. La Puglia importa grandi quantità di prodotti agricoli

fra cui cereali, oleaginose, frutta esotica (banane, datteri, arachidi...) - ma esporta anche rilevanti partite di ortofrutta con alcuni player del comparto (Orchidea Frutta, Giuliano Puglia Fruit, Giacobelli...) che hanno assunto dimensioni di fatturato ragguardevoli, raggiungendo in qualche caso nel 2015 anche 170 milioni di fatturato per singola azienda. Ma si potrebbe fare molto di più, con grandi aggregazioni di derrate in sinergia con i produttori del Metapontino. In realtà se ne discute da tempo, ma ora è necessario passare alla fase della piena operatività con verifiche puntuali in tempi brevi di alleanze fra produttori, aggregazioni di offerta, definizione di accordi commerciali con catene distributive europee, selezione di modalità di trasporto.

Quattro dunque sono le linee per il pieno rilancio dello scalo di Taranto: acquisizione di nuovi traffici, aggregazione consortile di impiantisti locali, utilizzo della Piattaforma logistica, attuazione del

Distripark e Agromed. Bisognerebbe tuttavia accelerare verso questi obiettivi, e in tali direzioni i ministeri del Mezzogiorno, dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture, la Regione con l'assessorato alle attività produttive, l'Autorità di sistema portuale, Invitalia, Confindustria locale e Camera di Commercio potrebbero costituire o rilanciare tavoli di lavoro operativi per giungere (sinergicamente) a risultati concreti in tempi il più possibile ravvicinati.

Le potenzialità del porto di Taranto, dunque sono tuttora enormi a vantaggio della città, del suo hinterland, della Puglia, del Sud e dell'intero Paese, ma occorrono action plan precisi e condivisi e cronoprogrammi definiti per attualizzarle pienamente. La durissima concorrenza internazionale non aspetterà certo i nostri tempi e approfitterà soprattutto delle nostre pigrizie. E sarebbe bene non dimenticarselo.

*\*Università di Bari*

### IL BOOM DEL 2016

L'incremento dei traffici (+9,3%) conferma la presenza tra i maggiori scali italiani

### LA FORZA DEI «PICCOLI»

Le 5 milioni di tonnellate di merci varie si devono in gran parte all'impiantistica locale



**VERSO LA SVOLTA** Il porto di Taranto: tra la crisi dell'Ilva e i segnali di ripresa

# Informazioni Marittime

---

## Propeller Monfalcone analizza i nuovi Panama e Suez



*"Le infrastrutture per lo sviluppo: i nuovi canali di Suez e Panama. Le prospettive dello sviluppo della portualità e del settore marittimo regionale".* Sono questi gli argomenti al centro dell'incontro organizzato per giovedì 23 marzo (ore 17) da The International Propeller Club Port of Monfalcone presso la sala convegni dell'Azienda speciale porto di Monfalcone.

Ai saluti di Demetrio Caccamo, presidente del Propeller Club di Monfalcone, e di Umberto Masucci, presidente nazionale dei Propeller Club italiani, seguirà una relazione tecnica di Alessandro Panaro, capo Dipartimento economia marittima del Centro Studi SRM, dal titolo *"Le infrastrutture per lo sviluppo: i nuovi canali di Suez e Panama"*. Si svolgerà quindi una tavola rotonda dal tema *"Sviluppo e prospettive della portualità regionale nel contesto"*.

# L'Informatore Navale

## SAVE THE DATE – ASSEMBLEA GENERALE FEDERAGENTI – 26 MAGGIO RAVENNA



**FEDERAGENTI**  
FEDERAZIONE NAZIONALE AGENTI  
RACCOMANDATARI MARITTIMI E  
MEDIATORI MARITTIMI

*Ravenna, 13 marzo 2017 – Appuntamento il 26 maggio a Ravenna per l'assemblea annuale della Federazione Nazionale degli Agenti Marittimi (Federagenti) che focalizzerà la sua attenzione sulle luci e le ombre della riforma portuale a circa un semestre dall'entrata in vigore delle nuove norme e dalla "faticosa nascita" delle autorità di sistema portuale.*



Associazione Nazionale Agenti  
Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi

# SAVE the DATE

26 MAGGIO 2017  
RAVENNA

## ASSEMBLEA GENERALE FEDERAGENTI

«RIORGANIZZAZIONE DEI PORTI:  
10 MESI DOPO»

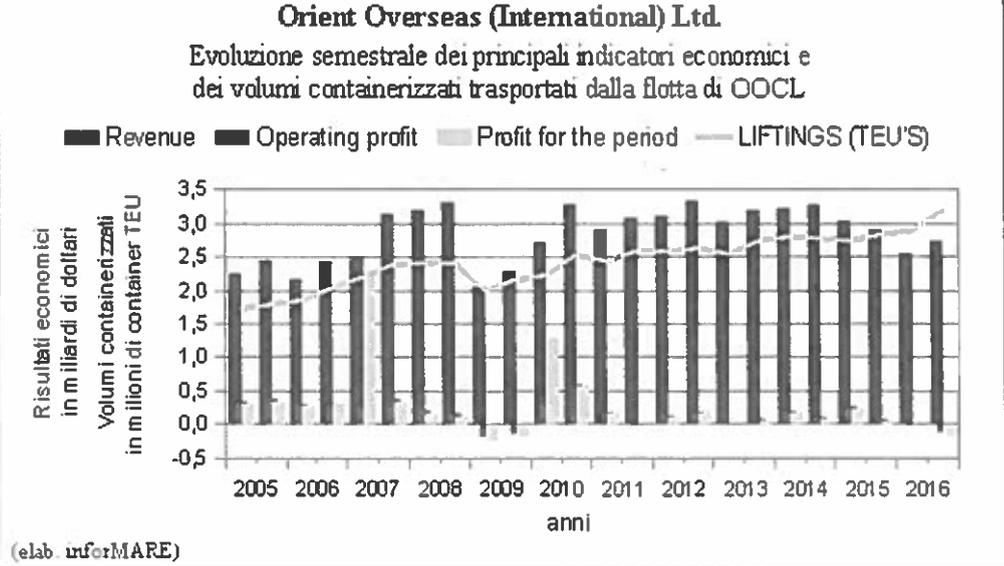
7 segreteria organizzativa: Stor comunicazione in movimento • tel. 348 4144790 • [info@storcomunicazione.com](mailto:info@storcomunicazione.com)

**Nel 2016 il gruppo OOIL è tornato ai momenti bui del 2009**

Lo scorso anno è stato archiviato con una perdita netta pari a -219,2 milioni di dollari

La Orient Overseas (International) Ltd. (OOIL) di Hong Kong, gruppo che opera servizi di trasporto marittimo containerizzato tramite la società integralmente controllata Orient Overseas Container Line (OOCL), ha archiviato l'esercizio annuale 2016 con una consistente perdita, il primo risultato economico netto di segno negativo dopo quello pari a -400,6 milioni di dollari registrato nel 2009.

Nel 2016, anno nel quale la flotta di portacontainer della OOCL ha trasportato volumi di carichi containerizzati pari a quasi 6,1 milioni di teu, con un incremento del +9,1% sul 2015 (informARE del 27 gennaio 2017), il gruppo OOIL ha totalizzato ricavi generati dai servizi marittimi di linea e dalle attività portuali e logistiche connesse pari a quasi 5,3 miliardi di dollari, con una flessione del -11,0% rispetto ad oltre 5,9 miliardi di dollari nell'esercizio precedente. L'EBITDA è ammontato a 288,6 milioni di dollari e il risultato operativo è stato di segno negativo e



pari a -138,2 milioni di dollari rispetto ad un utile operativo di 138,2 milioni di dollari nel 2015.

Lo scorso anno è stato chiuso con una perdita netta pari a -219,2 milioni di dollari rispetto ad un utile netto di 283,5 milioni di dollari nel 2015.

Il notevole peggioramento delle performance economiche dell'esercizio 2016 è stato determinato principalmente dal calo dei risultati segnato nel secondo semestre dell'anno, periodo nel quale le navi di OOCL hanno trasportato volumi di carico pari quasi 3,2 milioni di teu, con una progressione del +12,5% sulla prima metà del 2015. OOIL ha concluso il secondo semestre del 2016 con una perdita netta di -162,6 milioni di dollari rispetto ad un utile netto di 45,2 milioni di dollari nel corrispondente periodo dell'anno precedente. I ricavi sono diminuiti del -15,9% scendendo a 2,7 miliardi di dollari e il risultato operativo è stato di segno negativo e pari a -119,6 milioni di dollari rispetto ad un utile operativo di

82,1 milioni di dollari nel secondo semestre del 2015.

«Lo scorso anno - ha commentato il presidente di OOIL, C C Tung - si è visto uno dei mercati più difficili nella storia del nostro settore. Una combinazione tra una crescita costante ma contenuta in molte regioni e un eccesso di capacità costruita negli ultimi anni hanno determinato per gran parte del 2016 condizioni estremamente difficili in molte rotte di traffico.

