



## Primo Piano:

- **Transport Logistic China 2018**  
(Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, Web Marte)

## Dai Porti:

### Venezia:

- "...Revedin presidente gruppo UE scali crociere..."  
(Ansa, Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, Il Nautilus)

### Livorno:

- "...Comitato gestione e Porto 2000..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)  
"...pieno di Crocieristi..."  
(La Gazzetta Marittima, Il Telegrafo, Il Tirreno)  
"...Lavori si consolidamento alle dighe ..." (Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, Il Telegrafo)  
"...Simposio "Il ruolo del Mare..."..."  
(L'Informatore Navale, Il Nautilus, Il Telegrafo)

### Civitavecchia:

- "...Maxi collaudo..." (La Gazzetta Marittima, Civonline)  
"...Convegno sui sistemi di Compagnia Portuale..."  
(La Gazzetta Marittima)  
"...Dogane, Uilpa..." (Civonline)

### Salerno:

- "...dati positivi, anche per merito del porto..." (Ansa)  
"...un piano per loberare il porto..." (lacittadisalerno.it)

### Messina:

- "...Prg del porto..." (Gazzetta del sud)  
"...Tremestieri: il via ai lavori..." (Giornale di Sicilia, La Gazzetta Marittima, Civonline)

### Catania:

- "...aspettative nuova presidenza per nuova vita dei traffici..."  
(Quotidiano di Sicilia)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

### Focus:

- **Zone economiche Speciali** (La Gazzetta Marittima)

## Altre notizie di Shipping e Logistica

### Informare

### Notiziario C.I.S.Co

PARLA IL CONSOLE A SHANGHAI. «L'OBIETTIVO È PORTARE QUI LE NOSTRE AZIENDE»

## «Serve più Italia nell'economia cinese»

Beltrame: «La reciprocità non c'è ancora, ma le opportunità di sviluppo esistono»

### L'INTERVISTA

dal nostro inviato  
SIMONE GALLOTTI

**SHANGHAI.** I rapporti di forza sono evidentemente diversi, tra Cina e Italia. Per questo anche sui grandi progetti che sembrano garantire opportunità senza rischi come la Via delle Seta, è meglio fare attenzione. «Manca la reciprocità» spiega Stefano Beltrame, console generale a Shanghai da 4 anni. È il punto centrale per capire anche il passaggio epocale che Pechino sta per varare. A novembre ci sarà il "China Import Expo": tutti i paesi arriveranno a Shanghai per mettere in mostra il meglio dei propri prodotti, pronti a invadere il mercato cinese: «Un'occasione epocale che non dobbiamo mancare».

**In Italia siamo convinti che la Silk road porterà una valanga di investimenti nel nostro Paese...**

«Ci sono dei "però", che spesso sono gli stessi cinesi a mettere in risalto: la One Belt One Road deve essere nei due sensi. Noi compriamo, voi vendete. È quello che ci ripetono. Ma serve una reciprocità effettiva».

**In che senso?**

«Pensi agli investimenti industriali. I cinesi hanno comprato Pirelli, un altro accordo

che rappresenta i principali investimenti cinesi in Italia è stato fatto con Ansaldo Energia. Il contrario, cioè italiani che comprano la totalità o parte di aziende in Cina, non è possibile. Per questo dico che bisogna fare attenzione».

**Anche sull'apertura al mercato, la Cina potrebbe fare di più...**

«Se parliamo di Via della Seta, noi negoziamo con loro anche per comprare in Paesi terzi, come il Pakistan. In questo la nostra esperienza diplomatica è molto utile».

**Come state operando?**

«Noi vorremmo che le aziende italiane fossero in grado di partecipare anche a gare cinesi. La realizzazione in infrastrutture in particolare, visti i grandi progetti in corso, ma anche opere pubbliche e ospedali».

**Vi siete dati una scadenza per ottenere qualche apertura da Pechino?**

«Ci stiamo lavorando. Ma dobbiamo discutere seriamente di questi aspetti».

**A novembre la Cina lancerà la più grande fiera del mondo dedicata alle importazioni che servono al colosso asiatico per crescere...**

«È il nuovo stile di vita cinese, orientato molto di più alla qualità, come ha spiegato il presidente Xi Jinping. Festeggiano con questa esposizione la loro apertura al mercato».

**Un po' limitata...**

«Si coglie meglio l'apertura non guardando agli stock, ma ai flussi degli ultimi trent'anni. È un fatto rivoluzionario, anche se questa apertura è molto distante ancora dalla nostra».

**Ma una volta ottenuta la reciprocità?**

«Qualche analista dice che saranno sempre avvantaggiati i cinesi per le economie di scala».

**Oggi l'Italia importa molto di più dalla Cina di quanto non esporti. Lei si è dato l'obiettivo di riportare la bilancia in equilibrio...**

«È un obiettivo ambizioso e di lungo periodo. Però deve spronarci a crescere a doppia cifra in alcuni comparti che potrebbero prendere il volo».

**Quali ad esempio?**

«C'è il mobile che sta andando molto bene, con una crescita del 20%; poi i prodotti industriali tecnologicamente avanzati. E l'agroalimentare che oggi in Cina è carente e che avrebbe grandi prospettive, anche se è necessario conoscere il mercato: un cinese medio pranza bevendo the, non riusciremo mai a fargli bere vino tutti i giorni durante i pasti».

**La comunità italiana a Shanghai è numerosa?**

«Rispetto a francesi e inglesi, no. Parigi conta 20 mila connazionali, noi arriviamo a 3.500. La Francia ha una concessione da 200 anni, qui sono arrivati per primi. Ma noi abbiamo una comunità di grande qualità».

## Da Transport Logistic China un messaggio alle economie

La partecipazione dei porti italiani e le preoccupazioni per i venti di protezionismo innescati dagli Usa - La "Via della seta" e le reti europee

SHANGHAI - Si è chiusa da qualche giorno l'ottava edizione della fiera Transport Logistic China cui hanno partecipato, come già abbiamo scritto, ben dieci sistemi portuali italiani nella collettiva cura-

ta da Assoporti. Mercoledì scorso il salone, che si è svolto presso il nuovo centro fieristico internazionale di Shanghai (SNIEC) ha visto molto impegno dall'Italia con le relazioni del presidente di Assoporti Zeno

D'Agostino e del presidente del "sistema" del mar ligure occidentale Paolo Emilio Signorini sulle prospettive di Genova e Savona anche in relazione alla "Via della seta", quest'ultima in un meeting

organizzato da Intermed.

Transport Logistic China ha assunto da tempo un ruolo leader nel continente asiatico, come confermano i record delle varie edizioni biennali (nel 2016 ci sono stati 602 espositori provenienti da 48 paesi.

(segue a pagina 10)

### Da Transport Logistic China

oltre 22.000 visitatori da 65 paesi; numeri che sembrano addirittura superati nell'edizione appena conclusa) e l'alto livello del programma conferenze, definito dagli stessi organizzatori come: "l'appuntamento

congressuale più completo per la logistica in Cina".

Da Shanghai è arrivata anche la conferma - se ce ne fosse stato bisogno - dello spostamento dell'asse mondiale della logistica verso il Far East: ma anche la conferma che le pre-

occupazioni del mondo dello shipping rispetto alla stretta protezionistica della politica Usa del presidente Trump vengono prese molto sul serio. Nuovi rischi, minacce di ritorsioni incrociate ed esibizioni "muscolari" nel campo dell'economia - è stato ribadito a

Shanghai - non aiutano la crescita e l'equilibrata economia e lo sviluppo di paesi che faticosamente cercano di emergere dal sotto-sviluppo. Tutti temi che saranno portati a breve anche alla valutazione dei governi occidentali, compreso quello (si spera in arrivo) dell'Italia.

# I porti italiani alla conquista del mercato cinese / VIDEO

Shanghai - L'Italia dei porti si presenta agli investitori asiatici alla fiera Transport&Logistic, tra le più importanti al mondo. I piani e le offerte dei presidenti delle Authority nelle video interviste realizzate durante l'evento.

Genova - Si è conclusa la fiera Transport&Logistic a Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. La manifestazione biennale a cui partecipano 30.000 visitatori provenienti da tutto il mondo, in particolare dal Far East, è uno degli appuntamenti più importanti del settore.

Come l'omonima fiera di Monaco raggruppa tutti i player del settore logistico e intermodale aereo, ferroviario e portuale. Il padiglione italiano promosso e coordinato da **Assoporti** ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, **Pechino e Shanghai**.

Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai **Stefano Beltrame** insieme al presidente di Assoporti, **Zeno D'Agostino**, con la partecipazione di tutti i rappresentanti degli scali.

Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori cinesi presenti in Fiera.

«Stiamo lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano» ha spiegato D'Agostino a margine di alcuni incontri «le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e l'interlocuzione con i cinesi fossero numerosi e sostanziali. Con tutti i miei colleghi presidenti abbiamo dato massima disponibilità a fornire collaborazione per lo sviluppo del traffico e l'attrazione degli investimenti. Stiamo lavorando su accordi specifici insieme agli uffici dell'Italian Trade Agency in Cina per dare concretezza ai nostri progetti».

## Spezia e Marina di Carrara presentati a Shanghai

Roncallo: gli operatori cinesi si sono dimostrati molto interessati

SHANGHAI – I porti di Spezia e Marina di Carrara sono stati presentati al Transport Logistic di Shanghai, la più importante fiera internazionale dedicata al settore dello shipping e della Logistica.

All'interno del padiglione "Italian Ports Association" curato da Assoporti, sotto lo slogan "One country, all the logistics", è stato presentato il sistema portuale italiano e le potenzialità del suo network nei confronti della Cina e dei mercati dell'intero Far East.

Alla presentazione dei porti italiani, tra cui quello di La Spezia e Marina di Carrara da parte della Presidente AdSp Carla Roncallo, era presente il Console generale d'Italia a Shanghai, Stefano Beltrame, il quale ha sottolineato quanto sia importante oggi presentarsi come sistema italiano di fronte agli operatori cinesi che in conseguenza dell'iniziativa One Belt One Road stanno guardando con sempre maggiore interesse al nostro Paese. Il porto della Spezia, già oggi può contare su quattro servizi settimanali da/per i principali porti cinesi (Shanghai, Hong Kong, Xiamen, Qingdao, Ningbo).

Per lo scalo ligure, il mercato cinese rappresenta circa il 12% del traffico totale in export e circa il 50% in import.

"Gli operatori incontrati durante le giornate della manifestazione fieristica – ha dichiarato la presidente dell'AdSp, Carla Roncallo – si sono dimostrati fortemente interessati al nostro sistema portuale, pur chiedendo certezze sui tempi necessari ad attuare gli ampliamenti e gli adeguamenti dei fondali previsti dal Piano regolatore portuale, condizione ritenuta indispensabile per mantenere la centralità del porto, e hanno accolto con favore gli sforzi in campo per assicurare il raggiungimento degli obiettivi predetti".

Quanto al porto di Marina di Carrara, la delegazione della AdSp ha dato appuntamento agli operatori all'imminente appuntamento fieristico dedicato al Break bulk di fine mese a Brema, dove saranno presentati gli ultimi programmi di sviluppo del porto toscano ed il futuro assetto organizzativo che si spera possa introdurre significative crescite di traffici.

## Spezia rinsalda il legame con la Cina al Transport Logistic Shanghai

**Spezia, il mercato cinese rappresenta circa il 12% del traffico totale in export e circa il 50% in import.**

**SHANGHAI** Giornata conclusiva del **Transport Logistic di Shanghai**, la più importante fiera internazionale dedicata al settore dello shipping e della Logistica.

I porti di La Spezia e Marina di Carrara sono presenti alla fiera nel padiglione "Italian Ports Association" sotto lo slogan "One country, all the logistics", è stato presentato il sistema portuale italiano e le potenzialità del suo network nei confronti della Cina e dei mercati dell'intero Far East.

Alla presentazione dei porti italiani, tra cui quello di La Spezia e Marina di Carrara da parte della presidente ADSP **Carla Roncallo**, era presente il console generale d'Italia a Shanghai, **Stefano Beltrame**, il quale ha sottolineato quanto sia importante oggi presentarsi come sistema italiano di fronte agli operatori cinesi che in conseguenza dell'iniziativa One Belt One Road stanno guardando con sempre maggiore interesse al nostro Paese. Il porto della Spezia, già oggi può contare su 4 servizi settimanali da/per i principali porti Cinesi (Shanghai, Hong Kong, Xiamen, Qingdao, Ningbo).

**Per il porto della Spezia, il mercato cinese rappresenta circa il 12% del traffico totale in export e circa il 50% in import.**

*"Gli operatori incontrati durante le giornate della manifestazione fieristica – ha dichiarato la presidente Roncallo – si sono dimostrati fortemente interessati al nostro sistema portuale, pur chiedendo certezze sui tempi necessari ad attuare gli ampliamenti e gli adeguamenti dei fondali previsti dal PRP, illustrati durante la presentazione, condizione ritenuta indispensabile per mantenere la centralità del nostro porto, e hanno accolto con favore gli sforzi in campo per assicurare il raggiungimento degli obiettivi predetti".*

Quanto al porto di Marina di Carrara, la delegazione della AdSP ha dato appuntamento agli operatori all'imminente appuntamento fieristico dedicato al Break bulk di fine mese a Brema, dove saranno presentati gli ultimi programmi di sviluppo del porto toscano ed il futuro assetto organizzativo che si spera possa introdurre significative crescite di traffici.

### Augusta| I porti di Augusta e Catania a Shangai

Augusta| I porti di Augusta e Catania a ShangaiAttualità0I porti di Augusta e Catania, che fanno parte dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale, presieduta da Andrea Annunziata, sono presenti alla Fiera " Trasport Logistic China ", uno degli eventi internazionali più importanti dedicati alla logistica e ai trasporti, che si sta svolgendo a Shangai dal 16 maggio e che si concluderà oggi, al quale hanno assicurato la propria adesione 602 espositori provenienti da 48 nazioni, i cui stand espositivi saranno visitati da oltre 22.000 operatori specializzati del settore provenienti da 65 Paesi.I porti siciliani si confrontano con i grandi "player" mondiali, forti delle nuove progettualità riguardanti l' ammodernamento delle infrastrutture portuali, che costituiscono gli "asset" strategici per connettersi alla cosiddetta nuova " via della seta" e competere, alla pari, con i più importanti scali del Mediterraneo. La " mission " strategica assegnata dal "Tycoon " Annunziata alla delegazione del management portuale è quella di promuovere i due scali, per attrarre nuove quote di traffico marittimo commerciale, e soprattutto investimenti nell' area del nostro Sud- Est. "Stiamo di fatto, già scrivendo la

storia futura della Sicilia,- afferma il presidente Annunziata - "mirando ad una inedita combinazione tra mare, ferro, aria e strada, che rappresenta una preziosa opportunità, sia in termini logistici ed economici, oltre che di rispetto ambientale". A Shangai sono state presentate i progetti cantierabili di nuovi piazzali, la cui superficie complessiva è di oltre 100.000 mq, le cui gare sono bandite entro l' anno, mentre i lavori riguardanti la realizzazione di nuove banchine portuali lunghe 600 metri saranno avviati nel prossimo mese di giugno.Il porto di Catania ha presentato la nuova darsena tragetti, specializzata per il traffico " ro-ro" e " ro-pax", diventato uno dei più importanti poli delle cosiddette "autostrade del mare" del nostro Paese, e dove è presente inoltre, un terminal container che movimentata il maggiore traffico containerizzato della Sicilia, rilasciato in concessione all' impresa portuale EST presente in fiera con un proprio stand espositivo."La Sicilia, come l' Irlanda, la Polonia, e altri Paesi dove sono stata istituite le Zes (Zone Economiche Speciali), ritiene il presidente Annunziata, "potrà offrire nuove opportunità di sviluppo agli Operatori economici che vogliono investire nelle aree delimitate dal redigendo piano strategico promosso dalla Regione Siciliana, grazie al credito di imposta fino a 50 milioni di euro, alla semplificazione ed alla velocizzazione delle procedure previste dalla speciale legislazione".Un valore aggiunto, per rendere ancora più appetibile non solo i nostri porti, ed i loro retro porti, ma l' intero distretto industriale produttivo della Sicilia orientale, ed in particolare il nostro punto di

forza: l' agroalimentare, che con le sue eccellenze possono fare la differenza per trainare l' economia della nostra regione in un mercato che è sempre più globale e fortemente competitivo. Visualizzazioni: 12.

CON LA POSSIBILITÀ OFFERTA DALLO SVILUPPO DI PORTO MARGHERA

## Un Fondaco 4.0 a Venezia per la nuova Via della Seta

L'intervento con la proposta del presidente Musolino dalla fiera Transport Logistic China di Shanghai



Nella foto: Pino Musolino al TLC di Shanghai.

SHANGHAI - Un "Fondaco 4.0" a Venezia e Porto Marghera per cogliere le opportunità offerte dalla strategia cinese della Nuova Via della Seta e garantire uno sviluppo porto-centrico dello scalo veneziano. È quanto ha annunciato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, partecipando all'evento "A natural connection for China in Europe", organizzato da Assoportri alla fiera Transport Logistic China di Shanghai.

Venezia è infatti al centro della strategia della Nuova via della Seta - sottolinea una nota dell'AdSP veneziana - non solo per quanto concerne il trasporto container ma anche per quanto riguarda i prodotti siderurgici e i Project Cargo per i quali il porto lagunare è leader indiscusso a livello

nazionale. Oggi, grazie all'essenza multipurpose dei porti di Venezia, che si traduce nella possibilità di importare varie materie prime a sostegno della produzione del tessuto manifatturiero del Nordest e dell'Italia ed esportare prodotti ad alto o altissimo valore aggiunto, è possibile guardare ad uno sviluppo sostenibile e concreto di Porto Marghera, luogo dove i traffici marittimi si affiancano e sostengono la produzione. Un luogo in cui tornare a investire e insediare attività produttive in virtù di un circolo virtuoso che lega insieme manifattura e logistica.

"Da molto tempo sostengo la visione porto-centrica", ha dichiarato il presidente Pino Musolino, "secondo cui sono il consumo e la produzione ad alimentare il commercio che, a sua volta, sostiene e rafforza la logistica.

Ritengo infatti che una strategia di sviluppo portuale orientata all'iperfortia infrastrutturale fine a se stessa, oltre a non essere sostenibile dal punto di vista ambientale, non produca nemmeno risultati soddisfacenti in termini economici poiché non innesci un automatico aumento dei traffici".

Da qui l'idea di replicare il modello vincente che fece di Venezia la Regina dei Mari. La zona di Rialto infatti era il cuore pulsante del commercio e fu lo sviluppo del commercio a espandere le rotte marittime da un lato e la realizzazione dei "Fondaci" - veri e propri centri riservati ai principali partner commerciali della Serenissima - nell'area realtina. Da qui l'idea di realizzare un "Fondaco 4.0", a Venezia e a Porto Marghera, per far incontrare da un lato i partner commerciali del Porto di Venezia e dall'altro produzione e manifattura.

