



Primo Piano:

- **Più flessibilità per le Autorità Portuali (Portnews)**
- **Via della Seta (varie testate)**

Dai Porti:

Venezia:

"...Grandi navi..." (Il Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

Genova:

"...Tutelare le imprese portuali genovesi e i lavoratori..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Su Genova poco impegno..." (The Medi Telegraph, Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Livorno e Trieste eccellenze locali..." (Il Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Trasferita a Livorno la linea Moby con la Sardegna e Piombino reclama..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...MSC crociere nel 2019 raddoppia a Napoli..." (L'Informatore Navale, Seareporter, Napoli Today)

Messina:

"...L'On. Galluzzo propone al governo regionale l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto..." (Ilcittadinodimessina.it)

Palermo:

"...Incendio su una nave Siremar..." (giornaledisicilia.it)

Augusta:

"...Nuovi piazzali Schermi: Bloccare il bando..." (Giornale di Sicilia)

Più flessibilità per le Autorità Portuali

«La proposta di Pietro Spirito? È una soluzione che mi sentirei di sostenere» dichiara Enrico Rossi, commentando [l'intervento su Port News](#) col quale il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha proposto di trasformare le Authority in enti pubblici economici. Anche per il presidente della [Regione Toscana](#), quindi, in tal modo si assicurerebbe ai porti italiani una *governance* capace di operare con maggiore flessibilità le scelte necessarie per lo sviluppo degli scali marittimi.

Una discussione su questi temi appare ormai matura, a maggior ragione dopo che il neo viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi ha mostrato di preferire un'idea di *governance* più condivisa nel contesto di una società mista pubblico/privata. In ogni caso Rossi resta convinto che la Riforma Delrio abbia assicurato al Paese un sistema migliore del precedente: «La costituzione dell'Autorità di Sistema ha rappresentato un fatto positivo per lo sviluppo dei porti toscani».

Il sistema attuale funziona bene, persino laddove si temeva che avrebbe potuto creare maggiori problemi: nell'accorpamento sotto La Spezia del porto toscano di Marina di Carrara. «Non abbiamo avuto particolari difficoltà a gestire la situazione. Dal punto di vista industriale l'esperienza di questi anni è stata positiva» ammette. «Quello che auspico per il futuro è semmai un'integrazione ancora maggiore e uno sviluppo ulteriore del porto di Carrara».

Alla Riforma Delrio riserva tuttavia un'osservazione critica: «In precedenza i Comitati di Gestione erano molto ampi e una molteplicità di soggetti vi partecipava, il che ne rendeva complessa l'attività. Adesso si è forse ecceduto in senso opposto, restringendo fortemente la composizione di questi organi. Si tratterebbe forse di trovare una via di mezzo che garantisca al tempo stesso rappresentatività ed efficienza».

Rossi trova anche il tempo di fare un primo bilancio del suo secondo mandato, giunto ormai a più di metà percorso: «Il potenziamento dei porti toscani – afferma – rappresenta, non da oggi, una priorità strategica della Regione e un tassello fondamentale per garantire lo sviluppo dell'intero sistema economico. Abbiamo sempre cercato di adottare un approccio alla portualità e alla logistica che prestasse un'attenzione particolare a retroportualità e integrazione con la rete infrastrutturale. In questi anni sono state poste le basi per progetti importanti come quello della Darsena Europa e il rilancio del porto di Piombino, di cui vedremo i risultati nei prossimi anni».

E su Livorno, in particolare, che Rossi si sofferma più a lungo: «La posizione dello scalo – dice – è indubbiamente favorevole, con una maggiore prossimità ai flussi che provengono dall'Asia, Africa e America rispetto ai porti del Nord Europa, che attualmente movimentano quasi il 50% del traffico continentale dei container. Livorno presenta grandi potenzialità, che potrebbero essere maggiormente sfruttate grazie alla realizzazione della nuova Darsena Europa, con il connesso retroporto ferroviario.

-segue

Grazie alla revisione progettuale decisa nel 2017, i lavori potranno essere più rapidi (con una conclusione prevista nel 2022) e meno costosi. La Regione contribuirà con 12,5 milioni l'anno per 20 anni, che si aggiungeranno alle risorse stanziare da Stato e Autorità portuale».

Per Rossi uno degli elementi fondamentali dell'opera consiste «nello scavo del canale fino a 20 metri di profondità, che consentirà l'attracco di navi di maggiore tonnellaggio così favorendo una crescita significativa dei flussi commerciali. Potranno attraccare *containership* con capacità fino a 12.000 e 18.000 TEU, vale a dire quelle in grado di attraversare il canale di Panama dopo l'ampliamento del 2009 o quelle che costituiscono la nuova generazione e rappresentano il futuro del trasporto via mare».

A chi – soprattutto a Pisa – continua a considerare l'opera di ampliamento a mare dello scalo labronico come «inutile e ingiustificabile per l'economia del territorio», Rossi risponde con parole chiare: «Ritengo che Pisa possa trarre grandissimo beneficio da questo intervento che va visto in un'ottica integrata. L'area pisana è quella su cui naturalmente vanno a gravitare i flussi di merci, di persone e di dati che transitano dal nodo logistico di Livorno (e in generale dell'Alto Tirreno) e dalla Toscana centrale. Inoltre va anche sottolineato che i dragaggi previsti dal progetto potranno servire per il ripascimento del litorale pisano».

Pisa potrà trarre grandi benefici anche dagli interventi di potenziamento ferroviario dello scalo marittimo. «È in via di definizione un accordo con Ferrovie per la realizzazione dello scavalco ferroviario tra porto e interporto. Elementi strategici per il trasferimento da gomma a rotaia saranno il collegamento diretto verso Firenze, tra l'Interporto Guasticce e la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e il collegamento tra quest'ultima e la linea Pisa-Firenze. Ferrovie interverrà poi con investimenti complessivi per 700 milioni per allargare le gallerie della vecchia linea appenninica, consentendo così il transito di treni carichi di auto e container dal Tirreno al Brennero».