Mentre i prezzi del fuel sono aumentati nella seconda metà dell'anno, le performance del settore sono state duramente colpite dai noli, che spesso sono scesi al di sotto dei livelli segnati nel 2009. I risultati finanziari registrati dall'intero settore - ha osservato Tung - forniscono una chiara indicazione di quanto le condizioni si siano aggravate. Un'analisi dei risultati del settore con un raffronto trimestre su trimestre o semestre su semestre dimostra che dalla metà del 2015 si è verificata un'intensificazione delle condizioni avverse. Nell'intero 2016 - ha



Power and productivity for a better world™

sottolineato Tung - i volumi trasportati da OOCL sono cresciuti del 9,1%, ma con un calo dei ricavi del 9,9%. Ciò riflette il difficile contesto che ho descritto così come il deludente risultato finanziario dell'anno».

Tung non ha fatto cenno alle indiscrezioni, diffuse recentemente dal quotidiano finanziario cinese "Caixin", secondo cui il gruppo di Hong Kong sarebbe in trattative con il gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping e con quello francese CMA CGM per la cessione della OOCL (informARE del 19 gennaio 2017). Il presidente della OOIL ha invece parlato delle opportunità per il futuro della OOCL offerte dall'alleanza operativa "Ocean Alliance", stretta proprio con la COSCO e con la CMA CGM nonché con la compagnia taiwanese Evergreen Line, che di-



venterà attiva all'inizio del prossimo mese (*informARE* del 20 aprile e 3 novembre 2016).

«In questi momenti burrascosi, con un consolidamento del settore che si sta verificando ad un ritmo che pochi, o nessuno, aveva previsto - ha rilevato Tung - OOCL continua a costruire il proprio futuro sui due pilastri dell'adesione all'alleanza e dell'efficiente impiego delle navi più appropriate per ciascuna rotta di traffico». Confermando che Ocean Alliance inizierà ad operare all'inizio di aprile, Tung ha evidenziato che «collaborare con questi partner importanti e con i medesimi obiettivi ci consentirà di offrire i più elevati standard nel modo più efficiente dal punto di vista dei costi. Inoltre - ha aggiunto - la Ocean Alliance consentirà a OOCL di accrescere la propria attività in maniera misurata e attenta».

«Le nostre navi della classe da 20.000 teu - ha ricordato il presidente della OOIL - entreranno in servizio nel 2017 (*informARE* del 1° aprile 2015, ndr). Il nostro investimento in queste navi dimostra il nostro impegno nel far crescere il nostro business in modo intelligente e ci consente di conseguire economie di scala in tutti i più importanti traffici est-ovest. Nel contempo continueremo a concentrarci su un continuo miglioramento relativamente ai costi e su ulteriori progressi relativamente all'efficienza. Proseguiremo ad investire nell'information technology quale mezzo per migliorare non solamente i nostri processi interni, ma anche la nostra interazione e il nostro impegno nei confronti dei clienti».

Tung ha specificato che lo stato di difficoltà del mercato del trasporto marittimo containerizzato proseguirà nel prossimo futuro: «nel settore - ha precisato - il rapporto tra domanda e offerta rimane uno dei principali fattori di rischio. Le prospettive per una crescita nel

corso del 2017 suggeriscono un miglioramento della situazione, ma ci vuole tempo per assorbire l'attuale eccesso di offerta. Se le previsioni rimangono incerte, noi - ha concluso - noi continueremo sulla strada della strategia ormai consolidata».

### Proseguono le trattative con PSA per la gestione di un nuovo container terminal nel porto di East Port Said

*Lo ha confermato Mohab Mameesh (Suez Canal Authority) precisando che ci sono anche altri interlocutori, tra cui la cinese COSCO*

Proseguono le trattative con il gruppo terminalista PSA di Singapore per la progettazione, costruzione e gestione di un nuovo con-

tainer terminal nell'area portuale orientale del porto di Port Said, posto allo sbocco sul Mediterraneo del canale di Suez. Lo ha assicurato ieri il viceammiraglio Mohab Mameesh, presidente e amministratore delegato della Suez Canal Authority (SCA), smentendo voci secondo cui sarebbero cessati i negoziati con il gruppo asiatico, il cui avvio risale alla fine del 2015 quando PSA ha siglato con Mameesh un memorandum of understanding con lo scopo di realizzare e operare un nuovo terminal per contenitori nello scalo portuale egiziano.

Mameesh ha tuttavia precisato che SCA ha in corso contatti anche con altri gruppi armatoriali e terminalisti per la gestione di banchine nel porto di East Port Said, tra cui quelli con il gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping.



**Con.Trans. & Service s.r.l.**

[www.contransr.l.it](http://www.contransr.l.it)

### Il gruppo Onorato Armatori ha portato a termine l'acquisizione della società terminalista livornese LTM

*Stefano Corsini è stato nominato presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. La magistratura ha dissequestrato il bacino galleggiante Mediterraneo*

Il gruppo Onorato Armatori ha annunciato di aver portato a termine l'acquisizione di LTM (Livorno Terminal Marittimo), la società terminalista che opera alla Darsena n. 1 del porto di Livorno movimentando rotabili e passeggeri. Il gruppo armatoriale, che opera principalmente servizi traghetto con i marchi Moby e Tirrenia, ha specificato che l'operazione ha comportato l'acquisizione della maggioranza della holding Agemar Spa e, di conseguenza, della sua controllata LTM. Inoltre Onorato Armatori ha reso noto che nei giorni scorsi, nel corso della riunione dell'assemblea dei soci e del nuovo consiglio di amministrazione, il comandante Giuseppe Savarese e Matteo Savelli sono stati nominati rispettivamente presidente e amministratore delegato della società.

«Attraverso l'acquisizione - ha sottolineato in una nota l'azienda armatoriale - il gruppo Onorato Armatori gestirà un terminal polifunzionale, a servizio del traffico cabotiero nazionale ed estero, per la ricezione, l'imbarco e lo sbarco, lo smistamento e la movimentazione delle merci con prevalenza del settore rotabile. Un lavoro importante, che verrà svolto con il fondamentale contributo di Renzo Conti, con il quale il gruppo è felice di lavorare e grazie al quale sarà possibile proseguire nella strada della condivisione e dello

## OTTENIMENTO VGM CON PESATURA VEICOLO+CONTAINER

[www.elledispedizioni.it](http://www.elledispedizioni.it)

ELLEDI S.p.A.  
 Via Padernone 27  
 241050 Dilegio (BG) ITALY  
 Ph. +39 035 622688  
 Fax +39 035 622681



sviluppo di un terminal su cui Onorato Armatori punta fortemente. Una conferma, dunque, del grande interesse che il gruppo nutre per il porto di Livorno, crocevia fondamentale per il traffico merci e passeggeri delle compagnie del gruppo Onorato Armatori, che in questo modo potranno ulteriormente consolidare i collegamenti dello scalo toscano con i più importanti porti italiani, in particolare quelli della Sardegna e della Sicilia».

«Il porto di Livorno - ha confermato Giuseppe Savarese, neo presidente di LTM, che tra le altre cariche ricopre anche quella di direttore generale di Moby di cui è responsabile della gestione operativa della flotta - sta diventando sempre più rilevante e strategico per il gruppo Onorato Armatori. Questo scalo è fondamentale per il consolidamento e il potenziamento del nostro network, che sono certo proseguirà anche in futuro. Porterò avanti questo incarico con grande impegno e orgoglio, consapevole dell'importanza della carica che mi è stata conferita».

«Sono molto felice - ha dichiarato Matteo Savelli che, oltre ad essere il nuovo Ad di LTM ricopre dallo scorso anno anche la carica di amministratore delegato di Toremar - che la famiglia Onorato mi abbia dato nuovamente fiducia affidan-

domi quest'importante incarico. Affronterò quest'avventura con la solita determinazione cercando di costruire e rafforzare immediatamente le sinergie tra il terminal e le società del nostro gruppo al fine di soddisfare al meglio la clientela del comparto merci».

Intanto il porto di Livorno è stato ufficialmente affidato alla guida di Stefano Corsini in quanto il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di nomina assegnandogli la presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, il nuovo ente che gestisce i porti di Livorno e Piombino, quelli elbani (Porto Ferraio, Rio Marina e Cavo) e Capraia.

«Ringrazio il ministro Delrio e il governatore Rossi - ha dichiarato Corsini - per la fiducia accordatami. Come ho avuto modo di dire nei giorni scorsi, c'è tanto su cui lavorare: dobbiamo costruire la nuova Autorità di Sistema e delineare una vision in grado di coniugare i punti di forza dei due principali scali portuali dell'AdSP. La prima cosa che farò sarà quella di chiedere alle istituzioni e alle associazioni nazionali di categoria le designazioni per la costituzione del Comitato di gestione e dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare».