"La via della Seta è una straordinaria opportunità", conclude il presidente, "ma è necessario interloquire pazientemente con la Cina e con gli altri Paesi interessati dalla strategia del colosso asiatico facendo pesare la qualità produttiva e manifatturiera europea (italiana in primis), le potenzialità di innovazione logistica basata anche sulla digitalizzazione, l'accrescimento del know-how tecnologico nel settore dei trasporti. E tutto questo, non per ottenere finanziamenti ma accordi di natura commerciale, non per elemosinare facili accessi a strumenti finanziari ma per sviluppare e ottimizzare le nostre catene logistiche; non per chiudere i mercati ma per aprirli a condizioni di reciprocità".

## Porti: Revedin (Venezia) presidente gruppo Ue scali crociere

Gruppo di lavoro su servizi passeggeri e rapporti con città

(ANSA) - VENEZIA, 18 MAG - Antonio Revedin, Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, è stato nominato Presidente del "Cruise and Ferry Port Network", think-tank della Espo (European Sea Ports Organisation) di cui fanno parte i rappresentanti dei maggiori scali europei per crociere e traghetti.

Il network affronta i temi della pianificazione delle infrastrutture, dei servizi per i passeggeri, delle relazioni tra porto e città, dell'ambiente e della security, ponendosi come interlocutore di riferimento rispetto al Parlamento Europeo e alla Commissione Europea. Il "Cruise and Ferry Port Network" si occupa inoltre di redigere il "codice di buone pratiche" che costituisce un riferimento per le strategie in materia di crociere e traghetti per i porti.

"L'implementazione di corrette strategie di sviluppo del settore crociere e traghetti - afferma Revedin - deve essere costantemente monitorata. Non solo perché è necessario garantire una pianificazione in linea con i trend di mercato che porti allo sviluppo dei traffici; altrettanta attenzione infatti deve essere posta alla sostenibilità dei trasporti e della catena logistica, ed è ciò che accade a Venezia. La funzione di homeport dello scalo crociere e la progressiva crescita del settore traghetti, che ha superato il 40% nel 2017, ci impongono infatti di adottare le migliori best practice. La nomina a presidente del Cruise and Ferry Port Network mi permetterà di rappresentare, a livello europeo, le soluzioni adottate a Venezia e al contempo - conclude - garantirà un continuo confronto con le attività svolte negli altri porti Ue".

# Messaggero Marittimo

---

## Revedin presidente Cruise and Ferry Port Network

Nella struttura Espo fanno parte i rappresentanti degli scali europei

VENEZIA – Antonio Revedin, direttore pianificazione strategica e sviluppo dell'AdSp del mare Adriatico settentrionale è stato nominato presidente del "Cruise and Ferry Port Network", think-tank della Espo (European Sea Ports Organisation) di cui fanno parte i rappresentanti dei maggiori scali europei per crociere e traghetti.

Il network affronta i temi della pianificazione delle infrastrutture, dei servizi per i passeggeri, delle relazioni tra porto e città, dell'ambiente e della security, ponendosi come interlocutore di riferimento rispetto al Parlamento europeo e alla Commissione europea.

Il "Cruise and Ferry Port Network" si occupa, inoltre, di redigere il "codice di buone pratiche" che costituisce un riferimento per le strategie in materia di crociere e traghetti per i porti. La nomina riconosce l'eccellenza e la lunga esperienza dello scalo veneziano nel gestire con successo importanti flussi di traffico passeggeri in un contesto urbano delicato e in costante equilibrio con le esigenze del porto commerciale e industriale.

"L'implementazione di corrette strategie di sviluppo del settore crociere e traghetti", conferma il direttore Revedin, "deve essere costantemente monitorata. Non solo perché è necessario garantire una pianificazione in linea con i trend di mercato che porti allo sviluppo dei traffici; altrettanta attenzione infatti deve essere posta alla sostenibilità dei trasporti e della catena logistica ed è ciò che accade a Venezia.

La funzione di homeport dello scalo crociere e la progressiva crescita del settore traghetti, che ha superato il 40% nel 2017 anche in virtù di un moderno terminal dedicato esclusivamente a Ro/Ro e Ro/Pax, ci impongono infatti di adottare le migliori "best practice". In questo senso, la nomina a presidente del "Cruise and Ferry Port Network" mi permetterà di rappresentare, a livello europeo, le soluzioni adottate a Venezia e, al contempo, garantirà un continuo confronto con le attività svolte negli altri porti Ue".

### ANTONIO REVEDIN NOMINATO PRESIDENTE CRUISE AND FERRY PORT NETWORK DELL'ESPO, L'ORGANIZZAZIONE DEI PORTI EUROPEI



Venezia, 18 maggio 2018 – Antonio Revedin, Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo dell'AdSPMAS è stato nominato Presidente del "Cruise and Ferry Port Network", think-tank della ESPO (European Sea Ports Organisation) di cui fanno parte i rappresentanti dei maggiori scali europei per crociere e traghetti.

Il network affronta i temi della pianificazione delle infrastrutture, dei servizi per i passeggeri, delle relazioni tra porto e città, dell'ambiente e della security, ponendosi come interlocutore di riferimento rispetto al Parlamento Europeo e alla Commissione Europea. Il "Cruise and Ferry Port Network" si occupa, inoltre, di redigere il "codice di buone pratiche" che costituisce un riferimento per le strategie in materia di crociere e traghetti per i porti.

La nomina riconosce l'eccellenza e la lunga esperienza dello scalo veneziano nel gestire con successo importanti flussi di traffico passeggeri in un contesto urbano delicato e in costante equilibrio con le esigenze del porto commerciale e industriale.

"L'implementazione di corrette strategie di sviluppo del settore crociere e traghetti", conferma il Direttore Antonio Revedin, "deve essere costantemente monitorata. Non solo perché è necessario garantire una pianificazione in linea con i trend di mercato che porti allo sviluppo dei traffici; altrettanta attenzione infatti deve essere posta alla sostenibilità dei trasporti e della catena logistica ed è ciò che accade a Venezia. La funzione di homeport dello scalo crociere e la progressiva crescita del settore traghetti, che ha superato il 40% nel 2017 anche in virtù di un moderno terminal dedicato esclusivamente a Ro/Ro e Ro/Pax, ci impongono infatti di adottare le migliori "best practice". In questo senso, la nomina a Presidente del "Cruise and Ferry Port Network" mi permetterà di rappresentare, a livello europeo, le soluzioni adottate a Venezia e, al contempo, garantirà un continuo confronto con le attività svolte negli altri porti UE".

## Il Nautilus

---

### ANTONIO REVEDIN NOMINATO PRESIDENTE “CRUISE AND FERRY PORT NETWORK” DELL’ESPO



VENEZIA – Antonio Revedin, Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo dell’AdSPMAS è stato nominato Presidente del “Cruise and Ferry Port Network”, think-tank della ESPO (European Sea Ports Organisation) di cui fanno parte i rappresentanti dei maggiori scali europei per crociere e traghetti.

Il network affronta i temi della pianificazione delle infrastrutture, dei servizi per i passeggeri, delle relazioni tra porto e città, dell’ambiente e della security, ponendosi come interlocutore di riferimento rispetto al Parlamento Europeo e alla Commissione Europea. Il “Cruise and Ferry Port Network” si occupa, inoltre, di redigere il “codice di buone pratiche” che costituisce un riferimento per le strategie in materia di crociere e traghetti per i porti.

La nomina riconosce l’eccellenza e la lunga esperienza dello scalo veneziano nel gestire con successo importanti flussi di traffico passeggeri in un contesto urbano delicato e in costante equilibrio con le esigenze del porto commerciale e industriale.”L’implementazione di corrette strategie di sviluppo del settore crociere e traghetti” – conferma Antonio Revedin – “deve essere costantemente monitorata. Non solo perché è necessario garantire una pianificazione in linea con i trend di mercato che porti allo sviluppo dei traffici; altrettanta attenzione infatti deve essere posta alla sostenibilità dei trasporti e della catena logistica ed è ciò che accade a Venezia.

La funzione di homeport dello scalo crociere e la progressiva crescita del settore traghetti, che ha superato il 40% nel 2017 anche in virtù di un moderno terminal dedicato esclusivamente a Ro/Ro e Ro/Pax, ci impongono infatti di adottare le migliori “best practice”. In questo senso, la nomina a Presidente del “Cruise and Ferry Port Network” mi permetterà di rappresentare, a livello europeo, le soluzioni adottate a Venezia e, al contempo, garantirà un continuo confronto con le attività svolte negli altri porti UE”.

## RETROSCENA ECCO LE QUESTIONI PIU' STRINGENTI E CHE ATTENDONO UNA SOLUZIONE A BREVE Comitato gestione e Porto 2000, due nodi per l'autorità

RIPRENDE domani, sia pure con la parentesi del 'ponte' di Santa Giulia, la serie di impegni dei vertici dell'Autorità portuale, con il presidente Stefano Corsini che sarà anche relatore privilegiato del meeting internazionale sulla politica comune nel Mediterraneo per la logistica portuale. Ma i temi del 'sistema locale' sono ancora più stringenti: in particolare si attendono chiarimenti su due aspetti ancora rimasti irrisolti: la piena e legittima articolazione del comitato di gestione del 'sistema' - dopo le dimissioni del rappresentante della Regione Vanni Bonadio - e la definitiva conclusione della gara per la gestione della Porto 2000, vinta ormai quasi un anno fa dal raggruppamento tra Msc (Mediterranea Shipping Company) e gruppo Onorato, ma rimasta in stand-by. Sull tema delle crociere, cui la Porto 2000 è istituzionalmente delegata (insieme al settore dei traghetti) molti porti si stanno dando

da fare, a cominciare dalla vicina La Spezia, dove nascerà a breve un forte potenziamento della stazione marittima e con la significativa dichiarazione d'interesse anche della stessa Msc. Va tenuto presente che oggi la flotta mercantile di bandiera italiana è tra le

### LE SCELTE

**Ci sono importanti decisioni da prendere per il futuro degli scali di Livorno e Piombino**

principali al mondo (la terza dei grandi paesi riuniti nel G20) e si situa intorno ai 16 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici). Il nostro Paese mantiene la leadership europea proprio nel traffico crocieristico (con 4.600 scali di navi e 6,2 milioni di pas-

seggeri), e nella costruzione di navi passeggeri e motor-yacht di lusso. Il porto di Livorno, che nel 2017 ha subito un pesante ridimensionamento negli arrivi delle crociere, punta a ripartire e i segnali per i primi quattro mesi di quest'anno sono, come abbiamo recentemente riferito, positivi: ma lo stallo sulla 'Porto 2000' non aiuta.

Preoccupa anche la 'governance'. L'uscita del rappresentante della Regione dal comitato di gestione ha aperto un vuoto che da Firenze non è stato ancora colmato e che probabilmente richiederà un'attesa non breve. Se si aggiunge a ciò il fatto che dei 5 membri previsti il comitato ne ha realmente solo 3 titolari a pieno diritto (il rappresentante del Comune di Livorno è 'temporaneo' per dichiarazione dello stesso sindaco Nogarin) si capisce che la situazione è delicata. Molto delicata anche in relazione alle tante decisioni urgenti da prendere, sia per Livorno che per Piombino.

A.F.



**IMPEGNI**  
Stefano Corsini

**LA LOGISTICA** PARLA IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ. «PRONTI ALLA RIPRESA DEGLI INCONTRI»

## Porto, Corsini ha fiducia nel nuovo interlocutore

IL PRESIDENTE dell'Autorità di Porto Corsini ha espresso soddisfazione per l'accordo raggiunto che riguarda da vicino anche i traffici merci sulle banchine piombinesi. «Con il subentro del nuovo partner industriale si può tirare un sospiro di sollievo e cominciare una nuova avventura che attraverso l'ottimale utilizzo dello strumento concessorio conduca Piombino alla rinascita dei traffici siderurgici e allo sviluppo di inediti traffici». Così il presidente dell'Autorità di sistema portuale del

Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, sulla firma avvenuta giovedì sera al ministero dello Sviluppo Economico che ha ufficializzato il passaggio di consegne dello stabilimento di Piombino da Cervital alle mani del gruppo Jindal.

«A SEGUITO di questa firma – ha proseguito Corsini – potremo completare il lavoro di competenza per la revisione del testo dell'accordo di programma per l'area di Piombino,

relativo alla gestione degli aspetti concessori delle aree demaniali marittime necessarie per l'attuazione del programma industriale del nuovo soggetto industriale, con il quale avevamo già avviato un primo confronto. Siamo pronti alla ripresa degli incontri tecnici al Ministero dello sviluppo economico per la definizione dei dettagli di questo nuovo accordo». Le questioni relative alle concessioni demaniali sul porto di Piombino sono state uno dei punti principali di discussione fra le parti in queste settimane di trattative.



**AUTHORITY** Stefano Corsini commenta la firma di Jindal

SVOLTA DOPO I LAVORI

## Molo Novo, l'Authority ripenza l'altolà

■ INCRONACA

# Barche al Molo Novo, la svolta dopo il divieto

L'Authority vara lavori alla Diga della Meloria (da finire entro metà luglio) poi si potrà ripensare il divieto. Approfondimenti anche per Curvilinea e Vegliaia

PORTO

► LIVORNO

Dopo la manifestazione dei 200 diportisti e pescasportivi al Molo Novo, dopo l'ondata di mugugni via social capitanati dal consigliere comunale Marco Ruggeri e dal campione del mondo di pesca Marco Volpi, dopo l'intervento dell'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli, ecco che arriva la svolta sulla complicata vicenda del divieto con cui l'Authority rende off limits il Molo Novo, la Diga della Meloria e la Vegliaia.

Non è la rimozione del divieto ma, mentre l'estate si avvicina, apre concretamente la strada a rendere di nuovo fruibili le dighe foranee ora completamente interdette.

Riguardo alla diga della Meloria, l'istituzione portuale mette in cantiere lavori di consolidamento del coronamento di banchina (che termineranno entro metà luglio): è impor-

tante per arrivare a rivedere il provvedimento iniziale, magari definendo una «regolamentazione di accesso ed utilizzo della struttura, nei limiti consentiti dalle esigenze di tutela della sicurezza pubblica». Tradotto: non si torna indietro là dove restano pericoli, ma per il resto «sono allo studio misure interdittive transitorie alternative».

Qualcosa del genere vale anche per Curvilinea e Vegliaia: con questo «stesso spirito» sarà l'Authority a compiere «approfondimenti tecnici» per valutare «l'eventuale possibilità di eseguire interventi» tali da poter riconsiderare il divieto almeno in alcune zone (cioè là dove «risulterà possibile»).

Ci si è arrivati dopo che Palazzo Rosciano, per iniziativa del presidente Stefano Corsini, aveva lasciato spiragli di discussione. Adesso arriva una nota firmata in tandem dal Comune di Livorno e dall'Authority per indicare un «ulteriore necessario chiarimento» alla cittadinanza. Da un lato, c'è la

consapevolezza di incidere su abitudini consolidate dei livornesi e sul loro rapporto con il mare; dall'altro, c'è l'esigenza di tutelare l'incolumità dei frequentatori dal rischio di crolli e incidenti.

Non è affatto secondario il fatto che Comune e Authority abbiano concordato questa via d'uscita. La conferma arriva dal sindaco Nogarini che, in un post su Facebook, segnala di aver incontrato «diverse volte» sulla questione Molo Novo sia Corsini che i tecnici di Palazzo Rosciano: «Alla fine, così come mi ha chiesto il consiglio comunale, sono riuscito a convincere il presidente Corsini dell'opportunità di rivedere il provvedimento». Nogarini ne parla come di «una vittoria di tutta la città: con questo compromesso tuteleremo sia la sicurezza dei cittadini che la tradizione».

Toni soft collaborativi dopo le durissime polemiche e duelli legali nell'autunno scorso fra i due Palazzi. La soluzione era

stata prefigurata nell'incontro in Regione al tavolo dell'assessore Ceccarelli (con Capitaneria, Authority, Autorità Portuale Regionale, associazioni Fiops e Fipsas e il consigliere regionale Francesco Gazzetti).

Ma l'incontro regionale aveva allargato lo sguardo al complesso della pesca sportiva nei porti toscani. A tal riguardo, Francesco Ruscelli, direttore della Fiops, organizzazione di riferimento del settore, dice che «la direzione è quella giusta» e ringrazia l'assessore Ceccarelli. Ruscelli apprezza l'apertura dell'Authority ma tiene a sottolineare la necessità di «effettuare nei prossimi giorni un sopralluogo congiunto fra i responsabili dell'Autorità portuale e le rappresentanze istituzionali e dei pescatori». Il motivo? Approfondire «le ragioni di messa in sicurezza dell'area che stanno alla base dell'ordinanza» e, al tempo stesso, valutare «la possibilità di trovare soluzioni che possano venire incontro alle richieste legittime avanzate dai pescatori sportivi e ricreativi livornesi».

Mauro Zucchelli

CORSINI SCRIVE AL PRESIDENTE DELL'EUROPARLAMENTO ANTONIO TAJANI

## “Più cooperazione tra i paesi del Mediterraneo”

Importante stringere sinergie con le regioni periferiche - Richiamo alla Blue economy

ROMA - “Dobbiamo sfruttare pienamente i punti di forza dei porti del Mediterraneo in modo che

possano contribuire al meglio allo sviluppo sostenibile ed equilibrato dell'UE nel suo insieme. Per questo

motivo è necessario sviluppare nuove forme di cooperazione tra paesi e regioni”. Corsini prende

carta e penna e scrive al presidente del Parlamento Europeo, Antonio Tajani. Una pagina in inglese dove (segue in ultima pagina)

### Più cooperazione

sono illustrate sommariamente le linee strategiche lungo le quali si sta muovendo l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale e nella quale vengono chieste da parte dell'UE decisioni concrete da prendere nel prossimo futuro. Innanzitutto in Europa, dov'è indispensabile rafforzare la politica di coesione territoriale a favore dei porti del Mediterraneo.

«La principale sfida è quella di integrare il core network, assicurandone l'accessibilità a quelle regioni periferiche con cui è sempre più vitale e necessario stringere nuove importanti sinergie» si legge nel documento. Che apre una serie di interrogativi, come nostro commento, non tanto sul contenuto - che è condiviso da tutto il cluster

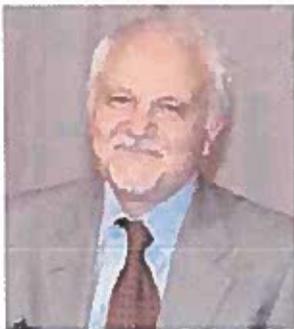
marittimo e portuale nazionale - ma sul fatto che l'iniziativa parta dal presidente di un "sistema" portuale piuttosto che dal vertice dell'associazione. Ci si chiede cioè se la lettera a Tajani faccia parte di un accordo nazionale con D'Agostino - magari concordato nell'ultimo vertice di Livorno il mese scorso - oppure sia stata scritta nella consapevolezza che l'armamento, specie quello ro/ro, abbia bisogno di un incremento delle relazioni commerciali specie con la sponda sud del Mediterraneo.