Nel sistema portuale dell'Alto Tirreno non esiste comunque soltanto Livorno: «L'acquisizione di Aferpi Spa da parte di JSW Steel rappresenta sicuramente una nuova opportunità per tornare a colare acciaio a Piombino e, quindi, per rivitalizzare anche la logistica portuale. La Regione Toscana ha avuto un ruolo decisivo, assieme al Ministero per lo Sviluppo economico, favorendo l'esito positivo della trattativa con il gruppo algerino Cevital».

Lo scorso 2 settembre la nave Vega Lea ha portato nel porto di Piombino il primo carico di 18.000 tonnellate di blumi per la laminazione delle rotaie da consegnare a RFI: «Siamo a una ripartenza in linea con il piano industriale presentato un mese fa da Mr. Jindal al Teatro Metropolitan di Piombino. Per quanto riguarda lo sviluppo logistico del porto, è previsto che il gruppo JSW Steel presenti un progetto specifico e necessario anche ai fini del rilascio delle concessioni».

-segue

Ma perché questo scalo marittimo diventi veramente competitivo «serve senz'altro la bretella di collegamento stradale del porto alla SS.398 (su cui Regione e Comune attendono risposte dagli organismi nazionali competenti) così come il potenziamento del collegamento ferroviario e delle infrastrutture energetiche (ovvero elettricità, gas ed acqua) per le nuove aree portuali. Temi su cui non si intende abbassare la guardia affinché il Governo, *in primis*, svolga il proprio ruolo tenendo presente i 300 milioni di euro già investiti da Regione Toscana proprio per lo sviluppo del porto».

Quanto all'operato dei vertici dell'Autorità di Sistema Portuale, Rossi esprime «un giudizio positivo sull'impegno e sull'attività svolta dal presidente Stefano Corsini. Su alcune questioni restano ovviamente importanti margini di miglioramento. Mi riferisco in particolare sia alla questione dell'integrazione del porto di Piombino nel sistema che all'*iter* di realizzazione di Darsena Europa. Spero che in futuro possano esserci sviluppi».

Il Messaggero Marittimo

D'Agostino: porti sud Europa in primo piano

Situazione nuova grazie a 'via della Seta'

PARIGI – "C'è una situazione nuova in Europa, i porti del sud, tradizionalmente di serie B rispetto ad Amburgo, Rotterdam o Anversa, oggi sono coinvolti in primo piano. Gli investitori cinesi, passati da Suez e dal Pireo, arrivano da sud e per queste rotte è una grande rivoluzione". Ne è convinto Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale.

D'Agostino ha partecipato a Parigi ad una tavola rotonda centrata sui porti e il loro sviluppo, nell'ambito del convegno "Dialogo fra i continenti. Derive o connettività?", illustrando la portata innovatrice e le aperture sul futuro della cosiddetta nuova "Via della Seta". "Si tratta – ha detto – di un grande progetto di infrastrutturazione globale che modificherà, in meglio, l'accessibilità di alcune aree del globo. L'aumento della connettività e della relativa accessibilità di un territorio ne aumentano il traffico di merci e persone in primo luogo, ma soprattutto ne determinano una nuova dignità localizzativa industriale e logistica".

A margine dell'incontro, poi il presidente dell'AdSp giuliana, ha precisato che si tratta del "risultato di tre anni di lavoro, di molte missioni di Trieste in Cina e delle società di stato cinesi coinvolte nel progetto 'Via della Seta' a Trieste".

"Già durante il governo Gentiloni, Genova, Venezia e Trieste erano state individuate come potenziali porti di investimento per la Cina, poi il dialogo è andato avanti. A Trieste, i soggetti coinvolti diventerebbero partner di operatori già presenti in porto – ha precisato D'Agostino – consentendo così il potenziamento e lo sviluppo di nuove banchine, nuovi terminal, nuovi piazzali e attività portuali".

Ma a facilitare l'arrivo dei finanziamenti è stata "l'approvazione di un Piano regolatore, due anni fa, che ha eliminato gli ostacoli burocratici che sussistono in altre situazioni europee". Oggi i porti dell'Italia del nord, Genova e Trieste, "sono quelli che permettono di dialogare con i grandi mercati del centro ed dell'est Europa, diventato negli ultimi anni la locomotiva del nostro continente. Trieste e l'Adriatico sono diventati protagonisti. Basti pensare che a Trieste negli ultimi tre anni c'è stata un'esplosione positiva del traffico dei treni merci, diventati 230 dagli 80 di tre anni fa".

Merlo: «Via della Seta, pericolo colonialismo anche per l'Europa»

Genova - L'intervento del presidente Federlogistica-Confrtrasporto: «L'Italia non lasci l'Africa in mano alla Cina».

Sorprende il ritardo con il quale l'Occidente sta scoprendo il pericolo, e non solo l'opportunità, rappresentato dalla nuova Via della Seta. È stato necessario vedere i leader di cinquanta Paesi africani riuniti a Pechino per capire i rischi che l'Italia e l'Europa stanno correndo sul piano dell'economia, della sicurezza e soprattutto dei trasporti e della logistica.

La nuova Via della Seta non è una rete infrastrutturale neutrale, bensì rischia di essere una rete mondiale di proprietà di una nazione che sarà "sovrana" su altre. La proprietà di reti e infrastrutture cedute in cambio di finanziamento del debito da parte di diverse nazioni può cambiare gli equilibri economici consegnando a un unico soggetto il monopolio mondiale dei traffici marittimi, stradali e ferroviari. Inoltre lo sviluppo dei mercati africani rappresenta la vera grande opportunità di sviluppo dei traffici per l'Italia. Da sempre i porti italiani sono il riferimento degli scambi tra Europa e Africa, a dimostrazione che quel continente non è solo un problema, ma una grande opportunità per il nostro Paese. Non cogliere questa opportunità regalandola al gigante asiatico è un errore che pagheremo duramente.