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha reso noto che la magistratura ha dissequestrato il bacino galleggiante Mediterraneo a distanza di un anno e mezzo dal

tragico incidente occorso alla nave oceanografica *Urania* che costò la vita ad un operaio di 38 anni. Il provvedimento è stato notificato il 6 marzo scorso dal pubblico ministero Antonella Tenerani e trasmesso ad Azimut Benetti cinque giorni dopo. «Siamo contenti», ha sottolineato il segretario generale dell'ente, Massimo Provinciali. «In questi 18 mesi - ha aggiunto - non siamo mai rimasti fermi. Nei prossimi giorni dovrebbero maturare le condizioni per la rimozione del relitto della nave *Urania* e potremo così cominciare a verificare i danni e a gestire le ricadute sui tempi di gara». La gara è relativa all'affidamento della gestione per un periodo fino a venti anni del comparto dei bacini ed era stata bandita il 27 marzo del 2015 e quindi sospesa dal giorno dell'incidente, verificatosi il 25 agosto dello stesso anno.

L'AdSP ha ricordato che lo scorso 15 settembre il bacino Mediterraneo è stato rimesso in galleggiamento e il 23 settembre il pubblico ministero ha autorizzato l'apertura dei cosiddetti "passi d'uomo" per lo svuotamento delle casse di zavorra liquida ancora piene, al fine di portare la platea del bacino al livello della banchina, operazione anche questa già effettuata. Dopo l'effettuazione delle operazioni di pulizia e smaltimento rifiuti è arrivato ora il dissequestro della struttura.



**Signorini ha presentato la squadra di vertice dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**

*L'armonizzazione delle procedure e delle regole nei porti di Genova e Savona riguarderà anche le tariffe (canoni di concessione e tasse portuali). Un manager per l'aeroporto del capoluogo ligure*

Sono tante le questioni che dovrà affrontare l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, l'ente che quest'anno è subentrato nella gestione dei porti di Genova e di Savona alle rispettive Autorità Portuali, ma per certi versi sono meno numerose di quelle con cui le due authority portuali dovevano confrontarsi appena pochi anni fa. I problemi sul tavolo della nuova AdSP, che è stata istituita a seguito della riforma della governance dei porti italiani introdotta dal governo la scorsa estate, sembrano essere essenzialmente incentrati sul solo porto di Genova.

Per Savona, non sembrano esserci alternative al seguire la strada già tracciata dall'Autorità Portuale. Il nodo della realizzazione della piattaforma multipurpose, infatti, è già stato sciolto da tempo dall'authority portuale savonese che ha avviato il più grande progetto portuale in partnership tra pubblico e privato con il gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk per la realizzazione di un container terminal che diventerà operativo il prossimo anno nel bacino portuale di Vado Ligure. Si proseguirà su questo tracciato - ha confermato oggi il presidente dell'AdSp, Paolo Emilio Signorini, presentando i membri del primo Comitato di gestione del nuovo ente portuale che vede, a fianco dello stesso Signorini, Francesco Parola quale rappresentante della Regione Liguria, il sindaco Marco Doria a rappresentare la Città Metropolitana di Genova, Cristoforo



Canavese come esponente del Comune di Savona e il capitano di vascello Domenico Napoli nelle vesti di rappresentante dell'Autorità Marittima.

Se per Savona-Vado il futuro è già approssimativamente delineato, per Genova lo scenario è più complesso. Nel settore dei container, in questi giorni si è definita a grandi linee la schiera degli ope-

ratori che gestiranno questi traffici sulle banchine del capoluogo ligure, ammesso che a questi vengano rinnovati i contratti di concessione in scadenza. Nelle scorse settimane i fondi Infracapital e InfraVia hanno stretto un accordo per comprare la Gruppo Investimenti Portuali (GIP) ed entreranno così prepotentemente nel capitale delle società terminaliste che gestiscono i due principali contai-



**est**  
europea servizi terminalistici

*your port operator in Sicily*

ner terminal dello scalo genovese, ovvero il SECH e il VTE, quest'ultimo controllato dal gruppo PSA di Singapore. Negli stessi giorni il gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) ha stretto un'intesa per acquisire quasi metà del capitale della Ignazio Messina & C., la società armatoriale genovese che gestisce un terminal per rotabili e merci varie nel porto del capoluogo. Inoltre MSC è partner della Gruppo Investimenti Portuali nell'ambito del Consorzio Bettolo, che da alcuni si è aggiudicato la gestione del nuovo container terminal adiacente al SECH che sta sorgendo con il riempimento di Calata Bettolo.

Signorini ha confermato che anche in questo caso si proseguirà sulla strada tracciata, ma accelerando i tempi: ricordando che l'assegnazione del terminal di Calata Bettolo risale ormai al 2008 e che però sinora il contratto non è stato definito né stipulato, il presidente dell'AdSP ha specificato che la questione sarà sul tavolo della prossima riunione del Comitato di gestione, quindi tra circa un mese, intervallo che Signorini ha definito adeguato a cadenzare gli incontri dell'organo dell'ente portuale a meno di casi urgenti che richiedano una più tempestiva soluzione.

Cristoforo Canavese, parlando dei possibili margini di crescita dei porti di Genova e Savona nel segmento dei container, ha rilevato che è verosimile nei prossimi anni un incremento pari a 1,5-2 milioni di teu. Se questo, come presumibile, è vero - ha sottolineato Signorini - l'integrazione dell'offerta genovese con quella della piattaforma multipurpose di Savona «è giustificata».

Commentando l'ingresso dei fondi nel capitale della GIP, Signorini ha affermato che «il problema non è la GIP, ma sono gli storici operatori genovesi che stanno passando la mano», in quanto - ha rilevato - «hanno bisogno di spalle più larghe non solo dal punto di

vista finanziario».

Se altri temi da affrontare per il futuro dello scalo genovese, come quello del comparto della navalmeccanica, non sono stati ricordati nel corso della presentazione del nuovo Comitato di gestione, Signorini ha menzionato quello dell'aeroporto Cristoforo Colombo confermando l'intenzione di privatizzare l'ente che lo gestisce già proclamata dalla precedente authority, ma annunciando anche il proposito di porlo nel frattempo sotto la guida di un manager esperto del settore.

Un altro tema - ha precisato Signorini - è anche quello della standardizzazione dei contratti di concessione, per rendere più chiari e trasparenti i termini del rapporto tra concedente e concessionario.

Che l'accorpamento delle Autorità Portuali di Genova e di Savona abbia introdotto la necessità di uniformare procedure e regole lo ha ricordato anche Francesco Parola, chiarendo che ciò avverrà anche per le tariffe, ovvero principalmente per i canoni di concessione e le tasse portuali.

Iniziando ad illustrare l'agenda del neo Comitato di gestione, Signorini ha evidenziato la necessità, a cui è venuta incontro la riforma della governance dei porti italiani, di individuare sul territorio nazionale i principali sistemi portuali da presentare sul mercato mondiale ad interlocutori quali la Cina. Se, come ha confermato Signorini, le denominazioni topografiche di Genova e Savona sono poco conosciute dai cinesi, rimane da chiedersi con chi questi avranno creduto di parlare quando il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale li ha incontrati nella sua recente missione in Cina, dove rispetto a Genova e Savona il toponimo Mar Ligure Occidentale è assai più ignoto e indecifrabile.

Bruno Bellio

## CNA-Fita denuncia un possibile accordo al ribasso tra Artoni e Fercam

*L'associazione evidenzia che sarebbe un dramma per l'indotto*

CNA-Fita ha reso noto che alla fine della scorsa settimana sarebbe stato raggiunto un accordo per l'acquisizione delle attività di trasporto e di logistica della emiliana Artoni da parte della Fercam, operazione che un mese fa si era arenata (*informARE* del 15 febbraio 2017). L'associazione dell'autotras-



**FELB**  
**FAR EAST LAND BRIDGE**

sporto ha specificato che si tratterebbe però di un'acquisizione parziale.

Si tratta - ha affermato la presidente nazionale CNA-Fita, Cinzia Franchini - di «una nuova sintesi al ribasso tra il gruppo Artoni e l'azienda bolzanina Fercam. L'accordo tra i due gruppi dell'autotrasporto e della logistica - ha anticipato Franchini - sarebbe giunto due giorni fa, all'indomani dell'incontro a Roma al Ministero dello Sviluppo economico e dell'incontro tenutosi a Bologna, presso la Regione Emilia-Romagna, l'8 marzo tra sindacati e associazioni

di categoria e l'assessore Palma Costi. A quanto pare - ha precisato Franchini - l'intesa negoziale prevede che Fercam acquisisca solo 13 filiali, le più piccole, avendo già ereditato i principali clienti di Artoni. In questo modo - ha denunciato la rappresentante di CNA-Fita - chi resta stritolato da questa possibile intesa tra colossi sono i fornitori: si dimentica l'indotto e si mettono in ginocchio diverse centinaia di piccoli e medi imprenditori».

In vista dello specifico incontro che si terrà domani al Ministero dello Sviluppo economico, Franchini ha sottolineato che «l'accordo non sana affatto i problemi le-

avuto garanzie sulla continuità aziendale».