Corsini - continua la nota ufficiale dell'AdSP - guarda alla Francia, alla Spagna, a Malta e - perché no? - anche ai porti del Maghreb, con cui i porti dell'Alto Tirreno hanno da tempo sviluppato iniziative

congiunte sul fronte della implementazione dei traffici roabili e del fresco così come un proficuo scambio di know how a livello di innovazione tecnologica e digitalization. L'obiettivo dichiarato è uno solo: arrivare a una forma di cooperazione che coinvolga tutti questi Paesi. A oggi non esiste infatti a livello europeo un progetto all inclusive con fondi comunitari da destinare a iniziative congiunte tra i principali Paesi del Mediterraneo occidentale. Allo stato attuale risulta attivo un solo accordo di cooperazione (l'Interreg Italia-Francia Marittimo) che coinvolge per l'appunto solo Roma e Parigi mentre a livello più vasto, il progetto Interreg Med abbraccia tutti i paesi del Mare Nostrum (da Roma

a Cipro e Atene) ma non prevede focus specifici sui porti europei.

È in questo contesto che si inserisce la richiesta di Corsini: «Riteniamo necessario allargare le prospettive della Coesione territoriale: andando oltre il livello regionale, verso un programma macro regionale più ampio che coinvolga tutta l'area del Mediterraneo occidentale». Un argomento di cui si discute fin dai primi anni Novanta, ogni volta che un nuovo Paese entra a far parte dell'Ue. «È necessario sviluppare nuove forme di cooperazione tra Paesi e regioni - conclude il presidente dell'Autorità portuale -: puntare di più sui porti e sulla blue economy, è questa la strada che dobbiamo perseguire a livello europeo per migliorare la EU policy nel settore dei trasporti della coesione territoriale».



Stefano Corsini

CON SEI NAVI DISTRIBUITE TRA LE BANCHINE SPECIALIZZATE E QUELLE COMMERCIALI

## Ieri il "pieno" delle crociere a Livorno

Novemila passeggeri e tremila persone degli equipaggi nel porto labronico - Le ricadute sull'economia della città

LIVORNO - Torno le giornate "ricche" per il porto nel comparto delle crociere. Ieri, venerdì, erano attese ben sei navi per un totale di 9000 mila passeggeri e circa 3000 persone degli equipaggi.

Le navi: Silver Whisper alla Banchina 75, Sovereign al Molo Italia Nord, Ventura alle Banchine 46/47, Seabourn Encore alle Banchine 43,44,45, Crystal Serenity al Molo Italia lato sud, Azamara Quest al Molo Capitaneria. Da segnalare - sottolinea una nota della Porto 2000 - che di queste sei navi ben quattro appartengono alla categoria lusso e che due di queste faranno overnight. Azamara e Silver sono infatti linee che con frequenza prevedono un pernottamento e che scelgono Livorno come scalo meritevole di una sosta prolungata con un programmazione di eventi esclusivi che coinvolgono le eccellenze del territorio e della nostra città.

Non mancano le navi che trasportano un alto numero di passeggeri e che utilizzano i terminal del porto commerciale ed i servizi relativi. Significativa anche la movimentazione di mezzi e servizi a terra programmati per l'intera giornata di ieri: 20 gli shuttle-bus che ogni 15 minuti partivano dalle banchine verso il centro città (via Cogorano) ed oltre 100 sono stati i bus impegnati per le escursioni



Luciano Guerrieri

programmate sul territorio. Senza dimenticare l'indotto derivante dal personale di guide turistiche, autisti di NCC e taxi.

La Società Porto di Livorno 2000 - continua la nota - ha organizzato un potenziamento di tutti i servizi alle navi: in particolare l'impegno di un maggior numero di addetti tra personale hostess, operai e security in banchina. È stato anche incrementato il servizio del personale security anche presso il Punto Informazione di Via Cogorano allertato per tutta la giornata.

Come sempre quando scalano le navi da crociera, si sono svolte operazioni di imbarco viveri e provviste

per le navi da crociera in banchina con l'impegno di tutti i mezzi (camion, carrelli elevatori, transpallets).

"Si è davvero trattato di una giornata speciale - ha commentato il presidente di Porto di Livorno 2000 Luciano Guerrieri - in quanto Livorno esprime tutte le sue potenzialità non solo in termini numerici ma anche in relazione alla qualità dei servizi che, in particolare in questo giorno sono rivolti a linee di alto profilo con passeggeri che rappresentano un target superiore e che può avere delle ottime ripercussioni sull'economia della Regione e anche della città".

Da segnalare che, come già riferito di recente, in questi giorni è partito un servizio speciale dedicati ai passeggeri a mobilità ridotta con la disponibilità di mezzi e personale specializzato che si aggiunge a quello già esistente e funzionante relativo sugli shuttle-bus con tutte le dotazioni specifiche e necessari per questo trasporto.

In una giornata così calda per le crociere ha inciso negli impegni della Porto 2000 anche il traffico passeggeri proveniente dai traghetti: 8 partenze alle banchine della Stazione Marittima e del Porto Mediceo per Sardegna e Corsica operate dalle Compagnie del ferry: Moby e Forship e la linea per Capraia di Toremar.

MIGLIAIA DI CROCIERISTI  
IERI AL PORTO DI LIVORNO  
UNO SBARCO DA RECORD



A pagina 6

# L'INVASIONE

## Migliaia di crocieristi all'assalto: giorno record

SONO stati circa 12.000. Tra turisti e membri dell'equipaggio. Ieri Livorno è stata letteralmente presa d'assalto dai crocieristi di tutto il mondo che, tra le 6 e le 8 del mattino, hanno intravisto dalle rispettive navi il profilo dei Quattro Mori. Sei, in tutto, quelle che ieri hanno gettato gli ormeggi al nostro scalo: Seabourn Encore, Ventura, Silver Whisper, Sovereign, Azamara Quest e Crystal Serenity. Tre provenivano da Civitavecchia, le altre da Portofino, La Valletta e Villefranche. Una pion-

nata record, senza dubbio, visto che da qui alla fine del mese mediamente ne arriveranno un paio al massimo ogni giorno. Delle sei navi in questione quattro di queste appartengono alla categoria lusso e due di queste hanno fatto overnight al porto livornese. Ai numeri di passeggeri e di equipaggio si aggiungono quelli derivanti dalla movimentazione di mezzi e servizi a terra programmati per l'intera giornata: venti gli shuttle-bus che ogni 15 minuti sono partiti dalle banchine verso il cen-

tro città e oltre 100 quelli impegnati per le escursioni programmate sul territorio. E poi le guide turistiche, gli autisti, i taxi. Proprio per questo motivo la società Porto 2000 ha potenziato tutti i servizi alle navi, con l'impiego di un maggior numero di addetti tra personale hostess, operai e security in banchina. Purtroppo, come spesso accade quando ci sono numeri di questo genere, tanti turisti che sbarcano dalle navi da crociera prendono la via della stazione e raggiungono Firenze o Pisa. Ma ieri tanti turisti ci sono anche

## - segue

fermati in città, passeggiando per il centro e visitando i negozi.

**IL PORTO** di Livorno comunque si conferma un hub molto importante per quanto riguarda il traffico crocieristico. Seppur i da-

ti vedano i passeggeri in calo si parla di 807.935 nel 2016 e circa 700.000 nel corso del 2017. La nostra città può essere comunque protagonista andando ad intercettare non solo passeggeri degli sca-

li limitrofi ma anche proponendosi sempre di più quale attrazione per il mercato globale. In questo senso il modello di riferimento è Venezia.

P.B.

### I NUMERI

**IERI NEI VARI ORMEGGI C'ERANO SEI NAVI, QUATTRO DELLA CATEGORIA DI LUSO**

### I PASSEGGERI

**C'ERANO CIRCA 9.000 TURISTI E 3.000 MEMBRI APPARTENENTI AI VARI EQUIPAGGI DELLE NAVI**



**CURIOSITÀ**  
Due signori mentre consultano una cartina di Livorno



**IN GIRO** Turisti stranieri ieri per le strade del centro di Livorno

# CROCCERISTI record

## Livorno da scoprire poche indicazioni per i turisti fai da te

Vanno forte i tour organizzati per chi resta in città  
«Servirebbe un gazebo dell'Ufficio Turistico in piazza»

di Francesca Suggi  
▶ LIVORNO

«How can we enjoy Livorno in a few hours?», si chiedono come potersi godere la città in poche ore Lorrein e Steve Williams. Arrivano dall'Inghilterra. Sono in piazza del Municipio, con altre centinaia di crocieristi americani, australiani, olandesi, belgi, spagnoli e addirittura indiani (in totale ne sono arrivati ieri circa 9mila, più 3mila persone dell'equipaggio, a bordo di sei navi).

Nel giorno del boom delle crociere in città, il loro è uno dei piccoli mondi in movimento sbarcati a Livorno. Sono rimasti in città, niente tour organizzati verso Pisa, Lucca e Firenze («ci siamo già stati», è la motivazione di tanti). Dove andare e cosa fare lo chiedono al *Tirreno* che è in piazza per seguire questi fiumi di turisti che arrivano dal mare. Per capire come si muovono. Cosa conoscono della città e quali servizi e informazioni sulle bellezze della città vengono messi loro a disposizione.

**L'ACCOGLIENZA.** In quella piazza davanti al Comune c'è un motore privato che accoglie i visitatori e macina itinerari: si chiama Citysightseeing Livorno (insieme a Tuscanybus.com). Il gruppo organizza e promuove in piazza i tour verso le città d'arte, poi con il bus rosso scoperto

porta i crocieristi alla scoperta dei tesori cittadini. Da via Coganoro al santuario di Montenero (compresa la possibilità di prendere la funicolare). E ancora casa Modigliani, il lungomare, il museo Fattori, la Venezia: sono i luoghi del turismo che piano piano Livorno è riuscita a promuovere (del neo Museo della Città non se ne parla ancora purtroppo). I tour funzionano. «Lo abbiamo prenotato online perché a bordo nessuno ci propone i tour della città: vogliamo andare sul trenino che porta al santuario», dicono Sally e Bob Brown di Melbourne (Australia), seduti sul bus scoperto. «Da quest'anno il santuario non chiude più per la pausa pranzo: ringraziamo tanto don Luca. È una meta molto gettonata», spiega Arianna Terreni del gruppo Citysightseeing. Così come fa il pienone i giri dei fossi in barca gestiti da coop Itinera e Livorno Sailing. Su come muoversi e cosa fare a Livorno c'è l'Ufficio turistico. È dentro la galleria di Palazzo Grande, con l'ingresso anche in via Pieroni.

**GAZEBO IN PIAZZA CERCASI.** Gli addetti dell'Ufficio Informazioni distribuiscono mappe della città, orientano. Ci sono volantini di eventi e musei dappertutto (pure quello del Museo della Città). Ma lo fanno là dentro. In tanti arrivano, si informano. Ma

tanti altri, invece, si fermano in piazza. E dopo lunghe pause sulle panchine cominciano a girotonolare senza una meta per il centro. L'area del loro peregrinare è sempre la stessa: via Grande, via Buontalenti. Peccato. «C'è un gran bel movimento con i crocieristi qui in centro e a livello economico fa la differenza, manca sinceramente un gazebo dell'Ufficio Turistico, ben visibile, qui in piazza del Municipio, come c'era un tempo. Male non farebbe: tanti turisti neppure vedono l'Ufficio, l'insegna è piccola. Lì vedi vagare senza sapere bene dove andare», dice la sua Patrizia Lococo titolare della gelateria Latte & co. in piazza del Municipio.

**IN GIRO PER LA CITTÀ'.** «Abbiamo la mappa che ci hanno dato a bordo e ci muoviamo con questa, ma si vede che è un po' data-ta: da qui dove possiamo andare?», chiedono i coniugi Rosemary e Howard Button, pantaloncini e maglietta a maniche corte, nel loro "british reale". Lo domandano ancora al *Tirreno* che sta seguendo la giornata tipo dei crocieristi a Livorno. Sono in via Grande. «Stiamo girotonolando, non abbiamo voglia di vedere vetrine». A pochi passi da piazza del Municipio c'è la Venezia "Venice district", un quartiere che si racconta lungo i fossi medicei, un po' come una picco-

la Serenissima. Loro lo sanno? «No. Vale una passeggiata?». Certo che la vale. Si avvicinano gli olandesi Rib e Huub Kaise, stesso look e medesima ricerca di posti da visitare. Insieme decidono di andarsi a fare un giro in Fortezza Nuova e poi in Venezia. E poi, con questa bella giornata di sole, perché non fare un salto alla Terrazza Mascagni. «Come ci arriviamo?», chiede ancora una coppia del Belgio in giro al Mercato Centrale. Serve un bus. Oppure il taxi. C'è una magnifica Terrazza da vedere. «Ormai è tardi, lo faremo un'altra volta», rispondono. «Affari d'oro non si fanno, comunque qualcosa comprano, tipo funghi, formaggi, prosciutto, olio. Siamo contenti quando li vediamo in giro», dicono le sorelle Tiziana ed Iva Stoppa, dell'omonimo banco da 30 anni in Mercato. «Bello vedere l'entusiasmo con il quale i turisti degustano i nostri vini», aggiunge Martina Carriello, delle Vettovaglie.

**SOS TOILETTE PUBBLICA.** Un po' di business, comunque, i crocieristi lo portano in città. Non sono affari d'oro, come dicono al Mercato Centrale, ma qualcosa comprano. Per esempio le ciliege e la frutta in generale del banco di via Buontalenti di Claudio Stefanini: «In tanti comprano la frutta e se la mangiano subito: a Livorno fa bene averli in giro, sia

## Lavori di consolidamento alle dighe di Livorno

Sarà riconsiderato dalla AdSp il provvedimento di interdizione

LIVORNO – Il Comune di Livorno e l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, in merito all'Ordinanza dell'AdSp n. 11 del 13 Aprile 2018, con la quale è stata disposta l'interdizione dell'accesso alle dighe foranee del porto di Livorno, intendono far presente alla cittadinanza un ulteriore necessario chiarimento.

Il provvedimento, pur nella consapevolezza di incidere sulla consuetudine da parte dei pescatori sportivi e dei cittadini in genere di usufruire delle strutture delle dighe foranee per attività sportive e di tempo libero, si è reso necessario nel primario interesse di tutela della pubblica incolumità.

Tuttavia tenendo conto delle aspettative della cittadinanza, l'AdSp ha già programmato, per quanto concerne la diga della Meloria, l'esecuzione di lavori di consolidamento del coronamento di banchina, la cui conclusione è prevista entro il giorno 15 del prossimo mese di Luglio. Ciò, potrà consentire di riconsiderare il provvedimento di interdizione, con apposita regolamentazione di accesso ed utilizzo della struttura, nei limiti consentiti dalle esigenze di tutela della sicurezza pubblica. Fermo restando l'esigenza di tutela della sicurezza, sono allo studio misure interdittive transitorie alternative.

Per quanto concerne le dighe Curvilinea e Vegliaia, nello stesso spirito, l'AdSp effettuerà approfondimenti tecnici per valutare l'eventuale possibilità di eseguire interventi che permettano di fare analoga riconsiderazione del provvedimento di interdizione, relativamente alle zone in cui ciò risulterà possibile.

# L'Informatore Navale

---

## LIVORNO: A proposito di dighe foranee....



Livorno, 18 maggio 2018 – Il Comune di Livorno e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in merito all’Ordinanza dell’AdSP n. 11 del 13 aprile 2018, con la quale è stata disposta l’interdizione dell’accesso alle dighe foranee del porto di Livorno, intendono rendere noto alla cittadinanza un ulteriore necessario chiarimento.

Il provvedimento, pur nella consapevolezza di incidere sulla consuetudine da parte dei pescatori sportivi e dei cittadini in genere di usufruire delle strutture delle dighe foranee per attività sportive e di tempo libero, si è reso necessario nel primario interesse di tutela della pubblica incolumità.

Tuttavia tenendo conto delle aspettative della cittadinanza, l’AdSP ha già programmato, per quanto concerne la diga della Meloria, l’esecuzione di lavori di consolidamento del coronamento di banchina, la cui conclusione è prevista entro il giorno 15 del prossimo mese di luglio. Ciò, potrà consentire di riconsiderare il provvedimento di interdizione, con apposita regolamentazione di accesso ed utilizzo della struttura, nei limiti consentiti dalle esigenze di tutela della sicurezza pubblica. Fermo restando l’esigenza di tutela della sicurezza, sono allo studio misure interdittive transitorie alternative.

Per quanto concerne le dighe Curvilinea e Vegliaia, nello stesso spirito, l’AdSP effettuerà approfondimenti tecnici per valutare l’eventuale possibilità di eseguire interventi che permettano di fare analoga riconsiderazione del provvedimento di interdizione, relativamente alle zone in cui ciò risulterà possibile.

## Dighe vietate, l'Authority apre alla Meloria

L'INTESA è più vicina. Ma per adesso, almeno fino a luglio, le cose cambieranno relativamente. Dopo l'ordinanza numero 11 emessa dall'Authority in merito all'interdizione dell'accesso alle dighe foranee del porto di Livorno (il Molo Nuovo, la Meloria e la Vegliaia ndr) «per questioni di sicurezza», due giorni fa si è tenuto un incontro in Regione nell'ambito del tavolo della pesca nei porti per cercare di trovare un incontro che possa mettere d'accordo tutti. L'Authority, ascoltate le istanze dei pescatori, ha aperto uno spiraglio, spiegando che «limitatamente alla diga della Meloria a conclusione dei lavori di messa in sicurezza del coronamento di banchina, prevista entro il 15 luglio, ferme restando le valutazioni di competenza della Capitaneria di Porto in ordine alla sicurezza della navigazione, potrà essere riconsiderato il provvedimento di interdizione con relativa regolamentazione degli accessi». Questo vuol di-



**TRADIZIONI** La protesta di alcuni giorni fa davanti ai Quattro Mori

re che una volta che si saranno conclusi i lavori – si parla di 15 luglio ma probabilmente gli interventi finiranno prima – alla Meloria gli accessi potranno essere consentiti. Con delle limitazioni, ma la strada intrapresa sembra proprio quella giusta. Il discorso appare al momento diverso per

quanto riguarda la Vegliaia e la diga curvilinea, per le quali «saranno effettuati approfondimenti tecnici per valutare l'eventuale possibilità di eseguire interventi che permettano di fare analogia riconsiderazione, in ogni caso per tratti prevedibilmente limitati». Insomma, si va verso il protocollo d'intesa, anche se la questione della pub-

blica incolumità posta alla base del provvedimento dell'Authority resta difficile da superare.