Chi nel nostro Paese sostiene in maniera acritica la presunta opportunità di crescita derivante della Via della Seta dovrebbe ragionare con maggiore attenzione. Il pericolo di un nuovo colonialismo non riguarda solo l'Africa, ma anche l'Europa, e sarebbe importante che su questo tema il Governo Italiano battesse un colpo. Cogliere quindi l'opportunità di un incremento degli scambi commerciali, ma senza cedere pezzi strategici di Paese, dovrebbe essere un obiettivo condiviso da tutti. Quando la Cina possiederà una rete infrastrutturale mondiale potrà stabilire tariffe e condizioni di tutti i segmenti della logistica e, di conseguenza, gli effetti sul costo delle merci, sulla libera circolazione e le fortune di un Paese rispetto a un altro. Anche perché questa politica rischia di determinare, almeno nel settore portuale, una sovra capacità dell'offerta infrastrutturale, cosa già accaduta con quella navale, con enormi impatti negativi sull'economia e sull'occupazione.

Via della Seta, Musolino: Europa e Italia mirino ad accordi di reciprocità /Economic Forum

Krynica-Zdrój, Polonia - *"Le opportunità innegabili che si sono create grazie alla Belt and Road Initiative sono sotto gli occhi di tutti: in un momento di riflusso, in alcune parti del mondo, rispetto a globalizzazione e interconnettività, l'ambiziosa azione cinese riporta al centro del palco l'Eurasia e le rotte che giungono nel Mar Mediterraneo e ciò apre nuove prospettive di crescita per i Paesi e per le economie dell'area; questo però non significa che BRI non presenti anche vaste aree "d'ombra" che solo ora cominciano ad emergere con chiarezza".* Con queste parole il presidente dell'**Autorità di Sistema dell'Adriatico Settentrionale, Pino Musolino** è intervenuto sulla strategia BRI a Krynica in Polonia durante il **28° Economic Forum 2018** dove si sono riuniti i paesi dell'Europa centro-orientale.

L'intervento del porto di Venezia è avvenuto in seno alla conferenza, *"Cooperation along the New Silk Road: political risks and economic opportunities"*, moderato da Sergey Afontsev, esponente dell'Accademia delle Scienze russa, e raccoglie a dibattito ricercatori di Armenia, Kazakistan, Emirati Arabi Uniti e Italia, che affrontava il tema delle **minacce-opportunità del piano cinese della BRI, considerato da alcuni un driver di sviluppo per traffici e investimenti**, mentre da altri visto come **rischio politico**, tenuto conto delle diverse posizioni in merito di altre grandi potenze mondiali, come gli USA. Riguardo alle opportunità per l'Italia e in particolare per lo sviluppo della sua logistica per via marittima e gli scambi con l'export, **Musolino**, ha evidenziato che: *"Le minacce della BRI vanno via via delineandosi, come ad esempio la politica dei prestiti per infrastrutture che per alcuni Paesi si potrebbe tradurre in una "trappola del debito", "la chiara intenzione cinese di espandere la propria area di influenza ben oltre l'Indo-Pacifico, il crescere di tensioni geopolitiche che potrebbero portare a reazioni da "trappola di Tucidide" da parte della potenza americana, di cui la guerra dei dazi in atto potrebbe essere il prologo".* *"Se non consideriamo dunque anche queste "ombre" – ha continuato il presidente del porto di Venezia – "tutti questi elementi potrebbero, nel medio periodo, portare a risultati opposti a quelli perseguiti, cioè maggiori conflitti, minori traffici, protezionismo".* Per Venezia dunque l'atteggiamento da tenere è di estrema attenzione e pianificazione accurata di tutti gli step che portano al coinvolgimento italiano nel progetto cinese. *"In termini pratici" – ha chiarito Musolino – "per l'Europa e l'Italia questo significa perseguire accordi che mirino alla piena reciprocità per quanto riguarda gli Investimenti Diretti Esteri, la possibilità per le imprese italiane ed europee di avere parità di accesso ai mercati cinesi, una oculata e attenta pianificazione delle infrastrutture da realizzare, per evitare la realizzazione di opere che non si potranno sostenere economicamente e finanziariamente" - ha quindi concluso - "BRI deve essere effettivamente quel ponte tra il Regno di Mezzo e il resto del mondo, ma si deve sviluppare ora con serietà e attenzione, evitando facili quanto pericolosi superficiali entusiasmi".*

L'Economic Forum si riunisce una volta l'anno per affrontare le maggiori questioni geopolitiche, tre giorni di dibattiti e confronti e conferenze con la presenza di 4 mila persone tra politici, economisti, sociologi e rappresentanti dei media provenienti da 60 Paesi di tutto il mondo. L'obiettivo del Forum è di proporre stimoli e strumenti volti a favorire le relazioni tra Paesi UE e Paesi vicini e affrontare le sfide che possono condizionare lo sviluppo dell'intera macro-area, grazie alle "ricette" risultanti dal confronto tra esperti a livello mondiale.

«Il ministro è in errore: la Via della Seta è più vantaggiosa qui»

Imprenditori e operatori correggono Tria. E non è una questione di interesse locale

di Carmen VESCO

Anche per gli operatori del porto e della nautica di Brindisi non può che essere stato un autogol quello del ministro dell'economia, Giovanni Tria, che qualche giorno fa ha dichiarato in una intervista a La Repubblica che nel rilancio della Via della Seta e dei rapporti commerciali con la Cina i porti terminali saranno quelli del nord Tirreno e nord Adriatico.

«Non credo al fatto che possa essere una provocazione nei confronti del Sud, semmai un autogol come lo ha definito il presidente dell'autorità portuale Ugo Patrino Griffi, forse una gaffe o un gap di informazione. Insomma, sarebbe come dire che per rilanciare i traffici con la Grecia si punterà su Salerno, o che in quelli con Malta si salti la Sicilia» ha detto Giuseppe Danese, alla guida del Distretto della Nautica di Puglia. «Il porto di Brindisi è storicamente collegato alla Via della Seta, ma se si vuole superare l'aspetto storico-culturale perché si punta alla concretezza degli affari allora c'è da dire che geograficamente e logisticamente è il più avvantaggiato. È il trampolino di lancio per



l'Oriente. Come si possa dimenticare un aspetto simile non lo so, ma se dietro le dichiarazioni del ministro c'era un sottinteso è bene che si apra il dibattito trasparente. Bisogna attrezzarsi meglio al Sud, questo vuole dire? È allora ministro, lavoriamoci. Il nostro porto è polifunzionale, accoglie merci e passeggeri, fino alle grandi crociere, bisogna lavorare per attrezzarlo per il commercio europeo con l'Oriente e si farà. Ma che il Sud e Brindisi vengano totalmente ignorati in questo progetto di sviluppo è un'assurdità» ecco perché Danese non crede tanto alla provocazione della dichiarazione quanto a

una gaffe o, si torna a dire, un autogol.