«Se confermato - ha concluso la presidente nazionale CNA-Fita - questo accordo su appena 13 filiali non risolve dunque il problema. Le banche non accettano più proroghe e le aziende rischiano la chiusura: parliamo di diverse centinaia di imprenditori. Mi aspetto che martedì, al tavolo al Mi.SE a Roma, venga affrontato quello che è un vero e proprio dramma e chiediamo ancora una volta di essere invitati al tavolo per rappresentare le problematiche di un intero comparto, quello degli imprenditori dell'autotrasporto».

Intanto, a conclusione dell'incontro che si è tenuto mercoledì a Bologna tra Regione Emilia, associazioni di impresa dell'Emilia-Romagna, CNA, Legacoop, sindacati regionali di Cgil, Cisl e Uil della categoria dei Trasporti per fare il punto sulla crisi dell'azienda di logistica del gruppo Artoni, è stata evidenziata la necessità di mettere in campo, con rapidità, ammortizzatori sociali straordinari per crisi per i dipendenti dell'Artoni e di quelle mono-committenti a essa collegata, ma anche ammortizzatori in deroga per i lavoratori dell'indotto. Al termine è stato sottoscritto un verbale che sintetizza la posizione del territorio emiliano-romagnolo da portare al tavolo nazionale a Roma che si riunirà domani. «Nello specifico - si legge nel verbale - le parti hanno individuato nella Cigs lo strumento attivabile per i lavoratori dipendenti diretti di Artoni e delle aziende mono-committenti della stessa; nella Cigs o nella Cig in deroga quello attivabile per i lavoratori dipendenti di aziende non mono-committenti di Artoni». È stata espressa anche preoccupazione per la forte esposizione finanziaria delle imprese dell'intera filiera che operano a favore del gruppo Artoni, situazione che potrebbe farle implodere.

## Flessione del traffico dei container nel porto di Singapore a febbraio

Lo scalo ha movimentato complessivamente 48,1 milioni di tonnellate di merci (+3,0%)

Lo scorso mese il porto di Singapore ha movimentato 48,1 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +3,0% rispetto a 46,7 milioni di tonnellate movimentate nel febbraio 2015. L'aumento è stato determinato dai maggiori volumi di carichi operati in tutti i settori ad eccezione di quello dei container dove il totale è stato di 25,1 milioni di tonnellate, con un calo del -2,6% sul febbraio 2015, ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 2.297.200 teu (-3,6%). Il traffico petrolifero è cresciuto del +11,0% salendo a 19,6 milioni di tonnellate ed in rialzo sono risultati anche i traffici di rinfuse non petrolifere e di merci convenzionali che sono ammontati rispettivamente a 1,3 milioni di tonnellate (+4,2%) e 2,1 milioni di tonnellate (+3,5%).

Nel primo bimestre del 2017 lo scalo portuale asiatico ha movimentato complessivamente 99,1 milioni di tonnellate di carichi, con una progressione del +7,0% sui primi due mesi dello scorso anno. Nel settore dei container il traffico è stato di 52,2 milioni di tonnellate (-0,9%) ed è stato totalizzato con una movimentazione di container pari a 4.920.500 teu (+1,0%). Le merci convenzionali si sono attestate a 3,8 milioni di tonnellate (-8,7%). Le rinfuse petrolifere e quelle di altro tipo sono state pari rispettivamente a 40,2 milioni di tonnellate (+21,8%) e 2,9 milioni di tonnellate (+6,2%).

## Convegno del Propeller Club di Monfalcone su "Le infrastrutture per lo sviluppo: i nuovi canali di Suez e Panama"

Si svolgerà giovedì 23 marzo

Il The International Propeller Club Port of Monfalcone ha organizzato per il prossimo 23 marzo alle ore 17.00 a Monfalcone, presso la sala convegni dell'Azienda speciale Porto di Monfalcone, un incontro sul tema "Le infrastrutture per lo sviluppo: i nuovi canali di Suez e Panama. Le prospettive dello sviluppo della portualità e del settore marittimo regionale".

Ai saluti di Demetrio Caccamo, presidente del Propeller Club di Monfalcone, e di Umberto Masucci, presidente nazionale dei Propeller Club italiani, seguirà una relazione tecnica di Alessandro Panaro, capo Dipartimento economia marittima del Centro Studi SRM, dal titolo "Le infrastrutture per lo sviluppo: i nuovi canali di Suez e Panama".

Si svolgerà quindi una tavola rotonda dal tema "Sviluppo e prospettive della portualità regionale nel contesto" a cui parteciperanno Giacomo Borruso, presidente di Interporto di Trieste, già professore di Economia dei Trasporti presso l'Università di Trieste, Girolamo Carignani, presidente di CETAL (Central European Terminal and Logistics), Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Stefano Baro, direttore generale della Cassa di Risparmio Friuli Venezia Giulia, e Vittorio Torbianelli, professore di Economia applicata presso l'Università di Trieste. Le conclusioni sono state affidate ad Anna Maria Cisant, sindaco di Monfalcone, e a Mariagrazia Santoro, assessore alle Infrastrutture della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

 GNV



## TRAGHETTI PER SARDEGNA, SICILIA, SPAGNA, TUNISIA, MAROCCO E ALBANIA.

### Quest'anno, secondo Cemar, il traffico crocieristico nei porti italiani calerà del -9,7%

Attesi 9.840.000 passeggeri

Quest'anno il traffico crocieristico nei porti italiani diminuirà del -9,7%. Lo ritiene l'agenzia marittima genovese Cemar Agency Network che ha presentato le proprie previsioni per il settore delle crociere nell'ambito dell'evento fieristico internazionale Seatrade Cruise Global che è in corso a Fort Lauderdale, in Florida.

«La crescita delle crociere - ha spiegato il presidente della Cemar, Sergio Senesi - prosegue inarrestabile, ma a beneficiarne non sarà l'Italia che nel 2017 assisterà invece a un decremento importante in termini di passeggeri

movimentati e di toccate nave». In particolare, l'agenzia genovese ritiene che quest'anno si registrerà un sensibile calo sia in termini di passeggeri movimentati nei porti italiani, con un totale di 9.840.000 unità (-9,7% rispetto a 10.895.279 passeggeri nel 2016) sia una flessione delle toccate nave negli scali nazionali (-10,3% dalle 4.885 del 2016 alle 4.383 del 2017). Secondo Cemar, inoltre, nel 2017 il numero di navi in transito nelle acque italiane si attesterà sulle 133 unità, in rappresentanza di 42 compagnie di navigazione, contro le 146 navi del 2016.

«Le proiezioni - ha aggiunto Senesi - indicano che i Caraibi, l'Alaska e il Far East saranno le destinazioni di punta di quest'anno, quelle su cui la domanda del mercato registrerà sicuramente una

forte crescita. Si registrerà invece un importante calo nella presenza di navi da crociera nei porti italiani riconducibile soprattutto all'abbandono di diverse compagnie americane e alla stagnante situazione del porto di Venezia a causa del limite di tonnellaggio. Inoltre nel caso in cui, come già paventato, le principali compagnie riprendessero ad effettuare scali nel porto di Tunisi, si verificherebbe un ulteriore calo di almeno 100.000 passeggeri movimentati nei porti italiani, soprattutto a Cagliari, Trapani e Palermo. L'Italia - ha rilevato Senesi - resta comunque la prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo».

Per Cemar, quest'anno Civitavecchia sarà ancora il primo porto italiano con 2.296.000 passeggeri movimentati (-1,9% rispetto al 2016); seguiranno Venezia con 1.342.000 passeggeri (-17,4%) Genova 973.000 (-4,4%) e Savona con 937.000 passeggeri (+4,0%). Al quinto posto ci sarà Napoli che registrerà un forte calo con soli 861.000 passeggeri movi-



mentati (-34,1%) e quindi Livorno 657.000 passeggeri (-18,7%). Cagliari, al settimo posto con 395.000 passeggeri, sarà in controtendenza grazie all'attuale esclusione di Tunisi dagli itinerari delle crociere nel Mediterraneo occidentale. La classifica dei primi dieci porti italiani è completata da Palermo, La Spezia e Messina.

Cemar ha specificato che nel 2017 resta invece praticamente invariato il totale di porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico (74 rispetto ai 73 del 2016).

### L'olandese Spliethoff ordinato sei nuove navi multipurpose

Saranno costruite dal cantiere navale cinese Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co.

La società armatoriale olandese Spliethoff ha ordinato al cantiere navale cinese Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. la costruzione di sei navi multipurpose che saranno realizzate secondo i requisiti previsti dal codice internazionale per le unità che operano in acque polari. Le navi, di circa 18.000 ton-

nellate di portata lorda, saranno lunghe 165 metri.

La prima delle sei nuove navi, che sarà battezzata con il nome di *Raamgracht*, sarà presa in consegna nel gennaio 2019 e sarà seguita dalle consegne delle altre cinque navi gemelle *Realengracht*, *Reguliersgracht*, *Rijpgracht*, *Ringgracht* e *Rozengracht* che avverranno con intervalli regolari di due mesi.