FRANCESCO Ruscelli, direttore della Fiops, ha proposto al presidente dell'Ap Stefano Corsini «un sopralluogo congiunto con le rappresentanze dei pescatori e anche con quelle politico-istituzionali per poter comprendere in loco le ragioni che stanno alla base dell'ordinanza, e soprattutto per trovare delle soluzioni che possano andare incontro alle legittime richieste avanzate dai pescatori». Ora starà a Corsini e al segretario Provincionali rispondere, sperando che già la prossima settimana la richiesta possa essere esaudita. Intanto nei prossimi giorni la stessa Ap dovrebbe inviare una nota di precisazione dell'ordinanza numero 11 che definirà date e chiusura dei lavori alle dighe in maniera ancor più dettagliata. Con un cronoprogramma di interventi chiari.

Paolo Biagiotti

### L'ORDINANZA DELLA DISCORDIA

NELL'APRILE SCORSO L'AUTORITÀ PORTUALE HA EMESSO UN'ORDINANZA TRAMITE LA QUALE HA INTERDETTO L'ACCESSO ALLE DIGHE FORANEE DEL PORTO DI LIVORNO PER QUESTIONI DI SICUREZZA



### Il provvedimento

L'ordinanza numero 11 è stata emessa dall'Authority per questioni di sicurezza e in virtù dei lavori in corso. Le dighe foranee del porto di Livorno non sono più accessibili né per la balneazione, vietata da tempo, né per i pescatori



Francesco Ruscelli

### La trattativa

Due giorni fa in Regione c'è stato un incontro: dopo la fine dei lavori alla diga della Meloria verrà rivista l'ordinanza per l'accesso. Alla diga curvilinea e alla Vegliaia tutto dipenderà dai prossimi sopralluoghi dei tecnici dell'Authority

### Nogarin soddisfatto

«Sono riuscito a convincere il presidente Corsini dell'opportunità di rivedere il provvedimento. Stiamo studiando misure alternative da applicare in via transitoria nell'attesa che terminino i lavori. Una vittoria di tutta la città»

# L'Informatore Navale

---

## Livorno: Simposio “Il ruolo del mare nell’economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese”



Organizzato dal CE.S.I. – Centro Studi Internazionali con il supporto della Marina Militare e il patrocinio del Comune di Livorno. **DICHIARAZIONI E SINTESI DELL'INTERVENTO DI Carlo Lombardi, segretario generale DELLA FEDERAZIONE DEL MARE- ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER IL PAESE PER MANTENERE LA COMPETITIVITA' NECESSARIO RAFFORZARE LA DIREZIONE GENERALE DEL MIT DEDICATA E DARE LUOGO AD UN MINISTERO del MARE O UN UNITA' SPECIFICA di Coordinamento**

*Livorno 18 maggio 2018 – Intervenendo al Simposio “IL ruolo del mare nell’economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese” organizzato dal Ce.S.I., Carlo Lombardi, Segretario della Federazione del Mare ha dichiarato: “L'Italia è una potenza manifatturiera povera di materie prime, i cui approvvigionamenti giungono per lo più via mare, una terra in gran parte peninsulare, con molte isole e città costiere, il cui sviluppo non ci sarebbe stato in passato, e non ci sarebbe oggi, senza l'impronta delle attività marittime sulla loro realtà sociale ed economica”.*

“Visto il peso dell’economia marittima nel nostro Paese – ha continuato Lombardi – “l’auspicio che la Federazione, che riunisce le principali organizzazioni del sistema marittimo, ribadisce è quello che le Istituzioni possano in prima istanza rafforzare la Direzione Generale per la Vigilanza dei porti e trasporto marittimo e poi dare luogo ad un Ministero dedicato o un’unità specifica con poteri di coordinamento (Agenzia o Segretariato del Mare, ad esempio, eventualmente presso la Presidenza del Consiglio), in modo che una catena di comando ben integrata porti ad una maggior efficacia nell’adozione politica e nell’attuazione legislativa e amministrativa delle decisioni in campo marittimo, e sia in grado di farlo in tempi conformi agli *standard europei e internazionali, caratteristici di questo mondo*”.

### **SINTESI DELL'INTERVENTO – LA VALIDITA DELLE RIFORME IMPLEMENTATE PER LA COMPETITIVITA' DEL SETTORE**

Quello marittimo è un settore fortemente regolato, sia a livello internazionale, sia europeo e nazionale, di cui un deciso processo di ammodernamento normativo ha a suo tempo favorito lo sviluppo, con le riforme del sistema portuale nel 1994, ove già si anticipava ampiamente quella poi realizzata negli ultimi anni, e nel 1998 della navigazione mercantile internazionale, riforma quest’ultima impostata secondo linee-guida della Commissione europea più volte confermate e poi estesa alla navigazione crocieristica, a quella del cabotaggio maggiore, a quella da diporto, a quella peschereccia.

## Simposio “Il ruolo del mare nell’economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese”



LIVORNO – Intervendendo al Simposio “IL ruolo del mare nell’economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese” organizzato dal Ce.S.I, Carlo Lombardi, Segretario della Federazione del Mare ha dichiarato: “L’Italia è una potenza manifatturiera povera di materie prime, i cui approvvigionamenti giungono per lo più via mare, una terra in gran parte peninsulare, con molte isole e città costiere, il cui sviluppo non ci sarebbe stato in passato, e non ci sarebbe oggi, senza l’impronta delle attività marittime sulla loro realtà sociale ed economica”.

“Visto il peso dell’economia marittima nel nostro Paese – ha continuato Lombardi – “l’auspicio che la Federazione, che riunisce le principali organizzazioni del sistema marittimo, ribadisce è quello che le Istituzioni possano in prima istanza rafforzare la Direzione Generale per la Vigilanza dei porti e trasporto marittimo e poi dare luogo ad un Ministero dedicato o un’unità specifica con poteri di coordinamento (Agenzia o Segretariato del Mare, ad esempio, eventualmente presso la Presidenza del Consiglio), in modo che una catena di comando ben integrata porti ad una maggior efficacia nell’adozione politica e nell’attuazione legislativa e amministrativa delle decisioni in campo marittimo, e sia in grado di farlo in tempi conformi agli standard europei e internazionali, caratteristici di questo mondo”.

### SINTESI DELL’INTERVENTO – LA VALIDITÀ DELLE RIFORME IMPLEMENTATE PER LA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE

Quello marittimo è un settore fortemente regolato, sia a livello internazionale, sia europeo e nazionale, di cui un deciso processo di ammodernamento normativo ha a suo tempo favorito lo sviluppo, con le riforme del sistema portuale nel 1994, ove già si anticipava ampiamente quella poi realizzata negli ultimi anni, e nel 1998 della navigazione mercantile internazionale, riforma quest’ultima impostata secondo linee-guida della Commissione europea più volte confermate e poi estesa alla navigazione crocieristica, a quella del cabotaggio maggiore, a quella da diporto, a quella peschereccia.

Oggi il cluster marittimo industria spende annualmente quasi 20 miliardi di euro in acquisti di beni e servizi e nel complesso, le attività industriali del cluster marittimo occupano uno spazio di rilievo nel panorama produttivo nazionale, superiori a settori consolidati come la farmaceutica o le assicurazioni.

### LO SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE E LOGISTICA

Per mantenere una posizione di avanguardia è certo sempre più necessario un adeguato sviluppo delle infrastrutture e della logistica, in modo da assicurare trasporti celeri, efficaci ed economici tra le aree nazionali od europee e quella grande porta sul mondo che è il mare.

### I NUMERI DELL’ECONOMIA MARITTIMA

Secondo l’ultimo Rapporto sull’economia del mare (il V) realizzato assieme alla Fondazione Censis, il valore dei beni o servizi prodotti dalle attività marittime, il cui insieme è definito dal termine di cluster marittimo, è di 33 miliardi di euro, pari al 2 per cento del Prodotto interno lordo complessivo e al 3,5 per cento della sua componente non statale, con una occupazione complessiva di 470mila addetti, tra diretti e indiretti. Il trasporto marittimo serve il 90% del commercio mondiale, commercio che nell’ultimo decennio è cresciuto da 6 a 10 miliardi di tonnellate e salirà nel 2030 a 17 miliardi.

Ciò significa che l’integrazione tra le varie aree del pianeta e il loro sviluppo, che sta portando ad un incremento del reddito medio anche nel terzo e quarto mondo (e alla fuoriuscita di molti paesi da situazioni di povertà insostenibili), non sarebbero possibili senza il trasporto marittimo di materie prime, di merci alimentari, di beni semilavorati e finiti. In questo contesto, la protezione delle linee marittime e del libero commercio ha un’importanza strategica evidente. Particolarmente importante è la navigazione mercantile per l’Italia, che riceve via mare quasi la totalità delle materie prime per la nostra industria manifatturiera (nel 2016, 200 milioni di tonnellate).

Quella italiana è anzitutto una economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano da fuori (per lo più da altri continenti) per essere qui processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo (nel 2016, 70 milioni di tonnellate). A ciò si aggiunge il trasporto interno di merci, che si situa oggi sui 95 milioni di tonnellate. Complessivamente, nei porti italiani le linee di navigazione internazionali e di cabotaggio hanno movimentato nel 2016 oltre 480 milioni di tonnellate: 180 milioni di merci liquide alla rinfusa, 70 di rinfuse solide, 230 milioni di merci varie (di cui, 95 milioni su rotabili e 115 milioni in container).

## - segue

---

Oggi la flotta mercantile di bandiera italiana è tra le principali al mondo (la 3<sup>a</sup> dei grandi paesi riuniti nel G20) e si situa intorno ai 16 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici). Il nostro Paese mantiene la leadership europea nel traffico crocieristico (con 4.600 scali di navi e 6,2 milioni di passeggeri), e nella costruzione di navi passeggeri e motor-yacht di lusso.

PER IL PRIMO STRALCIO DI LAVORI STRATEGICI NEL PORTO

## Civitavecchia, maxi collaudo

Interessati l'antemurale Colombo, la Darsena Servizi e la Darsena Traghetti - La soddisfazione del presidente di Majo

### Civitavecchia, maxi collaudo

vecchia, si è tenuto l'ultimo sopralluogo, propedeutico all'emissione del certificato di collaudo tecnico amministrativo, che sancisce, di fatto, l'ultimazione del primo stralcio dei lavori relativi al "I Lotto Funzionale Prolungamento Antemurale Cristoforo Colombo, Darsena Servizi e Darsena Traghetti": un'infrastruttura "strategica" non solo per lo sviluppo del porto ma anche per l'economia di tutto il comprensorio romano, dell'alto Lazio e delle regioni immediatamente confinanti.

"I lavori, avviati nel luglio del 2012 e finanziati per euro 145.102.553,34 dal CIPE e per euro 49.549.156,00 dal **Autogestione Portuale** di Civitavecchia, si concretizzavano - precisa il presidente

dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo - in tre opere strategiche: prolungamento Antemurale Cristoforo Colombo, necessario a migliorare le condizioni di agibilità interna e garantire la sicurezza delle manovre d'ingresso e d'uscita dal porto; Darsena Traghetti, indispensabile ad incrementare il ruolo di polo strategico del Porto di Civitavecchia nel settore delle Autostrade del Mare ed in particolare nei collegamenti con la Spagna, il Nord Africa ed in prospettiva con tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo; Darsena Servizi, necessaria alla delocalizzazione di alcune attività a servizio delle navi attualmente svolte nel porto storico".

CIVITAVECCHIA - La scorsa settimana, presso il porto di Civitavecchia (segue in ultima pagina)



Francesco Maria di Majo

"Tali interventi - continua di Majo - saranno funzionali al perseguimento di un'ottimale e razionale zonizzazione di tutto l'ambito portuale poiché, oltre alla più volte auspicata separazione tra porto storico e porto commerciale, consentiranno l'ulteriore sviluppo per comparti settoriali omogenei di tutto il porto commerciale, ovvero dei settori: crocieristico, container e merci unitizzate, traghetti passeggeri e merci (traffico Ro-Ro e Ro-Pax), automotive, servizi alle navi e sicurezza e, infine, nella parte più a nord, l'area industriale ed energetica".

La notizia della conclusione delle operazioni di collaudo, insieme a quella dei recenti contributi a fondo perduto di euro 34.000.000,00 da

parte del MIT e di ulteriori euro 2.300.000,00 da parte dell'Unione Europea, costituiscono la base per l'avvio delle ultime opere volte al completamento dell'infrastruttura marittima e della urbanizzazione dei retrostanti piazzali delle darsene Traghetti e Servizi.

Si prevede che i predetti lavori di completamento, la cui durata dovrebbe aggirarsi in circa 15 mesi, potranno essere avviati agli inizi del prossimo anno.

"Il collaudo di venerdì scorso e l'avvio dei lavori di completamento - conclude il presidente dell'AdSP - renderanno, a breve, operative entrambe le darsene e consentiranno di dare corso al rilascio di eventuali concessioni per l'uso previsto dal Piano Regolatore Portuale".

# Crociere: a Civitavecchia il terminal più grande d'Europa

*Taglio del nastro per la struttura sulla quale Rct ha investito 20 milioni di euro. Il presidente Zingaretti ha sottolineato la strategicità dello scalo locale a livello internazionale. Si lavora sui collegamenti viari e ferroviari*

CIVITAVECCHIA - Un investimento al 100% privato da 20 milioni di euro, 18 mesi di lavoro, 50 imprese impiegate di cui 20 di Civitavecchia, 11 mila mq attrezzati, 60 postazioni di check in che possono raddoppiare nei periodi di maggior flusso turistico e la possibilità di movimentare flussi fino a 5 mila passeggeri e 9 mila bagagli al giorno. Sono questi alcuni dei numeri del terminal crociere "Amerigo Vespucci", inaugurato ieri sera alla banchina 12 BNord del porto di Civitavecchia e pienamente operativo nell'arco di venti giorni. Numeri che lo rendono uno dei terminal più grandi d'Europa, segnando uno sviluppo importante ed un cambio di passo strategico per Roma Cruise Terminal, la società di proprietà Costa, Msc e Royal Caribbean Cruises. Autorità civili e militari, il cluster marittimo tutto, il mondo politico ed imprenditoriale cittadino, i vertici attuali di Molo Vespucci con il presidente Di Majo e la segretaria generale Roberta Macii ed i vecchi presidenti Giovanni Moscherini e Pasqualino Monti, consiglieri regionali e deputati: erano presenti in tanti al taglio del nastro della struttura. Una festa, con artisti e fuochi d'artificio, la cui organizzazione è stata firmata da Armando Napolitano La Pegna. Un'inaugurazione che ha segnato la volontà di garantire una sempre migliore accoglienza, in termini qualitativi, ai crocieristi che scalano il porto. Quest'anno, come ricordato anche dal presidente Di Majo, Civitavecchia arriverà a 2,4 milioni di passeggeri chiudendo il 2018 con un +9% e ci si aspetta un'ulteriore crescita anche per il 2019, in un settore che vede il porto cittadino primo in Italia e secondo in Europa. (SEGUE)

**I COMMENTI** - "Oggi abbiamo il terminal più bello del Mediterraneo – ha commentato entusiasta il direttore generale Rct John Portelli - da quando la Rct ha cominciato la sua attività la società ha movimentato quasi 23 milioni di passeggeri nel porto di Civitavecchia". "Passando – ha aggiunto il presidente di Rct Franco Ronzi – da 350 mila passeggeri di 12 anni fa agli attuali 2,4 milioni. Dobbiamo ringraziare le due tensostrutture posate allora e che ci hanno permesso di arrivare fino a qui, alla realizzazione di questo terminal". Una struttura che, come sottolineato dal presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti, "diventa strategica per aumentare – ha spiegato - la competitività della portualità europea. Complimenti a chi ha investito perché questa volontà di investire ci dà coraggio, ci stimola e ci chiama ancora di più alle nostre responsabilità e a rafforzare la collaborazione tra le istituzioni".

"Il nuovo terminal – ha quindi aggiunto il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo – consentirà al porto di diventare leader non solo in termini di quantità ma anche in qualità dei servizi offerti ai crocieristi, proiettando il porto nel futuro con l'attracco di navi ancora più grandi. Siamo fieri di quest'opera". Una struttura che migliora l'accoglienza, come messo in evidenza anche dal sindaco Antonio Cozzolino, "segno che la città – ha commentato – sta andando incontro alla sua vera vocazione, cercando di abbandonare il mono sviluppo industriale che l'ha contraddistinta dal dopoguerra ad oggi. Un'opera che fa il paio con la pianificazione dell'accoglienza da parte del Comune".

## - segue

---

In termini di unicità il terminal offre uno spazio espositivo con reperti romani ed etruschi affidati dalla capitaneria di Porto e dalla Soprintendenza delle Belle Arti e Cultura per Roma Metropolitana, Viterbo e per l' Etruria meridionale come testimonianza dell'affascinante storia di Civitavecchia come porto di Roma e del Lazio. Come parte integrante del progetto, la Roma Cruise Terminal ha completato i lavori in banchina con l'installazione di colonne Lan, di una nuova bitta di 250 tonnellate nonché con il ripristino dei parabordi e con l'ufficio della sicurezza. **(Agg. 19/05 ore 15.32)**

**I COLLEGAMENTI** – Rimane il problema dei collegamenti viari e ferroviari per evitare che il porto rimanga isolato o comunque difficilmente raggiungibile. Sul versante nord, il presidente Zingaretti ha ribadito l'importanza strategica della Civitavecchia Orte. “Finalmente il cantiere è aperto e tutta l'opera è finanziata, anche quella fino a Civitavecchia. Parliamo di un'infrastruttura che non solo il territorio, ma l'Italia tutta attende da troppi anni”.

Per quanto riguarda invece i collegamenti con la Capitale, è stato il presidente dell'Adsp Di Majo a sottolineare, ancora una volta, la necessità ora di collegare direttamente lo scalo cittadino con l'aeroporto di Fiumicino, in virtù anche dei 2,4 milioni di crocieristi che transitano a Civitavecchia. Una sfida sulla quale il Governatore del Lazio ha glissato, annunciando però come si stia lavorando insieme a Trenitalia per arrivare, nell'arco di due anni, a differenziare il traffico pendolari da quello crocieristico sulla tratta FI5, proprio per evitare sovrapposizioni e migliorare il servizio per entrambe le categorie. **(Agg. 19/05 ore 16.50)**

**A Civitavecchia  
convegno sui sistemi  
in Compagnia Portuale**

**CIVITAVECCHIA - II**  
presidente della Compagnia  
(segue a pagina 10)

## *A Civitavecchia convegno*

Portuale di Civitavecchia Enrico Luciani, ha organizzato il convegno "La portualità italiana: Un Sistema in equilibrio tra interessi pubblici e privati" per martedì prossimo 22 alle 17 presso la sala "Ivano Poggi" della Compagnia in via della Cooperazione 1. Interverranno:

Enrico Luciani, presidente Compagnia Portuale Civitavecchia - dottor Nicola Zingaretti, presidente Regione Lazio - dottor Ivano Russo, direttore generale Confetra - Luca Cirilli, presidente ANCIP - Roberto Rubboli, direttore generale

ANCIP - senatore Marco Filippi, presidente Commissione trasporti del Senato XVII Legislatura - Natale Colombo, segretario nazionale FILT CGIL porti e marittimi - avvocato Francesco Maria Di Majo, presidente AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale - dottoressa

Roberta Macii, segretario generale AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale - C.V. Vincenzo Leone, direzione marittima Lazio e comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia - dottor Massimiliano Smeriglio, vice presidente Regione Lazio.