Della stessa opinione è l'agente marittimo Franco Aversa: «Non può che essere un errore, magari una dichiarazione male interpretata. Sarebbe assurdo il contrario. Basta andare per logica, il nostro porto, ma come tutti quelli della Puglia, è il naturale sbocco per i traffici europei con l'Oriente, per una posizione geografica ma anche per la logistica. Una zona retro portuale ampia così come è strutturata a Brindisi non credo esista in altri porti d'Italia, altro aspetto è il sovraffollamento dei porti del nord come Genova, Trieste, Venezia che so-



In un'intervista aveva parlato di privilegiare gli scali del Nord

Da sinistra: Giuseppe Danese, imprenditore e presidente del Distretto della Nautica pugliese, e Franco Danese, agente marittimo. In alto: il porto

no saturi, non come i nostri. Se si deve investire, e si deve per migliorare sicuramente dei gap nei nostri porti, è meglio farlo su porti geograficamente e logisticamente già avvantaggiati come i nostri. Ormai il futuro è il traffico ferro-mare e non più gomma-mare e anche in questo noi abbiamo già dei collegamenti ferroviari importanti». Per Aversa un aspetto decisivo è la politica, intesa quella locale e i solleciti di questa al Governo centrale. «La nostra città deve capire che il futuro è nel porto, il lavoro è qui, e la politica locale deve spingere affinché l'Italia guardi al nostro futuro. Siamo candidati ad esse-

re il collegamento dell'Europa con il resto del Mondo dobbiamo crederci e farlo capire alla politica. A noi imprenditori l'arduo compito di farlo capire ai nostri amministratori e loro alla politica centrale. Se abbiamo un difetto è stato quello troppo spesso di lucere e non sollecitare le nostre istituzioni» ha concluso Aversa.

Anche Danese fa un mea culpa da imprenditore: «Spesso ci lamentiamo a posteriori, quando le decisioni ci sono piovute dall'alto. Ma oggi mi sento di fare un appello ai miei collaboratori, colleghi e a tutti gli imprenditori come me: proponiamo, progettiamo, portiamo idee al Governo, ammettiamo restare al palo e collaboriamo per promuovere le capacità progettuali del nostro territorio, di questo sud. Crediamo nel mercato con l'Oriente? E allora sollecitiamo la politica a prendere in considerazione le nostre forze e i nostri progetti. Se uno yacht o una nave non entra in porto perché non ci sono le banchine adeguate devo sollecitare affinché si creino le condizioni per attirare qui gli armatori, se ci sono le banchine adeguate ma non entra lo stesso devo fare un mea culpa e cambiare qualcos'altro» ha concluso Danese.

Il Secolo XIX

Non c'è solo l'aumento dei traffici: adesso lo shopping di Pechino comincia a fare paura Merlo: «Rischio colonizzazione anche in Europa». Musolino: «Attenti alla "trappola del debito"»

I dubbi dei porti italiani sulla Cina «La Via della Seta è un pericolo»

Simone Gallotti /GENOVA Da grande opportunità a pericolo, il passo non è stato poi così breve.

«La Via della Seta è sembrata a lungo la panacea di tutti i mali» spiega Luigi Merlo, numero uno di Federlogistica, ex presidente del porto di Genova ed ex consigliere del ministro Graziano Delrio, «ma lo è se parliamo di traffici e volumi. Non possiamo rischiare invece di cedere un pezzo fondamentale dei nostri asset».

Ora il mondo portuale e logistico italiano ha deciso di analizzare anche le zone d'ombra del grande progetto cinese che punta a impadronirsi del commercio tra Asia ed Europa, controllando anche politicamente i Paesi presenti sulla rotta più trafficata al Mondo. «Sorprende il ritardo con il quale l'Occidente sta scoprendo il pericolo, e non solo l'opportunità, rappresentato dalla nuova Via della Seta» dice ancora Merlo che spiega: «La proprietà di reti e infrastrutture cedute in cambio di finanziamento del debito da parte di diverse nazioni può cambiare gli equilibri economici consegnando a un unico soggetto il monopolio mondiale dei traffici marittimi, stradali e ferroviari». Poi c'è l'Africa, dove la Cina pensa di investire 60 miliardi di dollari

per controllare le infrastrutture del continente: «Genova ha sempre avuto un rapporto commerciale con l'Africa, la mossa dei cinesi mette a rischio molti nostri interessi: ci sono Paesi che crescono a ritmi sostenuti». Durante la parentesi ministeriale, racconta Merlo, esistevano già tavoli per valutare un eventuale ingresso massiccio dei cinesi in Italia. Al momento comunque gli investimenti di Pechino nei nostri porti sono minimi: «C'è Vado, parzialmente, poi Ravenna, con una società di studi e ingegneria. I nostri porti sono aree demaniali e questo è una barriera» contro l'invasione cinese. Sono le lentezze burocratiche a tenere a distanza Pechino e paradossalmente a sventare la minaccia. La battaglia «deve essere comunque europea, anche per evitare che l'Italia rimanga accerchiata».

LA CAUTELA DI VENEZIA È stato il terminale storico della Via della Seta, ma oggi il porto di Venezia vuole pesare anche i pericoli dell'iniziativa cinese: «Le minacce vanno delineandosi» - sottolinea Pino Musolino, presidente dello scalo in questi giorni impegnato in un forum economico in Polonia - come ad

-segue

esempio la politica dei prestiti per infrastrutture che per alcuni Paesi si potrebbe tradurre in una "trappola del debito", la chiara intenzione cinese di espandere la propria influenza ben oltre l' Indo-Pacifico».