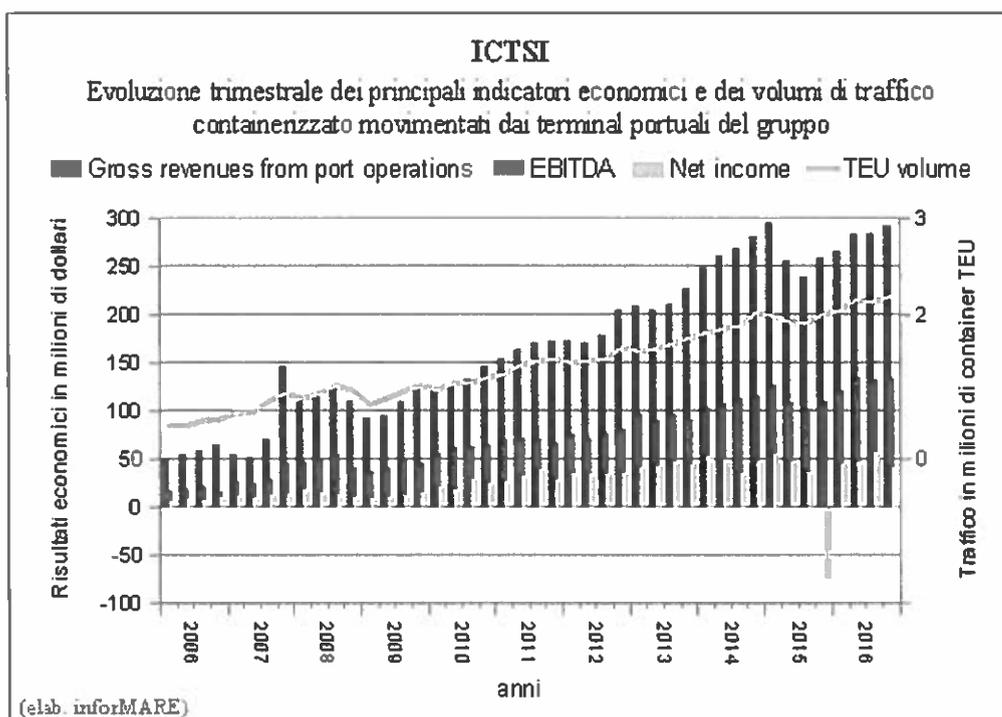
### Nel 2016 i terminal portuali del gruppo ICTSI hanno movimentato 8,7 milioni di container (+11,7%)

L'anno è stato archiviato con un utile netto di 193,5 milioni di dollari (+180,5%)

Lo scorso anno i terminal portuali del gruppo filippino International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) hanno movimentato un traffico dei container pari a 8,7 milioni di teu, con un incremento del +11,7% rispetto a 7,8 milioni di teu nel 2015. I terminal asiatici del gruppo hanno movimentato 4,5 milioni di teu (+11,2%), i terminal nelle Americhe 3,0 milioni di teu (+9,7%) e gli altri terminal di ICTSI 1,1 milioni di teu (+20,0%).

Nel solo quarto trimestre del 2016 il traffico è ammontato complessivamente ad oltre 2,2 milioni di teu, in crescita del +12,3% sul periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente.

Il gruppo ha archiviato l'esercizio 2016 con ricavi dalle attività portuali pari a 1,13 miliardi di dollari, in rialzo del +7,3% sull'esercizio precedente. EBITDA ed EBIT si sono attestati rispettivamente a 525,1 milioni di dollari (+16,7%) e 377,2 milioni di dollari (+16,6%). L'utile netto è stato pari a 193,5 milioni di dollari (+180,5%).



# IL MESSAGGERO MARITTIMO

Media-Center

Presidente regione Toscana  
**ENRICO ROSSI**

Intelektic Rotary Club Livorno  
**MASSIMO CACCIARI**

Livorno porta Ingresso della Toscana  
**TURISMO E CROCIERE**

Incontro a Palazzo Corsini  
**PRESENTAZIONE CORSINI**

## Nuovo presidente per Livorno, Piombino, porti elbani e Capraia Il ministro Delrio firma il decreto inizia l'era Corsini nella «AdSp»

### Dissequestrato a Livorno il bacino «Mediterraneo»

LIVORNO - Il bacino galleggiante Mediterraneo è stato dissequestrato. La magistratura ha infatti tolto i sigilli alla struttura a distanza di un anno e mezzo dal tragico incidente occorso alla nave oceanografica "Urania", che colpì la vita ad un operaio di 38 anni. Il provvedimento è stato notificato il 6 Marzo scorso dal Pm Antonella Tencari e trasmesso ad Azimut Benetti cinque giorni dopo. «Siamo contenti» - afferma (continua in ultima pagina)

LIVORNO - Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti l'ha ufficializzato poche ore fa. Stefano Corsini è a tutti gli effetti il primo presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Alto Tirreno, che comprende i porti di Livorno e Piombino, quelli elbani (Portoferreto, Rio Marina e Cavo) e Capraia. È stato infatti firmato il decreto di nomina che permette all'ingegnere romano di insediarsi ufficialmente a Palazzo Corsini.

Finita l'era del commissariamento, si apre così quella dell'Autorità di Sistema portuale, con il nuovo presidente affiancato non più dal Comitato portuale, ma dal Comitato di gestione in cui siederanno, oltre al comandante della Capitaneria di porto, i rappresentanti indicati dal presidente della Regione (continua in ultima pagina)



Il Mit ha ufficializzato la nomina di Corsini a presidente dell'AdSp

### Rossi in visita a Piombino «grande realtà mediterranea»

PIOMBINO - L'istanza di Enrico Rossi in terra piombinese è la sintesi del messaggio che il governatore ha lanciato dal nuovo motore propulsivo della Toscana. La scena si è svolta venerdì pomeriggio nella nuova area di 100 mila metri quadrati data in concessione, per 20 anni, alla società Piombino Industrie Marittime (Pim), esultata dal cantiere genovese San Giorgio del Porto e dal gruppo livornese Fratelli Neri. È il momento della foto: Rossi, il presidente designato dell'AdSp, Stefano Corsini, e il commissario uscente dell'ex Autorità portuale di Piombino Luciano Guerrieri, guardano da lontano i casconi di sostentamento della "Costa Concordia" (continua a pagina 2)

### Spezia: Pot e bilancio il via libera del Comitato

LA SPEZIA - Uscire dalla gestione provvisoria e allineare le complementarietà dei due porti: su questo sta lavorando l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, che ha unito le Authority della Spezia e di Marina di Carrara. Primo punto il completamento del Comitato di gestione, con le due figure mancanti. Dunque la Regione Toscana partirà in consiglio la delibera per la nomina del suo componente. A giorni anche la nomina del Comune di Carrara. Questo passaggio permetterà alla nuova Authority di uscire dalla gestione provvisoria entro fine aprile per arrivare ad un primo comitato di gestione in cui verrà definito il nuovo segretario (continua a pagina 2)

Seguici anche in Internet all'indirizzo [www.messaggeromartimo.it](http://www.messaggeromartimo.it)

**INTERM DAL**  
TRAILER SERVICE

Regolare servizio ferroviario giornaliero da Rubiera per i porti di Livorno, La Spezia, Genova e viceversa.

Per informazioni e prenotazioni spazi rivolgersi agli uffici operativi di:  
LIVORNO - tel. 0586 404061 - fax 0586 405353  
RUBIERA - tel. 0522 628441 / 628442 - fax 0522 628519

Porte vinciane preferibile una gestione...fiorentina

LIVORNO - (R. R.) Dunque, sempre che i lavori di restauro (430 mila euro, salvo i probabili incrementi di rito) si concludano davvero entro il giorno 27 del prossimo Luglio, le porte della discordia che dovrebbero impedire ai decreti alluvionali di continuare a rendere vane le periodiche, co- (continua a pagina 2)

Le porte vinciane sul canale del Navicello

## «Ltm» specializzata nella gestione ro-ro e ro-ro-pax delle autostrade del mare Importante operazione di Onorato Armatori concluso acquisto di Livorno Terminal Marittimo

La scommessa di Genova-Savona traffico 4min di teu

GENOVA - «Credo che i porti di Genova e Savona possano arrivare complessivamente a quattro milioni di teu, con quel volume c'è spazio per i nuovi terminal di Calata Bertoldo e Vado Ligure». Così Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure (continua in ultima pagina)

LIVORNO - Il Gruppo Onorato Armatori annuncia la conclusione di un'importante operazione nel settore portuale: l'acquisizione di "Ltm" (Livorno Terminal Marittimo), società terminalistica della Darzona n. 1 dello scalo labronico, specializzata nella gestione del traffico ro-ro e anche ro-pax delle Autostrade del mare. Un'operazione che ha portato il Gruppo, attivo nei trasporti marittimi nel Mediterraneo, ad acquistare la maggioranza della booking Agency spa e, di conseguenza, della sua controllata Ltm. Nei giorni scorsi, durante lo svolgimento della riunione dell'assemblea dei soci (continua in ultima pagina)