 **TransLogMed**  
trenta seminari  
per mille presenze

**CIVITAVECCHIA**—L'annuncio è degli ultimi giorni di aprile: **Il nuovo porto di Civitavecchia, Gaeta e Fregene sta avviando trenta**  
A.F.  
(segue in ultima pagina)

## **TransLogMed** **trenta seminari**

seminari su trasporti e logistica che sotto l'insegna di TransLogMed ospiteranno un migliaio di partecipanti tra gli operatori del settore di buona parte dei porti del Mediterraneo. I previsti esperti da Algeria, Egitto, Giordania, Maroc-

co, Spagna, Tunisia e naturalmente Italia. L'AdSP di Francesco Majo sta lavorando sodo specialmente nel settore internazionale, dopo aver incassato insieme a Barcellona il premio "Grand Agreement" nel corso del recente meeting di Lubiana.

Per di Majo il supporto dell'armamento Grimaldi è importante anche nel settore del ro-ro, dove l'armatore da tempo ha scelto di potenziare il "porto di Roma" supportando tra l'altro la connessione con Barcellona e tutte le iniziative

per la nuova darsena dedicata. La visione mediterranea del porto di Roma, da tempo avviata, sta producendo crescenti interessi anche dalla Ue che come noto ha favorito interventi del credito per le nuove realizzazioni. Un riconoscimento a di Majo e all'intero porto.

# Dogane, Uilpa: "Chiediamo un tavolo di confronto, si esca dalle indecisioni"

*Dopo i disagi dei giorni scorsi interviene il segretario "Dogane Lazio e Abruzzo" del sindacato: "Si affronti la problematica con tempestività"*

CIVITAVECCHIA - "È necessario che si affronti con tempestività la problematica scongiurando disservizi lamentati che potrebbero pregiudicare seriamente l'operatività con il rischio di spostamento degli armatori".

A dichiararlo è il segretario Uilpa Dogane Lazio e Abruzzo Virgilio Tisba dopo la giornata di giovedì quando sono stati messi a nudo tutti i problemi dovuti alla scarsità di personale nell'ufficio. Disagi che hanno portato un grande attore del porto come la Royal Caribbean ad avvisare del rischio concreto di voltare le spalle allo scalo di Civitavecchia.

"Nell'Ufficio delle Dogane Civitavecchia, le problematiche riguardanti la carenza di personale a causa di turn-over, mobilità e trasferimenti vanno a gravare sull'espletamento dei compiti, con la conseguente difficoltà anche nell'eseguire i controlli. È evidente – sottolinea Tisba - come la competitività del settore portuale e logistico sia strettamente connessa anche alla capacità di assicurare un'offerta di servizi portuali, come quello doganale, di qualità adeguata ad un porto di primaria importanza; per questo esprimiamo preoccupazione per la carenza di organico lamentata già a suo tempo dalla Uilpa e ora anche dagli armatori. Oltre la carenza di personale – incalza - ci sono anche pesanti tagli operati dall'agenzia sui fondi stanziati per gli straordinari destinati all'Ufficio delle Dogane Civitavecchia, che rammentiamo vanno a sopperire la carenza di personale nella nostra Agenzia. Vogliamo rappresentare che il personale della dogana Civitavecchia ha dato volontaria adesione alla turnazione di un orario che va dalle 7.00 alle 23.00 nei giorni feriali, 7-15 di sabato e altrettanto per i giorni festivi (domeniche incluse) proprio perché – evidenzia il segretario Uilpa Dogane Lazio e Abruzzo - il Porto di Civitavecchia è un polo crocieristico di assoluta importanza strategica e che vanta, all'anno, il transito di milioni di passeggeri".

La Uilpa sottolinea il massimo impegno del personale, sotto ogni fronte e si auspica che la Direzione Interregionale delle Dogane trovi una risposta con la massima urgenza, a partire da un aumento del budget dello straordinario.

"Chiediamo un tavolo di confronto – prosegue il segretario Uilpa - cui partecipino le organizzazioni sindacali, l'Agenzia delle Dogane con il Direttore dell'Ufficio e una rappresentanza nazionale, il direttore Interregionale, le associazioni degli utenti e degli operatori portuali e l'Autorità portuale. È tempo che si esca fuori dalle indecisioni e che i lavoratori doganali vengano messi nella condizione di lavorare con serenità, senza timore sulle effettuazioni delle attività: noi siamo pronti a fare la nostra parte – conclude Tisba - ma non si possono chiedere miracoli a lavoratori che fino ad oggi nonostante tutto hanno consentito l'operatività doganale tra grandi difficoltà".

## -segue

---

**L'INTERVENTO DELL'ADSP** - A margine dell'inaugurazione del nuovo terminal crociere "Amerigo Vespucci" il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo ha confermato come Molo Vespucci stia monitorando la situazione, avendo già avuto diversi colloqui con le parti interessate, per capire quelle che sono le criticità e le esigenze e tentare così di trovare al più presto una soluzione condivisa.

## Export: Gallozzi, dati positivi a Salerno anche per merito del Porto

Quasi a 2,5 miliardi di euro: lo scalo garantisce la competitività

(ANSA) - NAPOLI, 18 MAG - "I numeri dell'export della provincia di Salerno (+4% nel periodo 2017/2016) confermano la funzionalità del porto di Salerno al servizio del manifatturiero ed in particolare della filiera agro-alimentare (45,2% del totale dell'export)". Lo ha dichiarato Agostino Gallozzi, presidente Salerno Container Terminal SpA secondo il quale "Le esportazioni hanno raggiunto la rilevante quota di 2.483 milioni di euro anche perché il porto di Salerno è riuscito a garantire collegamenti competitivi con tutte le destinazioni del mondo prioritarie dal punto di vista dei traffici commerciali".

## Un piano da 113 milioni per "liberare" il porto di Salerno

*Lo studio di fattibilità prevede l' utilizzo di cave dismesse e terreni incolti*

SALERNO - Un sistema integrato retroportuale, da realizzarsi attraverso il riuso di cave abbandonate e il recupero di suoli agricoli marginali (per un totale complessivo di 1 milione di metri quadrati) in un' area fortemente compromessa, di nessuna valenza agricola, che necessita di interventi di riqualificazione ambientale. E' questo, in sintesi, lo studio di fattibilità dell' Università di Salerno sviluppato d' intesa tra il Simas (Centro interdipartimentale d' Ateneo), l' Autorità portuale (all' epoca della presidenza di **Andrea Annunziata**) e Solaria con l' obiettivo di decongestionare lo scalo di Salerno e l' area circostante. Un progetto preliminare che, da diversi anni, è pronto ma ancora in attesa dei necessari nullaosta. L' area individuata è nelle cave dismesse di Brignano e San Mango e l' idea che si vorrebbe mettere in pratica è quella di un contratto di sviluppo finalizzato alla realizzazione di un' opera strategica dove concentrare le infrastrutture per il trasporto e la movimentazione delle merci, con particolare riguardo alle reti di trasporto ed ai centri di smistamento, integrata con la rete su ferro ed ecologicamente attrezzata, la cui gestione sarà affidata ad infrastrutture e servizi centralizzati, idonei a garantire gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo locale e ad aumentare la competitività delle imprese. Gaetano De Stefano.

GAETANO DE STEFANO

Sotto i riflettori presente e futuro della città del Capo

## Prg e Piano regolatore del porto Due nodi ancora da sciogliere

*Forza Italia incalza l'Amministrazione guidata da Formica anche su «illeciti e criticità» connessi al ciclo dei rifiuti*

Milazzo Piano regolatore generale, Piano regolatore del porto e situazione ambientale del territorio milazzese.

A poco più di due anni dalla fine del mandato dell'attuale sindaco Formica, Forza Italia - oggi all'opposizione - chiede all'Amministrazione di affrontare tre questioni che sono determinanti per il futuro della città.

«Sino ad ora - afferma il capogruppo Alessio Andaloro - tutto è ruotato attorno al dissesto e alle emergenze ad esso legate, nonché alla questione rifiuti. Argomenti sicuramente importanti ma che non aiutano Milazzo ad uscire da una situazione difficile dal punto di vista economico. Sulla variante al Piano regolatore siamo fermi all'inizio del 2000 e nel frattempo si è ugualmente costruito, si va avanti con le lottizzazioni e ora si cerca di sfruttare lo stallo per liberare le poche aree che il Comune aveva vincolato per propri interventi al fine di realizzare ancora appartamenti. In queste condizioni sarà inutile tra qualche anno approvare una nuova Variante.

Stesso discorso per il porto, dove, rinviando ad una pronuncia del consiglio comunale di oltre 10 anni fa si è lasciato il pallino del gioco all'**Autorità portuale**. E noi ci ritroviamo con un

porto incompleto e soprattutto nessuna prospettiva di crescita. Anche qui occorre muoversi per dare un impulso».

Ma la situazione maggiormente da seguire, per l'esponente "azzurro", è quella ambientale. «Gli ultimi dati della Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti hanno evidenziato delle criticità e uno stato di contaminazione della matrice suolo prevalentemente legata alla diossina per la combustione di rifiuti, a causa della presenza di discariche abusive o abbandonate, stabilimenti industriali dismessi, e ad una presenza di notevoli quantità di materiale contenente amianto». E si è fatto cenno anche all'incarico nel 2016 ad Arpa **Messina** di monitorare i pozzi ubicati all'esterno dell'area Sin e di convocare entro 30 giorni una riunione tecnica con tutte le aziende ricadenti all'interno del Sin. Questo adempimento è stato fatto?

## - segue

---

Ritengo che si debba aprire una nuova fase di dialogo con le industrie basandolo come avviene altrove su un rapporto chiaro e trasparente sia per quel che concerne il monitoraggio ambientale, sia sul rapporto che le stesse devono avere col territorio. Un rapporto che non venga considerato un privilegio di pochi ma di tutti. In tale ottica ad esempio un protocollo istituzionale tra Raffineria e Comune - passando ovviamente dal coinvolgimento anche del consiglio comunale - potrà sancire definitivamente l'impegno nel coniugare lavoro e territorio, in un momento in cui è necessario guardare all'occupazione come il prioritario dei problemi, senza per questo pregiudicare il diritto alla salute di cittadini e lavoratori. Anzi proprio attraverso questi strumenti si contribuisce a far sì che la compatibilità sul territorio di aziende come la Ram sia garantita proprio dalla trasparenza che esse dimostrano svolgendo la propria attività». (r.m.)

**SUPERATO L' ULTIMO OSTACOLO.** La vittoria del ricorso comunicata dall' assessore ai lavori pubblici Sergio De Cola. I sindacati: la prefettura controlli l' andamento dei cantieri

## Porto di Tremestieri, la Regione annulla veto del Genio Civile Il via ai lavori è vicino

*Il primo intervento da effettuare sarà il maxi dragaggio*

A segnalare la lentezza dell' iter, complicato da tutta una serie di vincoli e autorizzazioni rilasciate tardivamente, nei giorni scorsi era stato il sindacato Fast Confsal.

Rita Serra OOO Il cerchio si stringe intorno ai tempi di avvio dei lavori per il nuovo porto di Tremestieri. Sta per concludersi, una settimana importante per la tanto discussa infrastruttura. Dopo il parere favorevole del Provveditorato interregionale opere marittime del Genio civile di Palermo, ieri finalmente l' altra buona notizia. Anche il paletto posto dal Genio civile di Messina è stato abbattuto grazie al parere favorevole arrivato dalla Regione che ha dato ragione al Comune, annullando il vincolo che era stato posto all' opera dall' ufficio tecnico. La vittoria del ricorso è stata comunicata dall' assessore ai lavori pubblici Sergio De Cola. Con decreto 163/2018, l' assessorato regionale alle infrastrutture e ai trasporti ha accolto il ricorso gerarchico a suo tempo presentato da palazzo Zanca, nelle persone del Rup, Vito Leotta e del direttore generale, Antonio Le Donne annullando il giudizio negativo all' opera che era stato espresso dal Genio civile a firma dell' ex dirigente Leonardo Santoro. «Il parere - spiega l' assessore De Cola - impediva la

realizzazione dello scogliere a protezione del ripascimento, indicando la necessità di rivedere la classificazione sismica delle opere in progetto.

Con questo atto decisivo, di fatto si autorizza la quasi totalità delle opere marittime, ottenendo anche l' ultima autorizzazione di quelle necessarie a dare il via alla realizzazione di tutte le opere previste nel progetto e del porto nel suo complesso». A segnalare la lentezza dell' iter, complicato da tutta una serie di vincoli e autorizzazioni rilasciate tardivamente, nei giorni scorsi era stato il sindacato Fast Confsal, annunciando l' intenzione di volere chiedere un incontro in Prefettura con tutti i partner coinvolti nel progetto porto. Una richiesta che ieri è stata depositata direttamente dal segretario regionale della Federazione autonoma dei sindacati dei trasporti, Nino Di Mento con una lettera inviata alla prefetto Maria Carmela Librizzi. «Chiederemo formalmente - ha annunciato il dirigente sindacale - il

## - segue

---

coinvolgimento della Prefettura affinché faccia da cabina di regia, vigilando all' intero procedimento che darà inizio ai lavori ma anche sui cantieri nel segno della trasparenza». Il tavolo di confronto richiesto con tutti i soggetti istituzionali interessati, dovrebbe contribuire a superare anche le ultime resistenze burocratiche e per l' avvio di un monitoraggio periodico di supervisione dei lavori. «Nutriamo profonda stima - aggiunge Di Mento - nei confronti dell' azienda, la Coedamar che dovrà eseguire i lavori. Una realtà seria e di comprovata esperienza che ci fa ben sperare. Ma per una sicurezza ulteriore e la tranquillità di tutti, chiederemo la supervisione della Prefettura». Gli ultimi pareri adesso riguardano la bonifica bellica dell' area sulla quale sorgerà una struttura che avrà un molo di sopraflutto esteso di 320 metri lineari, un' area di stoccaggio di 34 mila metri quadrati capace di contenere 745 auto, 424 camion e 67 semirimorchi. Il parere per l' avvio delle operazioni di dragaggio e smaltimento dei residui bellici, già espresso dalla Regione, purtroppo è scaduto per l' allungarsi dei tempi.

Verso la costruzione della piattaforma

## Tremestieri accolto il ricorso del Comune Nuova accelerata

*Il Genio civile aveva negato un' autorizzazione sismica*

Domenico Bertè Un altro ostacolo verso l' avvio della costruzione del porto di Tremestieri è stato eliminato ed ora potrebbe davvero mancare poco al via libera definitivo.

Il dipartimento regionale tecnico dell' assessorato regionale Infrastrutture e Mobilità ha accolto il ricorso gerarchico presentato dal Comune di Messina contro il provvedimento emesso dal genio civile che aveva negato l' autorizzazione sismica per le opere di ripascimento e protezione marittima inserite nel progetto del porto di Tremestieri e della piastra logistica.

Erano stati il segretario generale Antonio Le Donne e il responsabile unico del procedimento Vito Leotta ad adire, in via gerarchica, il Coordinamento degli uffici del Genio Civile dell' Isola dopo che il 22 marzo, poco prima che lasciasse l' incarico per andare al Cas, l' ingegnere capo Leonardo Santoro, aveva "rilevato persistenti elementi di criticità all' emissione" dell' autorizzazione . Il ricorso è arrivato il 15 aprile con la richiesta di annullare il provvedimento del genio civile perché quel tipo di opere non necessitano di alcun parere sismico. In subordine veniva richiesta la revisione della classe d' uso dell' opera e della conseguente vita media che sin dal preliminare è di 50 anni e non 100 come ipotizzato nel provvedimento dell' ufficio di via Saffi.

Due gli elementi che hanno convinto il Dipartimento regionale ad accogliere il ricorso del Comune. Che nel disciplinare di gara vi fosse esplicitamente espressa che l' opera fosse di classe III con 50 anni di vita utile e che l' Autorità Portuale nel approvando piano regolatore portuale, il grande approdo di Tremestieri non sia una struttura strategica ai fini di protezione civile. Provvedimento, quindi, revocato con l' ufficio del Genio Civile di Messina chiamato a rilasciare la conseguente autorizzazione preventiva all' esecuzione dei lavori.

Palazzo Zanca, dunque, si toglie questo dubbio sulla classe dell' opera (si è rischiato di dover rivedere tutta la progettazione del porto), e incassa il secondo importante nulla osta (lo avrà a giorni in realtà ma non è in discussione) dopo quello del Genio Civile Opere Marittime che nei giorni scorsi aveva dato il via libera per tutte le costruzioni su terreno demaniale, cioè il 90% delle opere.

## -segue

---

All' appello ora manca solo l' autorizzazione al dragaggio, cioè allo spostamento di un volume complessivo di 800.000 metri cubi di sabbia verso la zona nord per realizzare in quell' area il molo, le banchine e il grande posteggio.

Serve la caratterizzazione della sabbia che è già stata effettuata, ha dato, informalmente, esito positivo ed ora l' assessorato regionale territorio ed ambiente ne deve prendere atto e rilasciare il via libera a quella che è la prima operazione per poter avviare i lavori.

Nel frattempo è avanzatissima, senza riscontri, l' analisi preventiva per la ricerca di eventuali ordigni bellici ed ora va solo controllato lo specchio acqueo. A Palazzo Zanca si ipotizza che l' ultima autorizzazione possa essere collezionata a fine mese per poter, poi, durante l' estate entrare davvero nel vivo della costruzione di un' opera che cambierà il volto della città.

## Utenti e operatori confidano sulla nuova presidenza dell' Autorità portuale per dare nuova vita al traffico merci dello scalo etneo PORTO DI CATANIA: POTENZIALE FRENATO DA STRUTTURE PRECARIE

Lo scalo Etneo dispone, per sua fortuna, di una delle più grosse strutture Silos, su scala Nazionale, per lo stoccaggio, sbarco e imbarco di cereali alla rinfusa, unica nella nostra Regione dopo l' abbattimento, ancora in corso, della struttura di Palermo.

Questo vuol dire che le maggiori esportazioni di frumento duro di produzione siciliana saranno convogliate attraverso il Silos di Catania analogamente ad altre provenienze Comunitarie e non.

Esportazioni che vanno destinate in gran parte nei paesi del Nord Africa e, in particolare, in Tunisia.

Già la produzione Siciliana di frumento duro pari a 700.000/900.000 tonn./anno, delle quali: 350.000 circa vengono utilizzate nella nostra industria molitoria, unitamente ad altre provenienze necessarie per correggerne alcune proprietà organolettiche, il rimanente viene destinato, soprattutto, all' esportazione, con beneficio dello stato occupazionale nel settore agricolo.