In termini pratici «per l' Europa e l' Italia questo significa perseguire accordi che mirino alla possibilità per le imprese **italiane** ed europee di avere parità di accesso ai mercati cinesi».

-

LUIGI MERLO

Il Porto di Venezia interviene in Polonia su opportunità e rischi della Via della Seta al XVIII Forum Economico dell'Europa centro-orientale (4-6 settembre)

Pres. Musolino: "Serve pianificazione attenta delle infrastrutture e reciprocità degli accordi con la Cina"

Krynica-Zdrój, Polonia 5 settembre 2018 – Il porto di Venezia interviene sulla strategia BRI al XVIII Forum Economico dell'Europa centro-orientale in corso da ieri in Polonia fino a domani. Si tratta della Conferenza più rilevante nell'area dell'Europa centro orientale su questioni geo-politiche: l'evento, infatti, che ha cadenza annuale, conta oltre 4000 presenze tra politici, economisti, sociologi e rappresentanti dei media provenienti da 60 Paesi di tutto il mondo.

L'obiettivo della tre giorni quello di proporre stimoli e strumenti volti a favorire le relazioni tra Paesi UE e Paesi vicini e affrontare le sfide che possono condizionare lo sviluppo dell'intera macro-area, grazie alle "ricette" risultanti dal confronto tra esperti a livello mondiale.

Venezia è stata chiamata ancora una volta a intervenire su minacce-opportunità di una delle sfide più ardue, ossia il piano cinese della BRI, che alcuni considerano un potente driver di sviluppo per traffici e investimenti e altri reputano un rischio politico, tenuto conto delle diverse posizioni in merito di altre grandi potenze mondiali, come gli USA.

Riguardo alle opportunità per l'Italia e in particolare per lo sviluppo della sua logistica per via marittima e gli scambi con l'export, il Presidente dell'Autorità di Sistema dell'Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, ha evidenziato che:

"Le opportunità innegabili che si sono create grazie alla BRI sono sotto gli occhi di tutti: in un momento di riflusso, in alcune parti del mondo, rispetto a globalizzazione e interconnettività, l'ambiziosa azione cinese riporta al centro del palco l'Eurasia e le rotte che giungono nel Mar Mediterraneo e ciò apre nuove prospettive di crescita per i Paesi e per le economie dell'area; questo però non significa che BRI non presenti anche vaste aree "d'ombra" che solo ora cominciano ad emergere con chiarezza".

Già da un anno il porto di Venezia sta studiando e approfondendo sul campo i potenziali effetti della strategia cinese con diverse missioni non solo in Cina, ma anche in Indonesia e Georgia in modo da raccogliere importanti riferimenti sullo scenario geo-politico in cui la portualità veneta deve competere.

Anche sulla base di queste esperienze, Venezia dunque porta il suo contributo al panel di oggi su "Cooperation along the New Silk Road: political risks and economic opportunities", moderato da Sergey Afontsev, esponente dell'Accademia delle Scienze russa, e raccoglie a dibattito ricercatori di Armenia, Kazakistan, Emirati Arabi Uniti e Italia, rappresentata dal Porto di Venezia.

"Le minacce della BRI vanno via via delineandosi"- sottolinea Musolino – "come ad esempio la politica dei prestiti per infrastrutture che per alcuni Paesi si potrebbe tradurre in una "trappola del debito", la chiara intenzione cinese di espandere la propria area di influenza ben oltre l'Indo-Pacifico, il crescere di tensioni geopolitiche che potrebbero portare a reazioni da "trappola di Tucide" da parte della potenza americana, di cui la guerra dei dazi in atto potrebbe essere il prologo".

"Se non consideriamo dunque anche queste "ombre" – continua – "tutti questi elementi potrebbero, nel medio periodo, portare a risultati opposti a quelli perseguiti, cioè maggiori conflitti, minori traffici, protezionismo".

Per Venezia dunque l'atteggiamento da tenere è di estrema attenzione e pianificazione accurata di tutti gli step che portano al coinvolgimento italiano nel progetto cinese.

-segue

“In termini pratici” – chiarisce Musolino – “per l’Europa e l’Italia questo significa perseguire accordi che mirino alla piena reciprocità per quanto riguarda gli Investimenti Diretti Esteri, la possibilità per le imprese italiane ed europee di avere parità di accesso ai mercati cinesi, una oculata e attenta pianificazione delle infrastrutture da realizzare, per evitare la realizzazione di opere che non si potranno sostenere economicamente e finanziariamente” – e chiude – “BRI deve essere effettivamente quel ponte tra il Regno di Mezzo e il resto del mondo, ma si deve sviluppare ora con serietà e attenzione, evitando facili quanto pericolosi superficiali entusiasmi”.

Il Messaggero Marittimo

Riflessioni sul transito grandi navi a Venezia

Sono solo un problema estetico

VENEZIA – Nella passata settimana abbiamo assistito a Venezia alla sfilata di ministri e sottosegretari (Toninelli, Mit; Bonisoli, Mibac; Bergonzoni, Mibac; solo per citarne alcuni) che, fra l'altro, hanno tenuto ad esibirsi sul problema grandi navi a Venezia.

Con particolare riferimento dal punto di vista della sicurezza, qualcuno chiedendo anche l'applicazione del decreto Clini-Passera del 2 Marzo 2012 che è nato dall'emotività a seguito dell'incidente della Costa Concordia del 31 Gennaio 2012, cosa come noto ben diversa dalla nostra realtà dove le navi sono obbligate a navigare "in cunetta", che è una specie di canale nel canale, dotato di idonei pescaggi, dove l'opera viva cerca e trova l'acqua; se per errore o per avaria lo scafo esce dalla cunetta la nave va in secca sui bassi fondai laterali fangosi senza mai interessare le costruzioni o le fondamenta delle rive e dei palazzi.

Il decreto Clini-Passera, a seguito del quale la Capitaneria ha dovuto emanare idonea ordinanza, che prevedeva dei limiti, è stata bocciata dal Tar il 17 Marzo 2014 con l'affermazione che "esiste difetto di istruttoria in applicazione del decreto" affermando che serviva una più adeguata ponderazione di tutti gli interessi pubblici e privati citando espressamente l'occupazione e l'indotto.