Su variante al «Pit» di Peretola confronto Tar-Toscana Aeroporti

FIRENZE - Sul ricorso contro la variante al Piano di indirizzo territoriale (Pit) per il potenziamento dell'aeroporto di Peretola «abbiamo applicato le norme» valutando «non del tutto ragionevole e razionale» il progetto alla luce del contesto territoriale: lo ha affermato Armando Forzi, presidente del Tar della Toscana, commentando con i giornalisti la sentenza 1310/2016 con cui è stata annullata la variante. «Nella vicenda dell'aeroporto di Firenze» ha spiegato Forzi, «a margine della cerimonia di inaugurazione dell'anno giudiziario» noi abbiamo applicato le norme urbanistiche che caratterizzavano quella zo- (continua a pagina 2)

Nessun cenno ostile da Favati alla sinergia Azimut-Bacini

LIVORNO - Riguardo al comunicato emesso dalla Gestione Bacini spa, in merito all'intervista rilasciata dal signor Salvatore Favati la settimana scorsa, nota che abbiamo pubblicato più con piacere che per dovere, anche perché il testo contiene un segno esplicito dell'attenzione cortese tributata dalla società stessa al nostro quotidiano e alla nostra fatica di operatori dell'informazione, ci preme precisare di avere ritenuto con inteso rigore e mente curistico quanto consegnato a queste colonne dal signor Favati senza, tuttavia rilevare, da (continua a pagina 2)

Nel crocieristico forte crescita internazionale ma calo in Italia

FORT LAUDERDALE - «La crescita delle crociere prosegue inarrestabile, ma a beneficiarne non sarà l'Italia, che nel 2017 assisterà invece a un decremento importante in termini di passeggeri movimentati e di tonnellate navi». È quanto annunciato da Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, che ha presentato in anteprima, nell'ambito del "Sant'Elia Cruise Global" attualmente in corso a Fort Lauderdale, le previsioni di quest'anno per il settore crocieristico. Le proiezioni realizzate da Cemar Agency Network indi- (continua in ultima pagina)

SERVIZIO SETTIMANALE DIRETTO ora anche da BOLOGNA  
transit/time 10 GIORNI per

# DUBAI

proseguizioni per  
★ GOLFO ARABICO  
★ SUB CONTINENTE INDIANO

SHIPPING SERVICES ITALIA S.p.A.  
SHIPPING SERVICES LIVORNO - tel. 0586 846111 - e-mail: [info@shipping-services.com](mailto:info@shipping-services.com)  
SHIPPING SERVICES MILANO - tel. 02 69433412/413 - e-mail: [info@shipping-services.com](mailto:info@shipping-services.com)

Rossi in visita a Piombino

ormeggiati da ormai venti giorni alla banchina est. Sono i cosiddetti sponconi che servono a suo tempo per rimorcare in galleggiamento il relitto della Costa Crociere ed ora rappresentano il primo tassello di un mosaico complesso che le istituzioni e le imprese si apprestano a costruire insieme. L'obiettivo da raggiungere è chiaro: trasformare quest'area in un moderno polo di demolizioni, refitting e riciclaggio delle navi. Il futuro di Piombino passa anche e soprattutto da qui: dai quei cassoni e dal nuovo impianto di demolizione e riciclaggio navale.

«Ringrazio il commissario Guerrieri per quel che ha fatto qui - ha detto Enrico Rossi - è evidente che si è creata in Italia e nel Mediterraneo una nuova grande infrastruttura che darà alla Toscana tante soddisfazioni. Questi cassoni verranno usati per realizzare un bacino per le attività di demolizione».

Piombino diventa, insomma, uno degli assi portanti attorno al quale ruotano le politiche di sviluppo dell'intera area costiera. Il nodo è un motore che nello scalo piombinese si respira da tempo una nuova aria.

Sono passati più di quattro anni da quella primavera del 2013. Da quando il territorio di Piombino è stato riconosciuto quale area di crisi industriale complessa si sono moltiplicati gli sforzi per rendere lo scalo portuale veramente competitivo e i risultati oggi sono sotto gli occhi di tutti. Il nuovo Piano regolatore portuale approvato in tempo record, il piazzale di radice della Darsena Nord e la banchina est realizzati in meno di

due anni e assegnati alla "Fim"; il benchiamone e prolungamento - alla radice della stessa banchina est, del molo di stoffolito (lavori assegnati - conclusione prevista nel 2018); l'opera di prolungamento di circa 430 metri del molo Batteria (completata all'80%), i dragaggi realizzati e la progettazione della "banchina" tra lo scivolo Gagno - Trave e della SS 398 e le nuove aree del Prp, che permette l'ingresso alla zona nord del porto (in esercizio tra 15 mesi); sono tutti interventi infrastrutturali di spessore che stanno cambiando il volto dello scalo piombinese.

«Il porto è in fase di forte cambiamento - ha detto Guerrieri - e sta ricevendo una grande attenzione da parte di molti soggetti».

Il riferimento è a General Electric che intende sviluppare qui un polo tecnologico per turbine a gas cui la Regione ha contribuito con 60 milioni di euro; alla Nuova Solmine, che ha chiesto un'area in concessione per lo sviluppo delle proprie attività legate alla logistica; ad Arcelor Mittal, che ha ottenuto i finanziamenti relativi al bando sul protocollo di insediamento nell'area di crisi piombinese.

Corsini può raccogliere i frutti del gran lavoro svolto dai suoi predecessori: arriva a Piombino costui che è ancora molto e per tutto il Sistema, con il fine di costruire un futuro che coinvolga entrambi i porti, Livorno e Piombino.

«Faccio i migliori auguri a Corsini - ha aggiunto Rossi - che oltre a Piombino dovrà pensare a valorizzare i finanziamenti regionali anche a Livorno, specie per la darsena Europa. Sullo scalo labronico siamo già intervenuti per realizzare il collega-

mento diretto con la rete ferroviaria nazionale. Nel 2017 interverremo con Rfi per lo scivolo ferroviario di collegamento con Giustico che assumerà sempre più la funzione di retroporto».

Il governatore ha inoltre sottolineato che «grazie ad un ingente mole di investimenti da parte della Regione Toscana si è realizzata qui il nuovo porto di Piombino una grande infrastruttura che darà alla Toscana e agli imprenditori che qui investono, tante soddisfazioni. Ai lavoratori dico che le difficoltà rimangono, che ci vorrebbero piani nazionali per il lavoro, che al momento continuano a mancare, ma anche che la Regione c'è e che è molto impegnata a garantire un futuro di lavoro e sviluppo a Piombino e alla costa toscana».

«Due anni e mezzo fa - ha aggiunto il presidente Rossi - questo porto non c'era. Oggi i grandi imprenditori dicono che queste opere hanno modificato la portualità del Mediterraneo. Il primo segno dei nuovi insediamenti che qui troveranno posto, è rappresentato dal cassero della Costa Concordia che serviremo a realizzare la base di un bacino di demolizione delle navi. Per favorire l'insediamento di General Electric a Piombino abbiamo investito 60 milioni, ma contiamo anche sul riconfermato impegno di Cevisat ad installare qui una piattaforma per la movimentazione dei prodotti agroalimentari. Mi pare che l'impegno profuso dalla Regione per il rilancio delle imprese e per le infrastrutture abbia creato un clima di fiducia che induce a guardare positivamente al futuro».

Quando ad Alerpi Rossi ha ripetuto di aver incontrato l'amministrato-

re delegato che gli ha riconfermato la volontà di realizzare gli impegni presi, delineando «un quadro stavolta ricco di riferimenti e contesti» rispetto al quale «attendiamo che ai passi all'operatività, anche perché cominciamo ad avvertire una certa liquidazione. Però il mio istinto continua a dirmi che ci dobbiamo fidare. Il superamento di vedere il piano industriale».

Spezia: Pot e bilancio

generale. I due porti dovranno arrivare ad essere allineati, dall'organigramma sino ai piani regolatori e al bilancio.

«I due porti - ha detto Carlo Roncallo, nella prima conferenza stampa dalla sua nomina - hanno proprie specificità. Questa vocazione differente è un elemento positivo in attesa di essere complementare. Su Marina di Carrara occorre lavorare sul waterfront e sul Piano regolatore portuale non ancora approvato, punto di svolta per questo porto. Su Spezia ieri abbiamo fatto un Comitato con la vecchia composizione, per superare il problema dell'approvazione del bilancio preventivo e del Piano triennale delle opere». Sono previsti 113 milioni di investimenti da parte dei due terminalisti, Lact e Terminal del Golfo per l'ampliamento e il dragaggio alla Spezia. I due terminalisti muovono un milione e 300 mila tonnellate di merci per mensa di spiaggia - ha risposto - ma non è compito nostro però creare. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Oggi ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

Tra i punti sui quali sta lavorando il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, ci sono: uscita dalle partecipe, sviluppo del traffico merci su ferro, nuova banchina per accetti crocieristici e dragaggi.