Tuttavia, la struttura di Catania insiste su una banchina, la nr. 6 nel lato Ovest del Porto, in condizioni di precarietà connesse ai fondali e, soprattutto, alla lunghezza che ne impediscono l' ormeggio alle navi di grossa portata. Circostanze più volte richiamate all'

attenzione dell' Autorità Portuale, tanto da deciderne, nell' ultimo decennio, l' inserimento nell' ambito dei lavori da realizzare in porto ipotizzando, mediante l' idea di un progetto, l' allungamento della banchina Silos lungo il pennello del porto peschereccio con un costo da 6 a 8 mln di euro, ma senza alcuna disponibilità concreta di finanziamenti pubblici. Forse perché nello stesso periodo era in corso la realizzazione della Darsena Polifunzionale, finanziata con circa 100 mln di euro, indispensabile per il traffico dei rotabili e containers e, ancor prima e altrettanto "importante", la ristrutturazione della banchina del Molo di Levante, finanziata con circa 16 mln di euro, lunga 700Mtr.larga da 20 a 45Mtr e

CON I DECRETI APPROVATI DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

## Campania e Calabria, prime due ZES credito d'imposta a chi andrà a investire

Previsti cinquanta milioni di "bonus" a progetto - La soddisfazione del ministro per il Mezzogiorno e del presidente di ALIS Guido Grimaldi

ROMA - Luce verde per la ZES Campania e la ZES Calabria. I decreti del presidente del Consiglio dei ministri che istituiscono le Zone Economiche Speciali, proposti dal ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno Claudio De Vincenti, sono stati approvati a seguito delle richieste e dei Piani di Sviluppo Strategico presentati dalle due Regioni.

"Questi primi due decreti di istituzione rivestono una grande importanza per l'avvio concreto delle Zone Economiche Speciali, grazie alle quali si potrà favorire l'avvio dell'attività di nuove imprese ed il rafforzamento di quelle già esistenti", ha commentato il ministro De Vincenti, ricordando che alle imprese che avvieranno un programma di nuovi investimenti sarà riconosciuto un credito d'imposta sugli investimenti effettuati entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo di 50 milioni di euro per progetto.

"La creazione della Zona Economica Speciale della Campania è un provvedimento di rilevante importanza (segue in ultima pagina)

### Campania e Calabria

lanza strategica che ha registrato la nostra fattiva collaborazione e che ci vede convinti attori in un sistema dove la concertazione tra pubblico e privato è essenziale per il rilancio del Mezzogiorno". Questo il commento del presidente di ALIS - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile - Guido Grimaldi, alla firma nei giorni scorsi da parte del presidente del Consiglio Paolo Gentiloni del decreto per l'istituzione in Campania delle Zone Economiche Speciali (ZES), grazie alle quali le imprese che effettueranno programmi di investimento in queste aree, potranno godere di benefici fiscali attraverso un'estensione dell'importo previsto con il credito d'imposta per il Sud.

"Posso assicurare sin d'ora - ha detto ancora il presidente di ALIS Guido Grimaldi - che molte aziende nostre associate intendono utilizzare tale strumento per investire nell'area

campana. Tali strategie operative sono decisamente in linea con una visione dinamica e propulsiva che abbiamo esposto anche nella nostra recente convention di Sorrento".

"Pertanto rinnoviamo - ha concluso Guido Grimaldi - il nostro plauso al Governo ed alla Regione Campania, dichiarandoci da subito pronti ad ulteriori forme di collaborazione per la crescita e lo sviluppo del territorio e delle imprese che vi operano, consci che solo azioni sinergiche come queste possono produrre effetti positivi e propulsivi per l'economia reale".

# Genova, turisti in coda per visitare Palazzo San Giorgio

Genova - Lunghe code oggi a Genova per la visita guidata a **Palazzo San Giorgio**, sede dell'Autorità di sistema portuale.

Genova - Boom di visitatori tra sabato e domenica per **Palazzo San Giorgio** che per la prima volta è entrato a far parte del circuito dei Rolli. Durante le due giornate di apertura, la sede dell'Autorità di Sistema ha totalizzato circa 2500 presenze. Sono stati moltissimi i genovesi ma anche i turisti italiani e stranieri che hanno potuto apprezzare in particolare modo la **Sala del Capitano del Popolo**, la Sala delle Compere e il Loggiato che di norma non sono aperti al pubblico.

Palazzo San Giorgio è stato inserito all'interno del percorso "Dal mare alle mura" come punto di partenza per visitare i palazzi costruiti dall'aristocrazia genovese grazie ai proventi del commercio e degli investimenti finanziari. Palazzo San Giorgio, l'antico "palazzo del mare" voluto dal **Capitano del popolo Guglielmo Boccanegra**, successivamente sede della Casa delle Compere di San Giorgio, oggi sede dell'Autorità che governa i porti di Genova e Savona, è simbolo dello storico legame tra la città e il mare.

CONSEGNATO A GENOVA IL PREMIO IJTE AL MIGLIOR RICERCATORE DEL SETTORE TRASPORTI

## «Navi, il gigantismo non conviene più»

Wilmsmeier: «Investimenti insostenibili». Musso: «La spinta è destinata a esaurirsi in tre anni»

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** «Il gigantismo navale non è più conveniente»: a dirlo due esperti internazionali di economia dei trasporti che si sono incontrati ieri a Genova, Gordon Wilmsmeier, dell'Universidad de los Andes di Bogotá, in Colombia, e Enrico Musso, dell'Università di Genova.

«La capacità di stiva delle navi portacontainer - spiega Wilmsmeier - cresce più velocemente della domanda. Le compagnie marittime non riescono più a riempire le navi e così i porti che hanno approfondito i fondali per accoglierle hanno fatto un lavoro inutile». Aggiunge Musso: «Entro due o tre anni la spinta al gigantismo si esaurirà. Non avremo navi da 30 o 40 mila teu, quindi non serve realizzare banchine per accoglierle. I risparmi che si ottengono al principio con le economie di scala non crescono nel tempo in maniera proporzionale alla dimensioni delle navi e mano a mano tendono a zero. Oggi siamo vicini a questo punto della curva. A fronte del mancato risparmio, le grandi portacontainer provocano effetti collaterali a terra in termini di adeguamento delle infrastrutture e

dei fondali di conflitti con gli abitanti dei territori. ha senso che i contribuenti paghino per navi sempre più grandi?»

L'occasione dell'incontro dei due economisti è stato il premio per il miglior giovane ricercatore assegnato ogni anno a Genova dalla rivista International Journal of Transport Economics (Ijte), diretta dallo stesso Enrico Musso. Il premio, giunto alla quarta edizione, è stato assegnato in passato a ricercatori e ricercatrici di Inghilterra, Iran e Italia. Quest'anno è andato al francese Florent Laroche, del laboratorio Laet dell'Università di Lione. Laroche ha presentato una ricerca sugli effetti della liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci in Europa, da cui emerge come l'operatore italiano Trenitalia e quello francese SnCF si siano mossi in ritardo per cogliere questa opportunità rispetto ai concorrenti di Germania, Austria e Svizzera, perdendo importanti quote di mercato sulle tratte internazionali. Secondo lo studio, meno del 10 per cento del traffico cargo di Trenitalia varca la frontiera, contro il 40 per cento della compagnia austriaca Rail Cargo.

Prima della premiazione, Wilmsmeier, che è stato consulente di diversi organismi

delle Nazioni Unite come l'Unctad e l'Eclac (Commissione economica per l'America Latina) ha tenuto una conferenza sulla governance portuale e le concessioni. L'economista è specializzato in America Latina, ma il tema del ruolo delle Autorità portuali è di estrema attualità anche in Italia e in Europa. «Dagli anni 1990 - afferma Wilmsmeier - gli investimenti privati sono sempre più presenti nei porti. Intanto il settore dello shipping ha visto crescere le concentrazioni e oggi le Autorità portuali locali devono confrontarsi con operatori globali. Questo rapporto non funziona se si crea troppa dipendenza. Come si può intervenire? O con maggiore collaborazione fra le Authority o con la creazione di un'unica Autorità nazionale. Quest'ultima soluzione è difficile da adottare, perché in America Latina le Authority locali lavorano con efficienza. Ma in futuro le condizioni cambieranno e oltre all'efficienza conterà la sostenibilità economica, sociale e ambientale. Oggi gli investitori sono imprese, equity e fondi sovrani, che hanno particolari obiettivi, diversi da quelli delle Autorità, che devono favorire il benessere del loro paese».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Gordon Wilmsmeier FORNETTI

IN UN INCONTRO DI AGGIORNAMENTO CON LE AZIENDE LOCALI

## Porto di Piombino e logistica il punto con la Confindustria

Ribadita la strategicità del polo delle demolizioni navali e della base logistica di Nuovo Pignone

PIOMBINO - Nell'ambito delle attività programmate da Confindustria, si è svolto un incontro di aggiornamento del Gruppo di Lavoro dedicato alla portualità e alla logistica, delle aziende del comprensorio di Piombino e della Val di Comia. Un momento delicato, anche perché la trattativa in corso con gli indiani di Jindal per la vendita di Aserpi coinvolge proprio le strutture logistiche a servizio del porto e ha avuto bisogno di chiarimenti specie sulle concessioni e sui raccordi.

Alla riunione - riferisce una nota di Confindustria - sono intervenuti Claudio Capuano, dirigente delegato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Sandra Muccetti, dirigente dell'area Logistica, per fornire un aggiornamento sullo stato di attuazione del layout del porto di Piombino.

"Il porto di Piombino è diventato un grande porto, con fondali fino a 20 metri - che nessuno dei porti tirrenici da Civitavecchia in su dispone - e con piazzali, attracchi e prospettive di insediamenti da far invidia - ha sottolineato il direttore generale di Confindustria Livorno Massa Carrara, Umberto Paoletti - "Risulta ora prioritaria la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico e con le ferrovie, oltre alla realizzazione della SS398, tenuto conto dell'indi-



Umberto Paoletti

spensabilità di queste infrastrutture per la reindustrializzazione di tutta l'area. Per il rilancio dell'economia di questo territorio, rimasta troppo a lungo in stallo, restano strategici gli obiettivi dell'insediamento del polo di demolizioni navi e della base logistica della BIGE Nuovo Pignone, insieme alla reindustrializzazione della Ex Lucchini e di ArcelorMittal e al consolidamento di Tenaris Dalmine."

Il dirigente Capuano - che ha sottolineato l'importanza della formazione, in tutte le diverse articolazioni, area che rientra anch'essa nelle sue attribuzioni - ha inoltre dichiarato: "Lo stall di Piombino, sia pure nella

Portuale, continuerà a prodigarsi, nell'ambito dei nuovi ruoli ricoperti e delle nuove funzioni assegnate, affinché il porto di Piombino, in continuità con il passato, mantenga e consolidi gli straordinari risultati conseguiti, sia in termini infrastrutturali che di servizi, dalla (soppressa) **Autorità Portuale** di Piombino. Come delegato del segretario generale e come dirigente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, mi impegnerò al massimo in tal senso, facendomi parte attiva nei confronti di tutti gli organi dell'AdSPe in ogni sede competente delle istanze degli operatori, degli utenti portuali e delle istituzioni locali con cui, d'altra parte, auspico un confronto sempre più proficuo".

Anche la dirigente Muccetti ha confermato l'impegno da parte dell'AdSP a completare gli interventi infrastrutturali in linea con le previsioni del Piano Regolatore Portuale, necessarie a creare le condizioni indispensabili per nuovi futuri insediamenti. Su Piombino è appuntato l'interesse non solo del "sistema" e dei suoi vertici - il presidente dell'AdSP Stefano Corsini partecipa almeno una volta alla settimana agli incontri nella sede piombinese - ma anche della stessa Regione, che considera il porto come un elemento di punta per la reindustrializzazione dell'area di crisi costiera.

**Nuova linea  
Ro/Ro Grimaldi  
Civitavecchia-Valencia**

**CIVITAVECCHIA** - Dopo il consolidamento della linea con (segue a pagina 10)

## *Nuova linea Ro/Ro Grimaldi*

Barcellona, grazie anche ai recenti finanziamenti ottenuti dall'Unione Europea per la realizzazione del pontile II della nuova Darsena Tragletti, si rafforzano ulteriormente i collegamenti tra il porto di Civitavecchia e la Spagna. È stata infatti inaugurata la nuova linea bisettimanale Ro/Ro del Gruppo Grimaldi tra i porti di Civi-

tavecchia e Valencia con l'impiego di due nuove navi di classe Eurocargo per auto, rimorchi e guidati.

"Il Gruppo Grimaldi - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo - si è organizzato per potenziare il proprio network offrendo una

nuova linea che, in 30 ore, collega i porti di Civitavecchia e Valencia". "La continua crescita del volume del traffico Ro/Ro che, come dichiarato dal Gruppo Grimaldi, ha registrato un aumento di oltre il 10% nell'I° quadrimestre di quest'anno, ha fatto sì che l'armatore incrementasse le proprie unità navali". "Infatti, - sottolinea di

Majo - a marzo 2019, entrerà in esercizio la prima delle due navi oggetto di potenziamento/allungamento le quali, grazie all'utilizzo di energia elettrica, potranno azzerare totalmente le emissioni nell'area durante lo stazionamento in banchina; inoltre - conclude il presidente dell'AdSP - essendo dotate di scrubbers, saranno abbattute le emissioni anche in fase di navigazione".

# Il Nautilus

---

## AdSP MAM: 10 toccate di navi lusso nel porto di Manfredonia



**MANFREDONIA** – Si arricchisce la stagione crocieristica nei porti dell'Adriatico meridionale. Nei giorni scorsi, a Manfredonia, sono stati programmati nuovi accosti per un traffico che, nello scalo sipontino, si prospetta in significativa crescita.

A partire dal 27 luglio, infatti, farà tappa la nave Passenger (Cruise) Ship, Arethusa, a bordo ospita circa 50 passeggeri. Arethusa, prima classificata nel settore delle piccole navi da crociera, toccherà Manfredonia quattro volte.

Inoltre, la società armatrice, la Grand Circle Cruise Line Small Ships Management Limited, ha deciso, di testare Manfredonia, quale meta crocieristica, anche con l'altra ammiraglia: l'Artemis, per la quale sono stati programmati 6 scali, a partire da giovedì 2 agosto. Nave gemella di Arethusa, anche Artemis appartiene alla classe lusso, lunga 60 metri è tra le migliori della categoria "boutique", caratterizzata da piccola stazza ma dotata di 26 lussuose cabine per un numero contenuto di passeggeri.

"Con i nuovi approdi programmati, commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi, nei nostri porti raggiungiamo il record di ben 300 approdi. Un risultato considerevole, frutto di un significativo lavoro di promozione del territorio e di un'intelligente opera di infrastrutturazione dei nostri scali, che vantano, anche, un sistema di servizi efficiente e apprezzato." "La presenza di ben due santuari, venerati e conosciuti in tutto il mondo cattolico, costituisce per Manfredonia un ulteriore appeal sul quale dobbiamo puntare per attrarre sempre più le piccole navi da crociera lusso."

Nell'Ente portuale, intanto, si sta lavorando per l'allestimento della stagione 2019. La Grand Circle ha già confermato il proprio interesse per Manfredonia, comunicando di aver messo in programmazione circa 24 scali.

## Gnv, 1000 studenti da Civitavecchia a Palermo sulla Nave della Legalità

Annunciata la presenza di Mattarella

Anche quest'anno GNV, società del Gruppo MSC, sarà a fianco della Fondazione "Giovanni e Francesca Falcone" e del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) per sostenere il progetto "Nave della Legalità". Il 22 maggio, 26/mo anniversario delle stragi di Capaci e via d'Amelio, oltre 1.000 studenti si imbarcano da Civitavecchia sulla nave GNV Splendid da Civitavecchia - alla presenza del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella -, per recarsi a Palermo e unirsi ad altre migliaia di persone nei luoghi simbolo della lotta alla mafia.

"GNV è onorata di sostenere questa iniziativa, nella convinzione che la legalità rappresenti il pilastro basilare della convivenza civile, e che il suo radicamento nelle generazioni più giovani sia la miglior garanzia per assicurare alla società un futuro democratico" ha dichiarato Matteo Catani, ad di GNV". Il programma prevede che, dopo il saluto delle Autorità alla partenza dal porto di Civitavecchia, sulla fiancata della nave GNV vengano dispiegate due grandi foto di Giovanni Falcone e Paolo Borsellino e venga cantato l'Inno nazionale italiano. Durante il viaggio sono previsti attività didattiche e dibattiti dedicati all'educazione alla legalità e alla lotta alle mafie.

# Amburgo, i volumi dalla Cina fanno crescere Hhla

Genova - Traffico container in aumento per il principale terminal del porto tedesco: le rotte con l'Asia sono cresciute dell'8,9%.

Genova - Il principale terminal contenitori del porto di Amburgo, Hamburger Hafen und Logistik (HHLA), ha annunciato che il primo trimestre ha visto un incremento dei volumi del 2,6% a 1,8 milioni di teu. **Merito della crescita è stato l'aumento del traffico dall'Asia, che ha trascinato il totale con una crescita di quasi nove punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.** Le entrate totali sono aumentate a 226,8 milioni di dollari, segnando +4,9%.

## Federazione del Mare: Lombardi, auspicio che istituzioni diano luogo a un Ministero dedicato

(FERPRESS) – Livorno, 18 MAG – Intervenendo al Simposio “IL ruolo del mare nell’economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese” organizzato dal Ce.S.I, Carlo Lombardi, Segretario della Federazione del Mare ha dichiarato: “L’Italia è una potenza manifatturiera povera di materie prime, i cui approvvigionamenti giungono per lo più via mare, una terra in gran parte peninsulare, con molte isole e città costiere, il cui sviluppo non ci sarebbe stato in passato, e non ci sarebbe oggi, senza l’impronta delle attività marittime sulla loro realtà sociale ed economica”.

“Visto il peso dell’economia marittima nel nostro Paese – ha continuato Lombardi – “l’auspicio che la Federazione, che riunisce le principali organizzazioni del sistema marittimo, ribadisce è quello che le Istituzioni possano in prima istanza rafforzare la Direzione Generale per la Vigilanza dei porti e trasporto marittimo e poi dare luogo ad un Ministero dedicato o un’unità specifica con poteri di coordinamento (Agenzia o Segretariato del Mare, ad esempio, eventualmente presso la Presidenza del Consiglio), in modo che una catena di comando ben integrata porti ad una maggior efficacia nell’adozione politica e nell’attuazione legislativa e amministrativa delle decisioni in campo marittimo, e sia in grado di farlo in tempi conformi agli standard europei e internazionali, caratteristici di questo mondo”.