Temi rimasti privi di adeguata considerazione; con molta sensibilità gli armatori si sono auto censurati limitando il tonnallaggio delle navi destinate a Marittima a 96.000 tonnellate di stazza, riducendo così drasticamente il flusso delle navi e dei passeggeri a Venezia; negli anni una perdita di almeno un milione di passeggeri con sacrifici di posti di lavoro e di ricchezza a Venezia e su tutti i porti Adriatici.

Per mille motivi, scelte diverse da Marittima non sono perseguibili, per cui, a mio avviso, se limiti possono essere posti, credo debba essere preso come riferimento la nave Carnival Horizon, stazza lorda 133.500 t, lunghezza 323 m e larghezza di 37 m, con un pescaggio di 8,50 m, varata a Fincantieri Marghera a Luglio 2017, uscita in mare via Canale Nord e canale Malamocco Marghera il 20 Ottobre per tornare il 2 Novembre.

Premesso che da sempre affermo e dico che le grandi navi pax a Venezia sono un problema solo estetico sollevato "dalle contesse, dai pensionati, dai professori e similari", riguardo ai problemi di sicurezza sollevati da tanti mi permetto riportare di seguito alcuni dati circa i canali fra Riva Sette Martiri e Giudecca.

A) da banchina portuale Riva Sette Martiri a lato Laguna Barene al limite di arenamento, larghezza 200 m, pescaggio utile 8,50 m, per tutti i 200 metri;

B) da lato Venezia – Palazzo Ducale a Lato Isola di San Giorgio larghezza totale 247 m, pescaggio utile 8,50 m per 107 metri;
da lato Venezia – Punta della Salute a lato Isola di San Giorgio larghezza totale 447 m, pescaggio utile 8,50 m per 152 m.

-segue

Dai dati sommari sopra riportati si evidenzia la distanza fra dove devono transitare le navi e le rive e fondamenta della città, quindi nessuna pericolosità per ipotetici incidenti, danni o altro.

Tenuto conto che i canali da San Nicolò fino alla Marittima hanno oggi un pescaggio di progetto di 11 m e utile di 8,50 ribadisco che l'unico limite logico possibile, per il transito delle attuali moderne navi crociera destinate a Marittima, debba essere la dimensione della citata Carnival Orizon, lasciando quindi perdere tutte le dissertazioni per il citato problema estetico, che è soggettivo.

Ad abundantiam, faccio presente che le moderne grandi navi crociera non creano alcun danno nel transito, sono navi con carena dislocante (non spigolate come tutti i mezzi pubblici) cioè non creano onde o erosioni perchè l'acqua scivola lungo le fiancate, sono trainate da due rimorchiatori e seguite da due piloti, la velocità massima è di sei nodi ed usano combustibili a basso tenore di zolfo (- 0,1%). Come noto, infine, l'Unione europea prevede fino al 2020 il limite del - 3,5% e dopo il 2020 dovrà essere del - 1,5%, come si vede ben lontani da quelli adottati dai veneziani.

Pier Luigi Penzo

Corriere Marittimo

Grandi navi, Musolino: "Venezia regge l'intera industria crocieristica adriatica"

VENEZIA- Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Nord Adriatico, Pino Musolino, accoglie e rilancia il dibattito sul tema Grandi navi a Venezia, [in un botta e risposta all'intervento](#) di Franco Napp, amministratore delegato Trieste Terminal passeggeri spa, riguardo il futuro dell'industria crocieristica nell'Adriatico. Il commento di Musolino arriva sulla pagina di [Corriere marittimo LinkedIn](#).

"Finalmente qualcuno"- scrive il presidente Musolino- "raccolge e rilancia quello che dico dal giorno del mio insediamento! Siamo impegnati per trovare una soluzione, ma l'industria crocieristica a Venezia regge l'intera crocieristica adriatica e anche East Med. Prima di mettere a repentaglio migliaia di posti di lavoro, investimenti e possibilità future è necessario avere chiari tutti i dati scientifici e le reali possibilità tecniche per giungere a una soluzione condivisa, sostenibile, tecnicamente percorribile e finanziariamente capace di reggersi sulle proprie gambe. Noi una proposta scientifica l'abbiamo preparata ed è quella che ha portato alle decisioni del ultimo cd Comitato. Adesso è necessario proseguire lungo la rotta tracciata, dialogando per trovare eventuali miglioramenti anche giungendo a decisioni definitive e progetti cantierabili."

Il Messaggero Marittimo

Maresca: tutelare le imprese portuali genovesi e i lavoratori

Al via tavoli con Comune, Università, Confindustria e Spediporto

GENOVA – Questa mattina nel Comune di Genova, si è tenuto il primo di una serie di tavoli tecnici dedicati alla ricerca di strategie comuni per affrontare il tema dello sviluppo economico città-porto anche in ragione dell'emergenza logistica derivata dal crollo del ponte Morandi.

Oltre al consigliere comunale delegato al Porto, Francesco Maresca, hanno partecipato all'incontro Francesco Parola, professore associato del dipartimento di Economia e gestione delle imprese e dei trasporti dell'Università di Genova, Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, Leopoldo Da Passano, responsabile Sviluppo economico e portualità di Confindustria e Silvia Capurro, direttore responsabile della direzione Porto e mare del Comune di Genova.

Aperto il dibattito, Francesco Maresca ha sostenuto che il Comune ritiene che questo incontro "sia un primo briefing per affrontare in modo concreto temi fondamentali e oggi ancor più cruciali, quali Zes (Zona economica speciale), viabilità portuale con riferimento a nuove strade dedicate e, soprattutto, semplificazione dei processi. Quest'ultimo punto, poi, sarà di grande aiuto per tutta l'economia genovese. Genova è il porto più grande del Mediterraneo e il Comune deve essere parte attiva nelle trattative con il Governo".

Per tutelare le imprese portuali genovesi e i lavoratori, ha sottolineato Maresca, il Comune sente il dovere di creare nuove opportunità al proprio porto, facilitando e promuovendo quelle misure di salvaguardia dei traffici basilari per l'economia cittadina.