«Stanno seguendo un piano di razionalizzazione delle società partecipate», ha detto Roncallo, a cominciare da quelle riguardanti i servizi crocieristici, da cui nascerà un nuovo soggetto unico che dal 2018 potrà gestire i servizi alle compagnie del settore. Rimane la partecipazione a Spezia con l'istituto di Spezia o la Liguria per mensa di spiaggia - ha risposto - ma non è compito nostro però creare. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Oggi ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

per un nuovo accetto e del terminal crocieristica, anche Marina di Carrara può dare "spago" alle richieste delle compagnie da crociera utilizzando la banchina Tallero.

«Un porto interessante per gli scali turistici verso le città toscane. L'offerta congiunta di Spezia e di Carrara potrà aumentare i ricami degli scali già nel 2018», ha detto Roncallo.

Da oggi il presidente sarà a Milano per incontrare le principali compagnie crocieristiche mondiali. L'obiettivo è tornare a superare quota 500 mila passeggeri il prossimo anno.

«Credo che noi in Italia abbiamo un territorio talmente importante per le compagnie crocieristiche che c'è spazio per Genova, Livorno e per La Spezia. Non credo dovremmo farci la guerra. Ognuno porti avanti gli interessi del porto che amministrerà, ma non credo che ci siano motivi di ostilità tra Spezia e La Spezia. La Spezia, in merito alle proposte rivolte dai porti liguri e toscani in campo turistico. Secondo alcune compagnie da crociera i visitatori vorrebbero avere a disposizione più spiagge accessibili. «Vero che alcune compagnie in estate non scelgono La Spezia o la Liguria per mensa di spiaggia - ha risposto - ma non è compito nostro però creare. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Oggi ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

Tra i punti sui quali sta lavorando il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, ci sono: uscita dalle partecipe, sviluppo del traffico merci su ferro, nuova banchina per accetti crocieristici e dragaggi.

«Stanno seguendo un piano di razionalizzazione delle società partecipate», ha detto Roncallo, a cominciare da quelle riguardanti i servizi crocieristici, da cui nascerà un nuovo soggetto unico che dal 2018 potrà gestire i servizi alle compagnie del settore. Rimane la partecipazione a Spezia con l'istituto di Spezia o la Liguria per mensa di spiaggia - ha risposto - ma non è compito nostro però creare. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Oggi ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

te accade) solo per il fatto che il stipendio, nella pena ciclorica che, pensando male, andremo sicuramente all'inferno, non possiamo non considerare che Viareggio, centrale dell'Authority regionale, è sede madre, dalla prima metà del XIX secolo, anche di una delle più cospicue e produttive industrie turistiche d'Europa e non soltanto, una blasonissima "nazionale", fra l'altro più volte fornitrice dello Stato stesso, che, dal 2011, come diversi altri cantieri, si è insediata sulle aree del canale dei Navicelli occupando una superficie di 25 mila mq fra capannoni e piazzali su cui costruisce e navicella navi da diporto lunghe fino a sessantacinque metri e va da sé che Pias tiene moltissimo alle fiorenti industrie che si affacciano sul suo canale. Non sarebbe, pertanto, male rimossero ogni humus in cui potrebbero germinare forme, magari marcate, ma indicibilmente associate, di nuove progettualità sull'antica abitudine di cambiare per non cambiare. In altre parole qualcuno potrebbe spingersi a fantasticare che, attraverso gli stretti di cui sono importanti legami viareggiani di tanti insediamenti dell'area turistica costiera del Navicello, Pias potrebbe costruire naturalmente a mareggiare (ovviamente in senso metaforico e del tutto fantastico) le chiavi delle chiese vicine.

Variante Pit-Peretola

na», caratterizzata da situazioni urbane «improntate a una delicatezza ambientale e idrogeologica che faceva apparire non del tutto ragionevole e razionale, un eccesso di potere».

«Stanno seguendo un piano di razionalizzazione delle società partecipate», ha detto Roncallo, a cominciare da quelle riguardanti i servizi crocieristici, da cui nascerà un nuovo soggetto unico che dal 2018 potrà gestire i servizi alle compagnie del settore. Rimane la partecipazione a Spezia con l'istituto di Spezia o la Liguria per mensa di spiaggia - ha risposto - ma non è compito nostro però creare. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Oggi ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

«Stanno seguendo un piano di razionalizzazione delle società partecipate», ha detto Roncallo, a cominciare da quelle riguardanti i servizi crocieristici, da cui nascerà un nuovo soggetto unico che dal 2018 potrà gestire i servizi alle compagnie del settore. Rimane la partecipazione a Spezia con l'istituto di Spezia o la Liguria per mensa di spiaggia - ha risposto - ma non è compito nostro però creare. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Oggi ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

«Stanno seguendo un piano di razionalizzazione delle società partecipate», ha detto Roncallo, a cominciare da quelle riguardanti i servizi crocieristici, da cui nascerà un nuovo soggetto unico che dal 2018 potrà gestire i servizi alle compagnie del settore. Rimane la partecipazione a Spezia con l'istituto di Spezia o la Liguria per mensa di spiaggia - ha risposto - ma non è compito nostro però creare. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Oggi ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

«Stanno seguendo un piano di razionalizzazione delle società partecipate», ha detto Roncallo, a cominciare da quelle riguardanti i servizi crocieristici, da cui nascerà un nuovo soggetto unico che dal 2018 potrà gestire i servizi alle compagnie del settore. Rimane la partecipazione a Spezia con l'istituto di Spezia o la Liguria per mensa di spiaggia - ha risposto - ma non è compito nostro però creare. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Oggi ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

«Stanno seguendo un piano di razionalizzazione delle società partecipate», ha detto Roncallo, a cominciare da quelle riguardanti i servizi crocieristici, da cui nascerà un nuovo soggetto unico che dal 2018 potrà gestire i servizi alle compagnie del settore. Rimane la partecipazione a Spezia con l'istituto di Spezia o la Liguria per mensa di spiaggia - ha risposto - ma non è compito nostro però creare. In questo senso credo che Marina di Carrara abbia molto da offrire. Oggi ha il territorio che ha. Abbiamo altre peculiarità che riusciamo a vendere bene in ogni caso».

Nessun cenno ostile da Favati

parte dello stesso, alcun cenno o riferimento ostile o anche semplicemente contrario alla collaborazione in essere fra Azimut Benetti e la Geosime Benetti, ma spiega, anzi più di quanto si potessero essere stati interpretati gli auspici (e come non condividerli?) per un più estensivo e razionale sfruttamento delle possibilità di lavoro offerte dal grande bacino da carenaggio in muratura di Livorno.

Ad attardarsi sulla sussistenza della Geosime Benetti, ma spiega, anzi più di quanto si potessero essere stati interpretati gli auspici (e come non condividerli?) per un più estensivo e razionale sfruttamento delle possibilità di lavoro offerte dal grande bacino da carenaggio in muratura di Livorno.

Ad attardarsi sulla sussistenza della Geosime Benetti, ma spiega, anzi più di quanto si potessero essere stati interpretati gli auspici (e come non condividerli?) per un più estensivo e razionale sfruttamento delle possibilità di lavoro offerte dal grande bacino da carenaggio in muratura di Livorno.

GRIMALDI LINES LOGISTICA PER LA SARDEGNA. SERVIZI DIRETTI E IN TRASBORDO DA PER OLTRE 100 PORTI, 50 PAESI E 4 CONTINENTI. Map of Sardinia with shipping routes to various international ports.

Ministro Delrio firma decreto

Toscana, dal sindaco di Livorno e da quello di Fiumicino. Completarono la governance della nuova Adsp il Collegio dei Revisori dei conti e l'Organismo di partenariato della riserva mare, che riunirà i rappresentanti delle associazioni di categoria che sono a poco tempo fa sedevano nel Comitato portuale.

«Ringrazio il ministro Delrio e il governatore Rosati per la fiducia accordatami», ha dichiarato Corsini. «Come ho avuto modo di dire nei giorni scorsi, c'è tanto su cui lavorare: dobbiamo costruire la nuova Autorità di Sistema e delineare una vision in grado di coniugare i punti di forza dei due principali scali portuali dell'Adsp. La prima cosa che farò sarà quella di chiedere alle istituzioni e alle associazioni nazionali di categoria le designazioni per la costituzione del Comitato di gestione e dell'Organismo di partenariato della riserva mare».

«Ingegner idraulico marittimo, Corsini ha maturato competenze sia come progettista di opere marittime nel privato, sia nel campo del monitoraggio meteorologico e della difesa delle coste nell'ambito dei Servizi tecnici nazionali e dell'Ispra (Istituto superiore per la protezione e per la ricerca ambientale), di cui è stato per molti anni dirigente. L'ultimo incarico ricoperto prima di approdare a Livorno, è stato quello di dirigente del Cipe, il braccio interministeriale di Palazzo Chigi che approva le principali iniziative di investimento pubblico in infrastrutture del Paese.