### **SINTESI DELL’INTERVENTO – LA VALIDITÀ DELLE RIFORME IMPLEMENTATE PER LA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE**

Quello marittimo è un settore fortemente regolato, sia a livello internazionale, sia europeo e nazionale, di cui un deciso processo di ammodernamento normativo ha a suo tempo favorito lo sviluppo, con le riforme del sistema portuale nel 1994, ove già si anticipava ampiamente quella poi realizzata negli ultimi anni, e nel 1998 della navigazione mercantile internazionale, riforma quest’ultima impostata secondo linee-guida della Commissione europea più volte confermate e poi estesa alla navigazione crocieristica, a quella del cabotaggio maggiore, a quella da diporto, a quella peschereccia.

Oggi il cluster marittimo industria spende annualmente quasi 20 miliardi di euro in acquisti di beni e servizi e nel complesso, le attività industriali del cluster marittimo occupano uno spazio di rilievo nel panorama produttivo nazionale, superiori a settori consolidati come la farmaceutica o le assicurazioni.

### **LO SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE E LOGISTICA**

Per mantenere una posizione di avanguardia è certo sempre più necessario un adeguato sviluppo delle infrastrutture e della logistica, in modo da assicurare trasporti celeri, efficaci ed economici tra le aree nazionali ed europee e quella grande porta sul mondo che è il mare.

### **I NUMERI DELL’ECONOMIA MARITTIMA**

Secondo l’ultimo Rapporto sull’economia del mare (il V) realizzato assieme alla Fondazione Censis, il valore dei beni o servizi prodotti dalle attività marittime, il cui insieme è definito dal termine di cluster marittimo, è di 33 miliardi di euro, pari al 2 per cento del Prodotto interno lordo complessivo e al 3,5 per cento della sua componente non statale, con una occupazione complessiva di 470mila addetti, tra diretti e indiretti. Il trasporto marittimo serve il 90% del commercio mondiale, commercio che nell’ultimo decennio è cresciuto da 6 a 10 miliardi di tonnellate e salirà nel 2030 a 17 miliardi.

Ciò significa che l’integrazione tra le varie aree del pianeta e il loro sviluppo, che sta portando ad un incremento del reddito medio anche nel terzo e quarto mondo (e alla fuoriuscita di molti paesi da situazioni di povertà insostenibili), non sarebbero possibili senza il trasporto marittimo di materie prime, di merci alimentari, di beni semilavorati e finiti. In questo contesto, la protezione delle linee marittime e del libero commercio ha un’importanza strategica evidente. Particolarmente importante è la navigazione mercantile per l’Italia, che riceve via mare quasi la totalità delle materie prime per la nostra industria manifatturiera (nel 2016, 200 milioni di tonnellate).

Quella italiana è anzitutto una economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano da fuori (per lo più da altri continenti) per essere qui processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo (nel 2016, 70 milioni di tonnellate). A ciò si aggiunge il trasporto interno di merci, che si situa oggi sui 95

## - segue

---

milioni di tonnellate. Complessivamente, nei porti italiani le linee di navigazione internazionali e di cabotaggio hanno movimentato nel 2016 oltre 480 milioni di tonnellate: 180 milioni di merci liquide alla rinfusa, 70 di rinfuse solide, 230 milioni di merci varie (di cui, 95 milioni su rotabili e 115 milioni in container).

Oggi la flotta mercantile di bandiera italiana è tra le principali al mondo (la 3<sup>a</sup> dei grandi paesi riuniti nel G20) e si situa intorno ai 16 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici). Il nostro Paese mantiene la leadership europea nel traffico crocieristico (con 4.600 scali di navi e 6,2 milioni di passeggeri), e nella costruzione di navi passeggeri e motor-yacht di lusso.

## Porti: Federazione del Mare, serve il Ministero del Mare

L'economia marittima produce valore per 33 miliardi

E' tempo di istituire in Italia il Ministero del Mare, o comunque una struttura all'interno del Ministero dei Trasporti che funga da coordinamento di tutto il cluster marittimo. Ne è convinta la Federazione del Mare, che raggruppa le organizzazioni di tutto il comparto marittimo e che a Livorno ha tenuto il simposio "Il ruolo del mare nell'economia nazionale".

"Visto il peso dell'economia marittima nel nostro Paese - ha detto il segretario generale della Federazione, Carlo Lombardi - il nostro auspicio è che le istituzioni si dotino di un Ministero dedicato o un'unità specifica con poteri di coordinamento, un'Agenzia o Segretariato del Mare, eventualmente presso la Presidenza del Consiglio, in modo da dare maggiore efficacia all'attuazione legislativa e amministrativa delle decisioni in campo marittimo".

Oggi il cluster marittimo industria spende annualmente quasi 20 miliardi di euro in acquisti di beni e servizi. Secondo l'ultimo Rapporto sull'economia del mare (il V) realizzato assieme alla Fondazione Censis, il valore dei beni o servizi prodotti dalle attività marittime, è di 33 miliardi di euro, pari al 2% del Pil e al 3,5 % della sua componente non statale, con una occupazione complessiva di 470mila addetti tra diretti e indiretti. Il trasporto marittimo serve il 90% del commercio mondiale, commercio che nell'ultimo decennio è cresciuto da 6 a 10 miliardi di tonnellate e salirà nel 2030 a 17 miliardi. Complessivamente, nei porti italiani le linee di navigazione internazionali hanno movimentato nel 2016 oltre 480 milioni di tonnellate. Oggi la flotta mercantile di bandiera italiana è tra le principali al mondo (la 3/a dei grandi Paesi del G20) e si situa intorno ai 16 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici). L'Italia mantiene la leadership europea nel traffico crocieristico (con 4.600 scali di navi e 6,2 milioni di passeggeri), e nella costruzione di navi passeggeri e yacht di lusso. (ANSA).

CON UNA BREVE CERIMONIA NEL PORTO DI RAVENNA

## Ormeggiatori, cambio della guardia

I riconoscimenti del cluster marittimo al presidente uscente Mauro Samaritani



Nella foto: Il saluto del comandante Ruberto al team degli ormeggiatori.

RAVENNA – Alla presenza del direttore marittimo dell'Emilia-

Romagna capitano di vascello (Cp) Pietro Ruberto è stato ufficializzato

il passaggio di consegne per il rinnovo delle cariche direttive del gruppo ormeggiatori del porto. Il past president Mauro Samaritani ha lasciato l'incarico dopo due mandati nei quali ha raccolto unanimi consensi e lusinghieri riconoscimenti. Gli è subentrato il vicepresidente Andrea Armari; e sono stati eletti alla vicepresidenza Nicola Nanni e come consigliere anziano Arnaldo Bongiovanni.

Nel corso della breve cerimonia con la consegna dei crest, il direttore marittimo dell'Emilia Romagna Ruberto ha voluto ricordare l'opera importante degli ormeggiatori, tanto più delicata in quanto il porto canale di Ravenna presenta caratteristiche di notevoli difficoltà, e le doti professionali di Mauro Samaritani, riconosciute da tutto il cluster marittimo dell'area.

## L'Informatore Navale

---

### FINCANTIERI, AUSTRALIA: A GIORNI IL NOME DEL VINCITORE PER LA COSTRUZIONE DI 9 NAVI GUERRA.



Il vice ammiraglio della Royal Australian Navy Tim Barrett di fronte a AWD Sydney al suo lancio a Osborne, South Australia. Immagine: Russell Millard.

Adelaide, Australia, 21 maggio 2018 – La terza e ultima nave da guerra australiana di ultima generazione è stata lanciata ad Adelaide, portando il più complesso progetto di difesa nella storia della nazione ad un passo verso il completamento. Il vice ammiraglio della Royal Australian Navy Tim Barrett di fronte a AWD Sydney al suo lancio a Osborne, South Australia.

Immagine: Russell Millard. L'Air Warfare Destroyer di Sydney è stato lanciato presso l'Osborne Naval Shipyard, vicino a Port Adelaide, nel sud dell'Australia, in una cerimonia del 19 maggio alla presenza di dignitari del governo, della marina e della difesa. La nave da guerra è completa al 75% e sarà probabilmente sottoposta a prove in mare verso la fine dell'anno prima di essere messa in servizio nel 2019. Il lancio arriva pochi giorni prima del prossimo importante traguardo per la zona di Osborne con il Comitato per la sicurezza nazionale che dovrebbe annunciare domani che costruirà nove fregate australiane a Osborne dal 2020. Come le sue due navi gemelle, Sydney è lunga 146,7 metri e avrà una velocità massima di oltre 28 nodi (52 km / h), una gamma di circa 5000 miglia nautiche e alloggi per oltre 200 persone. Porterà anche a bordo una vasta gamma di armi, sistemi di rilevamento e di guerra elettronica, che includono un sistema Aegis Weapon Baseline 7.1, un radar di ricerca Horizon SPQ, 48 celle di lancio verticali, un fucile calibro Mk 45 5 "62 per operazioni costiere e due quad lanciatori di sistemi d'arma anti-nave HARPOON. Le tre navi del progetto A \$ 8 miliardi sono state ordinate nel 2007 e la prima nave, HMAS Hobart, è stata consegnata nel giugno 2017. Il secondo cacciatorpediniere aereo, Brisbane, ha completato con successo la prima fase delle prove in mare del costruttore a novembre.

Fincantieri ha buone chance perché nel corso del tempo, alla sola offerta pura e semplice di costruzione ha proposto anche un centro di refitting per naviglio crocieristico proponendosi così come un nuovo centro di aggregazione per questo tipo di lavoro presso le navi che a decine ormai operano per il mercato asiatico. Cina in particolare. Con una consistente partecipazione australiana.

# Il Secolo XIX

---

## «Navi, il gigantismo non conviene più»

*Wilmsmeier: «Investimenti insostenibili». Musso: «La spinta è destinata a esaurirsi in tre anni»*

GENOVA. «Il gigantismo navale non è più conveniente»: adirlo due esperti internazionali di economia dei trasporti che si sono incontrati ieri a Genova, Gordon Wilmsmeier, dell' Universidad de los Andes di Bogotá, in Colombia, e Enrico Musso, dell' Università di Genova.

«La capacità di stiva delle navi portacontainer - spiega Wilmsmeier - cresce più velocemente della domanda. Le compagnie maritime non riescono più a riempire le navi e così i porti che hanno approfondito i fondali per accoglierle hanno fatto un lavoro inutile». Aggiunge Musso: «Entro due o tre anni la spinta al gigantismo si esaurirà. Non avremo navi da 30 o 40 mila teu, quindi non serve realizzare banchine per accoglierle. I risparmi che si ottengono al principio con le economie di scala non crescono nel tempo in maniera proporzionale alla dimensioni delle navi e mano a mano tendono a zero. Oggi siamo vicini a questo punto della curva. A fronte del mancato risparmio, le grandi portacontainer provocano effetti collaterali a terra in termini di adeguamento delle infrastrutture e dei fondali odi conflitti con gli abitanti dei territori. ha senso che i contribuenti paghino per navi sempre più grandi?

» L' occasione dell' incontro dei due economisti è stato il premio per il miglior giovane ricercatore assegnato ogni anno a Genova dalla rivista International Journal of Transport Economics (IJTE), diretta dallo stesso Enrico Musso.

Il premio, giunto alla quarta edizione, è stato assegnato in passato a ricercatori e ricercatrici di Inghilterra, Iran e Italia. Quest' anno è andato al francese Florent Laroche, del laboratorio Laet dell' Università di Lione. Laroche ha presentato una ricerca sugli effetti della liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci in Europa, da cui emerge come l' operatore italiano Trenitalia e quello francese SnCF si siano mossi in ritardo per cogliere questa opportunità rispetto ai concorrenti di Germania, Austria e Svizzera, perdendo importanti quote di mercato sulle tratte internazionali. Secondo lo studio, meno del 10 per cento del traffico cargo di Trenitalia varca la frontiera, contro il 40 per cento della compagnia austriaca Rail Cargo.

Prima della premiazione, Wilmsmeier, che è stato consulente di diversi organismi delle Nazioni Unite come l' Unctad e l' Eclac (Commissione economica per l' America Latina) ha tenuto una conferenza

## - segue

---

sulla governance portuale e le concessioni.

L' economista è specializzato in America Latina, ma il tema del ruolo delle Autorità portuali è di estrema attualità anche in Italia e in Europa.

«Dagli anni 1990 - afferma Wilmsmeier - gli investimenti privati sono sempre più presenti nei porti. Intanto il settore dello shipping ha visto crescere le concentrazioni e oggi le Autorità portuali locali devono confrontarsi con operatori globali. Questo rapporto non funziona se si crea troppa dipendenza. Come si può intervenire? O con maggiore collaborazione fra le Authority o con la creazione di un' unica Autorità nazionale. Quest' ultima soluzione è difficile da adottare, perché in America Latina le Authority locali lavorano con efficienza. Ma in futuro le condizioni cambieranno e oltre all' efficienza conterà la sostenibilità economica, sociale e ambientale. Oggi gli investitori sono imprese, equity e fondi sovrani, che hanno particolari obiettivi, diversi da quelli delle Autorità, che devono favorire il benessere del loro paese».

*ALBERTO GHIARA*

## Sciopero portuali La Siremar: siamo per il confronto

OOO «Una battaglia di retroguardia ma restiamo aperti al confronto». Così il presidente della Siremar, Vincenzo Franza, in risposta ai sindacati che hanno indetto l'agitazione dei lavoratori portuali della Sicilia. Sono state proclamate 144 ore di sciopero in sette giorni. Franza ha scritto al ministro dell'Infrastrutture, al presidente della Regione e all'autorità di sistema portuale, dove ha ribadito «la totale disponibilità al confronto, ma non possiamo non evidenziare come Caronte & Tourist isole minori sia titolare di un diritto derivante dalla normativa e stia tentando di tutelarlo applicando una legge dello Stato». (\*VIF\*)

STRAGE DI CAPACI. Partirà da Civitavecchia per l' anniversario del 23 maggio. In tutta Italia saranno 70 mila i giovani e 700 le scuole che ricorderanno le vittime

## Nave della legalità, mille studenti giungeranno a Palermo

OOO «Abbiamo voluto chiamare la nostra iniziativa #PalermoChiamatItalia, perchè è come se la Sicilia si rivolgesse a tutta l' Italia per parlare di una cosa bella: di Giovanni Falcone, che significa affrontare il tema della legalità e del rispetto della democrazia. Vi aspettiamo a Palermo». Questo è l' invito di Maria Falcone, presidente della Fondazione Falcone, nel presentare, presso la sede Rai di Roma, il programma di eventi per ricordare il ventiseiesimo anno dalle stragi di Capaci e di via D' Amelio. L' appuntamento anticipa di 4 giorni la partenza della prossima «Nave della Legalità», con oltre 1000 studentesse e studenti a bordo, che salperà dal porto di Civitavecchia per approdare a Palermo il 23 mattina. In tutto, però, saranno 70.000 studenti coinvolti in tutta Italia, con 7 regioni protagoniste, oltre alla Sicilia. Sono invece 700 le scuole in tutta Italia che hanno partecipato al concorso «Angeli custodi: l' esempio del coraggio, il valore della memoria», indetto dal Miur, dalla Fondazione Falcone, in collaborazione con la polizia di Stato. Nel corso della presentazione, è stato ricordato il compleanno di Giovanni Falcone, nato proprio il 18 maggio del 1939. La sorella Maria ha detto: «Non potrò fargli la torta di fragole che tanto gli piaceva, ma voglio dirgli che una del le sue idee ha continuato a camminare sulle gambe di tanti altri uomini e giovani. Ai ragazzi non parlo solo del Giovanni "giudice", ma di un uomo che aveva il senso dello Stato, con l' amore per la professione impresso nel suo Dna. Cerco di far capire come ciò sia importante per la democrazia». Nel concludere il suo intervento, la presidente della Fondazione ha espresso preoccupazione per la «latitanza» delle organizzazioni criminali: «Temo molto il silenzio sulla mafia e la mafia silente, che mi preoccupa ancora più di quella stragista».

A Palermo si terranno iniziative speciali come quelle in programma al Villaggio della Legalità, a Piazza Magione e al Giardino della Memoria di Capaci. Il procuratore nazionale Antimafia, Federico Carro de Raho, ha invece posto l' accento sulla poca attenzione riservata alle mafie: «Sento una carenza nei mezzi di informazione: ormai di mafie non si parla più, non si legge più nei giornali ed è un danno per tutti. Il 23 maggio sarà un momento di memoria e legalità per tutti noi. Giovanni Falcone e Paolo

Borsellino rappresentano i nostri modelli per l' organizzazione del lavoro, con le indagini patrimoniali e analitiche. Ancora oggi i magistrati seguono questi modelli». Valeria Fedeli, ministro dell' Istruzione, dell' Università e della Ricerca, ha affermato che se, entro il 22 maggio, non ci sarà un nuovo ministro, sarà lei a partire insieme ai ragazzi sulla Nave della Legalità.

«IL CONFRONTO NON PUÒ BASARSI SULLA NEGOZIAZIONE DELLA LEGGE»

### Autoproduzione nei porti, AssArmatori in campo «Pronti al dialogo, ma sui diritti non trattiamo»

GENOVA. «Il diritto delle compagnie di navigazione di "autoprodurre" operazioni portuali è sancito da leggi nazionali ed europee in vigore da oltre vent'anni. Piena volontà e disponibilità a discutere le modalità attuative di questo diritto anche con le organizzazioni sindacali, ma non la negazione di questo diritto. Il tutto ribadendo con forza che la sicurezza è priorità assoluta per gli armatori e lo è ovviamente per gli equipaggi delle navi»: a pochi giorni dallo sciopero indetto dai lavoratori portuali,

scende in campo AssoArmatori per difendere il "diritto" ad avvalersi dell'autoproduzione in banchina. Con una lunga nota (disponibile integralmente sul sito [www.themeditegraph.it](http://www.themeditegraph.it)), l'associazione presieduta dal genovese Stefano Messina spiega che «nel rispetto delle leggi e dei regolamenti a tutela della sicurezza, delle posizioni sindacali e delle maestranze portuali», AssArmatori «non può non rimarcare come il diritto all'autoproduzione sia, a distanza di ben oltre 20 anni dall'emanazione della legge



Stefano Messina

Antitrust e della legge di riforma portuale, rispettivamente datate 1990 e del 1994, un diritto oramai ben delineato e regolato. Secondo AssArmatori «esistono margini per una valutazione delle situazioni locali, e su questo l'associazione armatoriale condivide l'opportunità di un confronto con il Ministero competente, il Corpo delle Capitanerie di porto, le Autorità di Sistema Portuale e le organizzazioni sindacali. Confronto che, tuttavia, non può basarsi su una negazione della legge».