Al tavolo, il consigliere delegato si è detto consapevole di quanto la comunità portuale necessiti di un ponte sicuro in tempi brevi. Il porto attende inoltre che sia liberata la linea ferroviaria coinvolta nel crollo.

Maresca ha poi concluso il suo intervento, auspicando l'approvazione di "una legge speciale che non riguardi solo Genova, ma comprenda anche il suo porto il cui indotto lavorativo è di circa 50mila famiglie. Ricordo al Governo di non trascurare il sostegno che il porto di Genova dà allo Stato italiano. Con i suoi 6 miliardi di entrate, questo rappresenta infatti il 22% di tutte le entrate fiscali dei porti italiani".

Laghezza, richiamo al governo: «Su Genova poco impegnato»

Genova - Il presidente del gruppo spezzino: «Le incertezze e i ritardi avranno nomi e cognomi».

Genova - «Purtroppo esistono momenti in cui devono venir fuori caratteristiche umane che si chiamano coraggio, capacità di assumersi responsabilità e anche rischi personali a difesa dell'interesse pubblico. Queste sono le caratteristiche che differenziano un leader da un burocrate e sono quelle che giustamente il Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, reclama a gran voce, chiedendo al Governo un taglio netto dei tempi per la ricostruzione del ponte crollato e per salvare Genova dai rischi enormi che incombono sulla città, sul porto e sull'intera Liguria».

A intervenire sul caso Morandi, ponendosi idealmente a fianco del presidente della Regione Liguria, è Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione degli spedizionieri di La Spezia e da sempre impegnato con il suo gruppo sullo scacchiere logistico nazionale. «Abbiamo come l'impressione - prosegue Laghezza - che eccezion fatta per il sottosegretario Edoardo Rixi, che si sta operando per rendere sempre efficiente l'elastico fra Genova e Roma, a livello governativo non si stia cogliendo la magnitudo del pericolo in atto. Altro che spread, il Morandi potrebbe condizionare i costi, la produzione, l'occupazione di tutto il Nord Ovest il cui sistema logistico fa perno sulla Liguria e in particolare su Genova. Non comprenderlo significa, questo lo si deve sapere, assumersi rischi ancora maggiori. Le incertezze e i ritardi avranno nomi e cognomi».

Assarmatori, Messina: "Se Genova va in crisi, l'intero sistema Paese ne paga le conseguenze"

Genova - L'immediata apertura presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di un tavolo interministeriale dotato di poteri straordinari in grado di bypassare le normative vigenti e rendere immediatamente appaltabili i lavori infrastrutturali, in primis il Ponte Morandi. AssaArmatori tramite il suo presidente, Stefano Messina, entra a gamba tesa sulla questione del primo porto d'Italia, Genova. La proposta articolata che l'associazione lancia è quella dell'abbattimento dei tempi della burocrazia per un intervento basato sul varo di norme di emergenza ma che preveda anche misure specifiche per l'autotrasporto, un potenziamento del personale delle istituzioni pubbliche operanti in porto e un utilizzo dell'area ex Ilva come polmone delle attività portuali.

"Non abbassare la guardia. Davanti a tutti Genova è e deve essere un'emergenza nazionale" - dice Messina- "Deve essere chiaro a tutti che, se Genova va in crisi, è l'intero sistema Paese a pagarne le conseguenze in termini di competitività del sistema economico nazionale, costi dei prodotti, perdita di efficienza e di gettito fiscale. Per questo chiediamo e auspichiamo un quadro normativo che consenta di abbattere i tempi della burocrazia. Uno stato di emergenza come questo si affronta con metodi di emergenza. Il Governo e il Paese non si possono permettere il lusso di attendere".

Il Messaggero Marittimo

Port community system: Livorno e Trieste eccellenze locali

Gli spedizionieri dei due porti: “Vanno tutelate e incentivate le realtà d’ecceellenza”

LIVORNO – Nei giorni scorsi la presidente degli spedizionieri di Livorno ([Spedimar](#)) Gloria Dari ed il presidente degli spedizionieri di Trieste e Friuli Venezia Giulia ([Aspt-Astra](#)), Stefano Visintin si sono incontrati per valutare la possibile collaborazione fra le due associazioni territoriali, entrambe aderenti a livello nazionale a Fedespediti. È stata l’occasione per confrontare come, nelle due diverse realtà, la riforma stia prendendo corpo, con le tante sfide ed opportunità da cogliere.

I due presidenti si sono soffermati poi sulle reciproche esperienze maturate nello sviluppo dei rispettivi servizi di Port community system, all’interno dei sistemi portuali dell’Alto Tirreno Settentrionale e del Mar Adriatico Orientale, individuando i punti di forza di entrambi e le aree in cui potrebbero essere ulteriormente potenziati.

“I nostri sistemi portuali hanno avuto delle storie simili”, hanno dichiarato Dari e Visintin. Nati entrambi come porti franchi, hanno poi seguito storie parallele: Livorno principalmente rivolta ad un bacino di utenti, importatori ed esportatori, dislocato nel centro-nord, nord-est del nostro Paese, su importanti trades; al servizio di quelli centro europei Trieste, che ha mantenuto e sviluppato il particolare regime di franchigia doganale, puntando sulla competitività dei collegamenti ferroviari per servire i propri mercati.

“Similmente anche i Port community system sviluppati dalle due Autorità di sistema hanno raggiunto alti livelli di efficienza e competitività, tenendo conto delle specificità organizzative e funzionali dei due porti. Per tale motivo i due sistemi rappresentano punti di eccellenza in aree diverse ed una cooperazione fra le due Autorità di sistema è quindi non solo possibile, ma auspicabile”.

I due presidenti ritengono che tali esperienze siano un patrimonio per l’intero sistema portuale italiano, all’interno del quale è possibile ipotizzare un ruolo di capofila delle due Autorità di Sistema nello sviluppo e ricerca di soluzioni digitali avanzate lungo tutta la catena logistica.