A questo punto non c'è altro che mettersi alle spalle (e sembra poco?) la lunga vocale che ha travagliato l'amministrazione portuale, specialmente negli ultimi mesi, una situazione a cui - dobbiamo riconoscerlo - ha potuto in buona parte supplire la vivacità di una segreteria generale che, se pure talvolta è sembrata spingersi avanti, ha comunque assicurato il sacrosanto, indispensabile principio di continuità amministrativa di cui in nessun caso una pubblica amministrazione deve fare a meno.

È, dunque, facilmente ipotizzabile che, almeno nelle prime fasi della sua presidenza, l'ingegner Corsini deciderà di non privarsi della collaborazione e dell'esperienza acquisita dall'attuale segretario generale, un funzionario indiscutibilmente intelligente e valido che, nel bene e nel male è comunque riuscito a tenere a galla e anche a reggere la nave portuale livornese, non ostante la notorietà dell'equipaggio formato dagli operatori locali, più spesso confliggenti (apertamente o meno) gli uni contro gli altri che spinti dalla volontà del bene comune.

Dissequestrato a Livorno

Il segretario generale della Autorità portuale Massimo Provinciali. In questi 18 mesi non siamo mai rimasti fermi. Nei prossimi giorni dovrebbero maturare le condizioni per la rimozione del relitto della nave "Urania", e potremo così iniziare a verificare i danni e a gestire le ricadute sui tempi di gara».

La gara in questione è quella relativa all'affidamento della gestione del comparto dei bacini. La gara, bandita il 27 Marzo del 2015, è sospesa dal giorno dell'incidente, verificatosi il 25 Agosto dello stesso anno. Da allora non è passato un solo giorno, senza che non sia stato fatto qualcosa per consentire al porto di svolgere le proprie indagini. Il 15 Settembre 2016, il bacino Mediterraneo è stato rimesso in galleggiamento e il 23 Settembre 2016 il Pubblico Ministero ha autorizzato l'apertura dei così detti "passi d'uomo" per lo svuotamento delle casse di zavorra liquida ancora pronte, al fine di portare la piattaforma al livello della banchina, operazione anche questa già effettuata. Dopo l'effettuazione delle operazioni di pulizia e smaltimento rifiuti è finalmente arrivato il dissequestro.

Importante operazione

e del nuovo Consiglio d'amministrazione, il comandante Giuseppe Savarese e Matteo Savelli sono stati nominati rispettivamente presidente e amministratore delegato della società.

al quale sarà possibile proseguire nella strada della costituzione e dello sviluppo di un terminal su cui Oronzo Armatori punta fortemente.

Una conferma, dunque, del grande interesse che il Gruppo nutre per il porto di Livorno, crocevia fondamentale per il traffico merci e passeggeri delle compagnie del Gruppo Oronzo Armatori che in questo modo potranno ulteriormente consolidare i collegamenti dello scalo toscano con i più importanti porti italiani, in particolare quelli della Sardegna e della Sicilia.

Il porto di Livorno sta diventando sempre più rilevante e strategico per il Gruppo Oronzo Armatori - afferma Giuseppe Savarese, neo presidente di Lm, che tra le altre cariche ricopre anche quella di Direttore generale di Moby, di cui è responsabile della gestione operativa della flotta. Questo scalo è fondamentale per il consolidamento e il potenziamento del nostro network, che sono certo proseguirò anche in futuro. Porterò avanti questo incarico con grande impegno e orgoglio, consapevole dell'importanza della carica che mi è stata conferita».

Il nuovo amministratore delegato di Lm, Matteo Savelli, che oltre a questo ruolo ricopre anche la carica di amministratore delegato di Toremar dallo scorso anno, si è detto «molto felice che la famiglia Oronzo mi abbia dato nuovamente fiducia affidandomi quest'importante incarico. Affronterò quest'avventura con la solita determinazione cercando di costruire e rafforzare immediatamente le sinergie tra il terminal e le società del nostro Gruppo al fine di soddisfare al meglio la clientela del comparto merci».

La scommessa Genova-Savona

Occidentale, subito dopo la riunione di insediamento del Comitato di gestione che guiderà il sistema Genova e Savona, ha parlato di scenari e integrazioni: l'obiettivo è far crescere nei prossimi due o tre anni i traffici di 1,5/2 milioni di ton.

«Vedo complementarietà accanto a concorrenza per i porti di Genova e Savona, e i volumi restano gli stessi c'è concorrenza, ma l'obiettivo di governo è fare di questo sistema portuale il principale o uno dei principali italiani, questo vuol dire più volumi e non cannibalizzazione: è la scommessa» da detto Sigonini, affiancato da Rino Canavese, Francesco Parola, Marco Doria e Domenico Napoli.

«In questo periodo non siamo rimasti fermi, abbiamo intrapreso provvedimenti sia sul fronte dell'integrazione di Genova, Savona e Vado Ligure, sia sul fronte dei diversi dossier rimasti aperti che le comunità portuali attende da tempo. Nei prossimi mesi daremo una scossa significativa ad alcune importanti iniziative» ha aggiunto il presidente. Il primo comitato "operativo" sarà a fine Marzo e avrà come temi di priorità delle concessioni, la Torre Pisanò e il progetto per l'assegnazione dei bacini di sterraggio.

Sigonini ha poi parlato del futuro dell'aeroporto genovese, in questi termini: «L'Autorità di Sistema portuale di Genova e Savona punta alla privatizzazione dell'aeroporto Cristoforo Colombo, ma poiché i tempi non saranno brevi, il presidente ha annunciato che nel frattempo cambierà il management della società. «Serve un manager che conosca la situazione. Avere quattro sistemi aeroportuali intorno a Nizza, Milano, Torino e Pisa è un problema oggettivo: il bacino di utenza del Cristoforo Colombo non è sufficiente a rendere lo scalo indipendente, quindi si devono trovare nuove strategie competitive». «Fino a oggi la strategia per il rilancio sta la privatizzazione, ma con l'attuale gestione del sistema di missione strategica lo credo che si debba far partire la privatizzazione, come è stato fatto in due precedenti occasioni, ma che nell'immediato sia necessario pensare a un rafforzamento del management».

Oggi l'Autorità portuale è azionista di maggioranza, con il 60% di Aeroporto di Genova spa, la società che gestisce il Cristoforo Colombo.

Nel crocieristico forte crescita

cano con chiarezza, per l'anno appena iniziato, un sensibile calo in termini di passeggeri movimentati nei porti italiani: 9.840.000 unità (-9,68% rispetto ai 10.895.279 del 2016).

sterà sulle 133 unità (contro le 146 del 2016) in rappresentanza di 42 compagnie di navigazione. «Le previsioni indicano che i Caraibi, l'Alaska e il Far East saranno le destinazioni di punta di quest'anno, quelle su cui la domanda del mercato registrerà sicuramente una forte crescita», ha dichiarato Sergio Senesi. Si registrerà invece un importante calo nella presenza di navi da crociera nei porti italiani, riconducibile soprattutto all'abbandono di diverse compagnie

americane e alla stagnante situazione del porto di Venezia a causa del limite di tonnellaggio. Inoltre, nel caso in cui le principali compagnie riprendessero ad effettuare scali nel porto di Tunisi, si verificherebbe un ulteriore calo di almeno 100.000 passeggeri movimentati nei porti italiani, soprattutto a Cagliari, Trapani e Palermo. L'Italia resta comunque la prima destinazione crocieristica nel Mediterraneo».

Civitavecchia sarà ancora il primo porto italiano con 2.296.000 passeggeri movimentati (-1,94% rispetto al 2016). La seguiranno Venezia con 1.342.000 passeggeri (-17,44% rispetto al 2016) Genova 973.000 (-4,36%) e Savona con 937.000 passeggeri (+4,03%). Al quinto posto ci sarà Napoli, che registrerà un forte calo con soli 861.000 (-34,08%) passeggeri movimentati e quindi Livorno 657.000 passeggeri (-18,64%), Cagliari, al

settimo posto con 395.000 passeggeri sarà in controtendenza grazie all'attuale esclusione di Tunisi degli itinerari delle crociere nel Mediterraneo Occidentale. La classifica dei primi dieci scali italiani è completata da Palermo, La Spezia e Messina. Resta invece praticamente invariato il totale di porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico: saranno infatti 74 rispetto ai 73 del 2016.

www.messaggeromarittimo.it lo strumento completo per l'informazione marittima

Advertisement for Messaggero Marittimo website. The ad features a grid of various maritime news articles and images. Key headlines include: 'La partenza navale di tutti i porti italiani e le linee regolari di tutte le compagnie aggiornata quotidianamente', 'Tutte le edizioni in formato PDF scaricabili e stampabili', 'La ricerca per parole e frasi all'interno dell'intero archivio delle notizie de "Il Messaggero Marittimo"', and 'Un "libro" veloce per sapere quali operatori vi possono aiutare nella consegna delle vostre merci'. The website interface shows various news categories like 'MARE', 'PORTI', 'CROCIERISMO', and 'MERCATO'. It also includes a 'MESSAGGERO MEDIA CENTER' section with video content and a 'LE BORSE' section with market data.