## Il Secolo XIX

---

### Autoproduzione nei porti, AssArmatori in campo «Pronti al dialogo, ma sui diritti non trattiamo»

GENOVA. «Il diritto delle compagnie di navigazione di "autoprodurre" operazioni portuali è sancito da leggi nazionali ed europee in vigore da oltre vent' anni. Piena volontà e disponibilità a discutere le modalità attuative di questo diritto anche con le organizzazioni sindacali, ma non la negazione di questo diritto. Il tutto ribadendo con forza che la sicurezza è priorità assoluta per gli armatori e lo è ovviamente per gli equipaggi delle navi»: a pochi giorni dallo sciopero indetto dai lavoratori portuali, scende in campo AssoArmatori per difendere il "diritto" ad avvalersi dell' autoproduzione in banchina. Con una lunga nota (disponibile integralmente sul sito [www.themeditelegraph.it](http://www.themeditelegraph.it)), l' associazione presieduta dal genovese Stefano Messina spiega che «nel rispetto delle leggi e dei regolamenti a tutela della sicurezza, delle posizioni sindacali e delle maestranze portuali», AssArmatori «non può non rimarcare come il diritto all' autoproduzione sia, a distanza di ben oltre 20 anni dall' emanazione della legge Antitrust e della legge di riforma portuale, rispettivamente datate 1990 e del 1994, un diritto oramai ben delineato e regolato. Secondo AssArmatori «esistono margini per una valutazione delle situazioni locali, e su questo l' associazione armatoriale condivide l' opportunità di un confronto con il Ministero competente, il Corpo delle Capitanerie di porto, le Autorità di Sistema Portuale e le organizzazioni sindacali. Confronto che, tuttavia, non può basarsi su una negazione della legge».

## Lavoro: AssArmatori, l' autoprodotzione è un diritto

*Associazione, la pratica è sancita e regolata dalla legge*

(ANSA) - GENOVA, 18 MAG - La possibilità per le compagnie marittime di svolgere in autoprodotzione le operazioni portuali è sancita dalla legge: gli armatori sono disponibili e discuterne le modalità di attuazione con i sindacati, ma non a perdere questo diritto. Sulla base di questo assunto anche AssArmatori, l' associazione guidata da Stefano Messina, entra nel dibattito sull' autoprodotzione, assicurando di aver seguito con attenzione le vicende della compagnia Caronte & Tourist Isole Minori - che ha chiesto di poter svolgere il rizzaggio e derizzaggio dei mezzi commerciali con personale marittimo in Sicilia, generando una nuova agitazione sindacale - e della propria associata Gnv, multata per aver svolto autoprodotzione non autorizzata nel porto di Genova, dove secondo AssArmatori vige "un' incertezza normativa", pur avendo agito "in trasparenza sulla base di un' intesa con la Compagnia dei lavoratori portuali". AssArmatori ricorda che l' autoprodotzione è un diritto acquisito dagli armatori sulla base della Legge Antitrust e della Legge portuale 89/94 che ne regolano le modalità di applicazione, pur riconoscendo la necessità di "un confronto con il Ministero competente, il Corpo delle Capitanerie di Porto, le Autorità di Sistema Portuale e le organizzazioni sindacali", al fine di "valutare le situazioni locali". (ANSA).

# Informazioni Marittime

## AssArmatori: "L'autoproduzione è un diritto"



L'autoproduzione è un diritto, sancito dalla legge, da decenni, e i lavoratori portuali non hanno l'«esclusiva» sulla sicurezza, né si può «disconoscere la professionalità dei marittimi». La cosa certa è che non è qualcosa da mettere in discussione, al massimo va stabilito di volta in volta quando e come praticarla. Così AssArmatori entra nel merito della questione "autoproduzione", ovvero la possibilità per gli armatori di gestire in proprio servizi tradizionalmente esternalizzati come quelli tecnico-nautici (rimorchio, battellaggio, ormeggio e pilotaggio): «Il diritto delle compagnie di navigazione di autoprodurre operazioni portuali – spiega – è sancito da leggi nazionali ed europee in vigore da oltre vent'anni. Piena volontà e disponibilità a discutere le modalità attuative di questo diritto anche con le organizzazioni sindacali, ma non la negazione di questo diritto». L'autoproduzione è prevista dalla legge Antitrust del 1990 e dalla legge di riforma portuale del 1994. L'11 maggio **uno sciopero nei porti italiani** si è svolto per protestare contro il fenomeno dell'autoproduzione. I sindacati italiani e tedeschi **stringono alleanze**. AssArmatori fa riferimento a due casi recenti. In Sicilia, i sindacati protestano contro la decisione della compagnia Caronte & Tourist di estendere alla propria impresa controllata, C&T - Isole Minori Spa, l'utilizzo del personale di bordo, anche di marittimi dell'organico, per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio di mezzi commerciali prevalentemente con autista al seguito e per altre tipologie secondo quanto adottato da tempo su altre linee di trasporto locale gestite dalla compagnia. Caronte Tourist si è detta disponibile a farsi carico di eventuali esuberanti conseguenti a questa scelta. In Sicilia si applica quanto previsto dalla Legge 84/94 (comma 4, lett. d) dell'art. 16) e dal Decreto Ministeriale n. 585 del 31 marzo 1995 che ha stabilito le modalità attraverso le quali le imprese di navigazione possono avvalersi delle attrezzature e del personale bordo per effettuare operazioni e servizi portuali. Infine, qualche giorno fa Gnv **è stata multata** dalla Capitaneria di porto di Genova per aver operato in autoproduzione senza autorizzazione, multa che l'armatore contesta in quanto sostiene di aver agito in trasparenza e in accordo con la Compagnia dei lavoratori portuali.

Due casi che, secondo AssArmatori, non vanno condannati e anzi dimostrano come l'autoproduzione è una realtà da rispettare, fatto salvo che essa stessa rispetti «le leggi e i regolamenti a tutela della sicurezza, delle posizioni sindacali e delle maestranze portuali». AssArmatori afferma che non si può «non rimarcare come il diritto all'autoproduzione sia un diritto oramai ben delineato e regolato».

Esistono però dei margini da valutare caso per caso, su questo l'associazione armatoriale ritiene opportuno «un confronto con il ministero competente, le Capitanerie, le Autorità di sistema portuale e i sindacati». Ma, attenzione, il confronto non è la messa indiscussione della legge: l'autoproduzione è «un diritto primario delle imprese armatoriali» e vanno individuati gli abusi.

### Perocchio (Assomarinas): un grande passo avanti l'attenzione del nuovo Governo alla centralità dell'industria turistica



Roma, 18 maggio 2018 – Ora che il nascente Governo sembra aver posto l'industria turistica al centro del suo programma, il Presidente di Assomarinas **Roberto Perocchio** chiede di intervenire in soccorso dei porti turistici per la nautica da diporto resolvendo innanzitutto il problema del rispetto dei patti concessori.

Molti porti turistici sono stati realizzati in Italia tra gli anni 90 e 2000, nel bel mezzo della crisi del comparto, sulla base di concessioni contratto che, a fronte di ingenti investimenti, prevedevano canoni prefissati ed indicizzati.

Nel 2006 un errore legislativo contenuto nella legge finanziaria 296/2006 ha posto in discussione tali accordi aprendo un contenzioso che, anche secondo ANCI e Coordinamento delle Regioni, va assolutamente risolto per salvare gli investimenti attuali e futuri.

Il turismo nautico è una componente di pregio della nostra industria turistica nazionale che merita di essere difesa e non mortificata.

**AssArmatori sottolinea il diritto delle compagnie di navigazione, stabilito dalle norme, di "autoprodurre" operazioni portuali**

*L'associazione armatoriale manifesta «piena volontà e disponibilità a discutere le modalità attuative di questo diritto»*

AssArmatori, la nuova associazione armatoriale italiana costituita all'inizio di quest'anno, è intervenuta oggi sul tema dell'autoproduzione (self-handling) nei porti, ovvero sulla possibilità per le compagnie di navigazione di impiegare il proprio personale di bordo per eseguire attività di stivaggio, rizzaggio e derizzaggio dei carichi sulle navi in porto anziché avvalersi delle prestazioni di lavoratori portuali, attività che principalmente sono effettuate per il parcheggio dei veicoli nei ponti garage dei traghetti e che sono regolate da normative. Questi regolamenti - secondo i sindacati - sono stati recentemente ripetutamente violati e ciò ha indotto i rappresentanti dai lavoratori a indire uno sciopero svoltosi venerdì scorso in tutti gli scali portuali italiani.

Rilevando che «il diritto delle compagnie di navigazione di "autoprodurre" operazioni portuali è sancito da leggi nazionali ed europee in vigore da oltre vent'anni», l'associazione armatoriale ha ma-



nifestato tuttavia «piena volontà e disponibilità a discutere le modalità attuative di questo diritto anche con le organizzazioni sindacali, ma - ha puntualizzato AssArmatori - non la negazione di questo diritto. Il tutto - ha precisato l'associazione - ribadendo con forza che la sicurezza è priorità assoluta per gli armatori e lo è ovviamente per gli equipaggi delle navi».

AssArmatori ha spiegato che questa è in sintesi la posizione dell'associazione e a tal proposito ha fatto riferimento a due casi specifici, entrambi riferiti a compagnie di navigazione che hanno aderito alla nuova associazione. Il primo riguarda «l'attuale stato di agitazione sindacale in Sicilia contro la decisione della compagnia Caronte & Tourist Spa di estendere alla propria impresa controllata, C&T - Isole Minori Spa, l'utilizzo del personale di bordo (anche tramite



l'assunzione di nuovi marittimi all'interno dei suoi organici) per l'effettuazione delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio di mezzi commerciali prevalentemente con autista al seguito e per altre tipologie secondo quanto - ha ricordato l'associazione - adottato da

tempo su altre linee di trasporto locale gestite dalla compagnia. Peraltro Caronte Tourist - ha specificato AssArmatori - ha anche ribadito la disponibilità a farsi carico, nell'ambito dei propri organici e delle proprie tipologie di lavoro, di eventuali esuberanti che l'at-

# HUPAC

tività di autoproduzione dovesse indurre sul territorio.

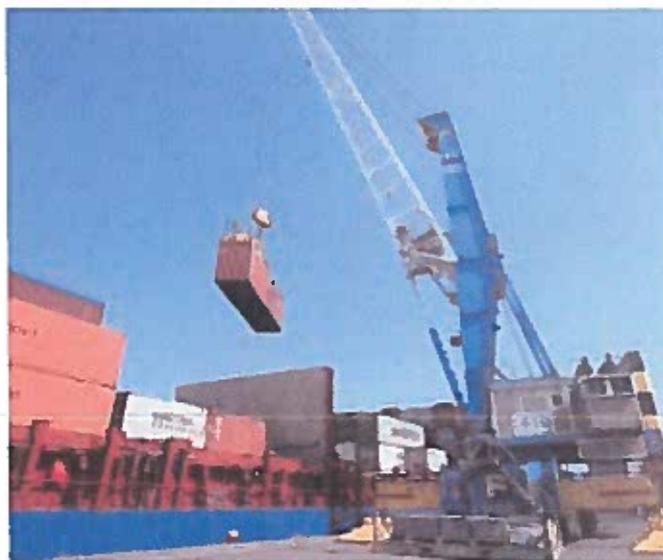
Analoga posizione AssArmatori ha assunto anche rispetto al caso relativo a un altro associato, GNV, «che - ha osservato l'associazione - nell'incertezza normativa vigente nei porti governati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e comunque agendo in trasparenza sulla base di un'intesa con la Compagnia dei lavoratori portuali, ha preso una multa per aver compiuto operazioni di rizzaggio e derizzaggio con i propri marittimi».

L'associazione ha sottolineato che, «nel rispetto delle leggi e dei regolamenti a tutela della sicurezza, delle posizioni sindacali e delle maestranze portuali, AssArmatori non può non rimarcare come il diritto all'autoproduzione sia, a distanza di ben oltre 20 anni dall'emanazione della legge antitrust e della legge di riforma portuale, rispettivamente datate 1990 e del 1994, un diritto oramai ben delineato e regolato. E in Sicilia - ha ricordato l'associazione - è applicato quanto previsto dalla legge 84/94 (comma 4, lett. d) dell'art. 16) e dal decreto ministeriale n. 585 del 31 marzo 1995 che ha stabilito le modalità attraverso le quali le imprese di navigazione possono avvalersi delle attrezzature e del personale bordo per effettuare operazioni e servizi portuali».

Specificando che ad avviso di AssArmatori «esistono margini per una valutazione delle situazioni locali» e che su questo «l'associazione armatoriale condivide l'opportunità di un confronto con il Ministero competente, il Corpo delle Capitanerie di Porto, le Autorità di Sistema Portuale e le organizzazioni sindacali», l'associazione armatoriale ha evidenziato

che tale confronto, tuttavia, «non può basarsi su una negazione della legge, e quindi di un diritto primario delle imprese armatoriali, che può e deve vertere invece sulle modalità attraverso le quali questo diritto viene esercitato nelle singole realtà locali, al fine di individuare possibili abusi che in nessun caso possono far mettere in discussione un impianto legale e una prassi operativa oramai indiscutibile».

AssArmatori ha concluso ribadendo che «non esistono margini invece sulla negazione del valore di una legge e sulla pretesa di assegnare un'"esclusiva" della sicurezza ai lavoratori portuali, disconoscendo la professionalità dei marittimi, comprovata anche da corsi professionali particolarmente accurati e riconosciuti a livello internazionale, nonché dal fatto che in queste funzioni i marittimi sono perfettamente abilitati a intervenire anche in navigazione».



europa servizi terminalistici

*your port operator in Sicily*



**Il gruppo Palumbo ha acquisito il 14% del capitale del cantiere navale Viktor Lenac**

*Comprate 2.360.002 azioni della società croata*

Mercoledì, con un avviso alla Borsa di Zagabria, il cantiere navale croato Viktor Lenac ha reso noto che nei giorni precedenti il gruppo navalmeccanico italiano Palumbo ha acquisito quote azionarie della società cantieristica croata arrivando ad ottenere la proprietà di 2.360.002 azioni della Viktor Lenac, pari al 14,04% dei diritti di voto totali della società.

**Lombardi (Federazione del Mare): necessari un ministero dedicato o un'unità specifica per il settore marittimo**

*C'è bisogno - ha sottolineato - di una maggior efficacia nell'adozione politica e nell'attuazione legislativa e amministrativa delle decisioni*

«L'Italia è una potenza manifatturiera povera di materie prime, i cui approvvigionamenti giungono per lo più via mare, una terra in gran parte peninsulare, con molte isole e città costiere, il cui sviluppo non ci sarebbe stato in passato, e non ci sarebbe oggi, senza l'impronta delle attività marittime sulla loro realtà sociale ed economica». Lo ha sottolineato Carlo Lombardi, segretario della Federazione del Mare, organizzazione che riunisce le principali associazioni e organismi italiani del settore marittimo, intervenendo oggi al simposio «Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese» che si è tenuto presso l'Accademia Navale di Livorno ed è stato organizzato dal CE.S.I. - Centro Studi Internazionali con il supporto della Marina Militare e il patrocinio del Comune di Livorno.

Lombardi ha evidenziato che oggi il cluster marittimo spende annualmente quasi 20 miliardi di euro in acquisti di beni e servizi e nel complesso, le attività industriali del cluster marittimo occupano uno spazio di rilievo nel panorama produttivo nazionale, superiore a settori consolidati come la farmaceutica o le assicurazioni.

Il segretario generale della Federazione del Mare ha ricordato che, secondo l'ultimo Rapporto sull'economia del mare (il V) realizzato assieme alla Fondazione Censis, il valore dei beni o servizi prodotti dalle attività marittime, il cui insieme è definito dal termine di cluster marittimo, è di 33 miliardi di euro, pari al 2% del prodotto interno lordo complessivo e al

3,5% della sua componente non statale, con una occupazione complessiva di 470mila addetti, tra diretti e indiretti.

Rilevando che quella italiana è anzitutto una economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano da fuori, per lo più da altri continenti, per essere qui processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo, Lombardi ha affermato che, «visto il peso dell'economia marittima nel nostro Paese, l'auspicio che la Federazione, che riunisce le principali organizzazioni del sistema marittimo, ribadisce è quello che le istituzioni possano in prima istanza rafforzare la Direzione Generale per la Vigilanza dei porti e trasporto marittimo e poi dare luogo ad un Ministero dedicato o un'unità specifica con poteri di coordinamento (Agenzia o Segretariato del Mare, ad esempio, eventualmente presso la Presidenza del Consiglio), in modo che una catena di comando ben integrata porti ad una maggior efficacia nell'adozione politica e nell'attuazione legislativa e amministrativa delle decisioni in campo marittimo, e sia in grado di farlo in tempi conformi agli standard europei e internazionali, caratteristici di questo mondo».



**Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti francesi è cresciuto del +6,7%**

*I carichi allo sbarco sono aumentati del +8,2% e quelli all'imbarco del +4,0%*

Lo scorso anno i porti francesi hanno movimentato complessivamente 318,8 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +6,7% rispetto a 298,8 milioni di tonnellate movimentate nel 2016. Le merci allo sbarco sono ammontate a 207,6 milioni di tonnellate (+8,2%) e quelle all'imbarco a 207,6 milioni di tonnellate (+4,0%). Complessivamente nel settore delle merci varie il traffico

è stato di 125,8 milioni di tonnellate (+12,3%), di cui 48,1 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+12,6%) e 77,6 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+12,1%). Nel comparto delle rinfuse il totale è stato di 193,0 milioni di tonnellate (+3,3%), di cui 59,6 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+2,5%) e 133,4 milioni di tonnellate di altre rinfuse (+3,7%).

Nel 2017 i principali porti francesi per volume di traffico sono stati Marsiglia con 80,4 milioni di tonnellate (-0,3%), Le Havre con 71,9 milioni di tonnellate (+10,0%), Calais con 50,5 milioni di tonnellate (+17,6%), Dunkerque con 50,2 milioni di tonnellate (+7,9%), Nantes Saint-Nazaire

con 29,9 milioni di tonnellate (+18,3%), Rouen con 20,1 milioni di tonnellate (-4,5%) e Bordeaux con 7,3 milioni di tonnellate (-6,8%).

**Hapag-Lloyd ripristinerà gli scali al porto di Salerno del servizio settimanale MCA**

*La linea collega Montreal con i principali scali del Mediterraneo nord-occidentale*

Da metà del prossimo mese la compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd ripristinerà gli scali al porto di Salerno nell'ambito del servizio settimanale Mediterranean Canada (MCA) che erano stati sospesi nella scorsa stagione invernale per mantenere l'affidabilità delle schedule.

La linea collega il porto nordamericano di Montreal con i principali scali del Mediterraneo nord-occidentale e la nuova rotazione toccherà i porti di Montreal, Tanger Med, Sagunto (Valencia), Cagliari, Salerno, Livorno, Genova, Fos, Algeciras, Tanger Med, Vigo, Montreal.

Le toccate al porto di Salerno inizieranno nell'ambito del viaggio con partenza dal porto di Genova il prossimo 17 giugno.

**Minoan Lines ha chiuso il primo trimestre con un utile netto di 1,7 milioni di euro**

*I ricavi sono ammontati a 15,5 milioni di euro*

La compagnia di navigazione greca Minoan Lines del gruppo Grimaldi ha reso noto di aver archiviato i primi tre mesi del 2018 con ricavi a livello consolidato pari a 15,5 milioni di euro. L'EBITDA è ammontato a 5,1 milioni di euro e l'utile netto a 1,7 milioni di euro.