Il diffondersi di nuove soluzioni e tecnologie, come ad esempio la Blockchain, dimostrano quanto velocemente a livello internazionale si stiano diffondendo i processi di digitalizzazione tra i diversi operatori e quanto pesi nel settore dei trasporti la definizione di un’adeguata agenda di innovazione e digitalizzazione dei servizi che si integri e sostenga lo sviluppo infrastrutturale, garantendo costi di sviluppo e gestione contenuti, senza gravare sui costi di trasporto.

-segue

Il piano Nazionale della logistica, proprio per rispondere a queste sfide, ha sì previsto un consolidamento della diffusione della Piattaforma logistica nazionale, ma ha anche richiamato il principio di realizzare una struttura modulare cooperativa per l'integrazione delle informazioni che può prefigurare un sistema in cui segmenti di Port community system "locali", pensati per esigenze di sviluppo e peculiarità dei singoli scali, si integrino con le piattaforme digitali nazionali, andando come tessere d'un mosaico a comporre infine il Sinamolo (Sistema nazionale di monitoraggio della logistica).

"La recente direttiva ministeriale che prevede da Settembre tout court un Port community system centralizzato è in controtendenza rispetto alle esperienze dei porti europei più competitivi". "Siamo fiduciosi" concludono Dari e Visintin, "che si apportino i correttivi necessari per incentivare la capacità di agganciare le frontiere tecnologiche che alcune realtà hanno saputo esprimere con investimenti ed un partenariato forte e sano con il tessuto imprenditoriale".

Spedizionieri, Livorno e Trieste cercano l'accordo

Genova - I due presidenti delle associazioni locali: «Abbiamo molto in comune».

Genova - Nei giorni scorsi la presidente degli spedizionieri di Livorno (Spedimar) Gloria Dari ed il presidente degli spedizionieri di Trieste (ASPT-ASTRA) Stefano Visintin si sono incontrati per valutare la possibile collaborazione fra le due associazioni territoriali, entrambe aderenti a livello nazionale a Fedespedi.

I due presidenti si sono soffermati sulle reciproche esperienze maturate nello sviluppo dei rispettivi servizi di Port Community System, all'interno dei sistemi portuali dell'Alto Tirreno Settentrionale e del Mar Adriatico Orientale, individuando i punti di forza di entrambi e le aree in cui potrebbero essere ulteriormente potenziati. «I nostri sistemi portuali hanno avuto delle storie simili» hanno dichiarato Dari e Visintin. Nati entrambi come porti franchi, hanno poi seguito storie parallele: Livorno principalmente rivolta ad un bacino di utenti, importatori ed esportatori, dislocato nel centro-nord / nord-est del nostro Paese, su importanti commerci; al servizio di quelli centro europei Trieste, che ha mantenuto e sviluppato il particolare regime di franchigia doganale, puntando sulla competitività dei collegamenti ferroviari per servire i propri mercati. «Similmente anche i port community system sviluppati dalle due Autorità di sistema hanno raggiunto alti livelli di efficienza e competitività, tenendo conto delle specificità organizzative e funzionali dei due porti. Per tale motivo i due sistemi rappresentano punti di eccellenza in aree diverse ed una cooperazione fra le due Autorità di sistema è quindi non solo possibile, ma auspicabile».

I due presidenti ritengono che tali esperienze siano un patrimonio per l'intero sistema portuale italiano, all'interno del quale è possibile ipotizzare un ruolo di capofila delle due Autorità di Sistema nello sviluppo e ricerca di soluzioni digitali avanzate lungo tutta la catena logistica. Il diffondersi di nuove soluzioni e tecnologie, come ad esempio la Blockchain, dimostrano quanto velocemente a livello internazionale si stiano diffondendo i processi di digitalizzazione tra diversi operatori e quanto pesi nel settore dei trasporti la definizione di un'adeguata agenda di innovazione e digitalizzazione dei servizi che si integri e sostenga lo sviluppo infrastrutturale, garantendo costi di sviluppo e gestione contenuti, senza gravare sui costi di trasporto.

IL CASO

Trasferita a Livorno la linea Moby con la Sardegna: Piombino reclama

Il sindaco Giuliani: «Sul porto voglio risultati, inaccettabile perdere posti di lavoro» E oggi incontro con il presidente Corsini: l'integrazione tra porti così non funziona

Cristiano Lozito // PIOMBINO «No, così non va. Dal porto ci aspettavamo molto di più. Non è pensabile che con tutti i soldi pubblici spesi, i tempi record per i lavori, la ricchezza delle aree retroportuali, non ci siano ancora risultati in termini di traffici e posti di lavoro. E che anzi posti di lavoro se ne vadano a perdere, come nel caso del trasferimento a Livorno della linea commerciale di Moby con la Sardegna».

Così si esprime il sindaco di Piombino Massimo Giuliani, profondamente irritato dall'ultima vicenda accaduta sul porto, quella appunto del trasloco di Moby a Livorno, dopo decenni di traffici con la Sardegna con base a Piombino.

Una decisione, quella del gruppo di Vincenzo Onorato, che costerà qualche decina di posti di lavoro nella cittadina piombinese.

Giuliani ha chiesto subito un incontro al presidente dell'Autorità portuale di Sistema, Stefano Corsini, previsto già per oggi. «L'integrazione con Livorno doveva dare ben altri risultati - dice il sindaco - io so che il nostro porto era in fase ascendente, nonostante la necessità di altri interventi, mentre in realtà non sta partendo nulla».

Da qui, cioè dal problema generale delle attività sul porto, che riguarda anche i più volte annunciati insediamenti di General Electric e Piombino industrie marittime, al momento piombati nell'incertezza, nasce la preoccupazione di Giuliani: «Aspetto di vedere nero su bianco lo stato di avanzamento di quei progetti - dice il sindaco - Riguardo all'area Pim, si tratta di un piazzale da 85mila metri quadrati, praticamente pronto, che fa da pista di atterraggio per i gabbiani. No, ripeto, così non va. Lì in particolare ci sono varie opzioni, l'unica cosa certa è che quel piazzale deve fruttare in termini di attività e posti di lavoro». Sul punto entro la prossima settimana si attende una parola chiara dal consorzio che vede uniti Fratelli Neri Livorno e la genovese San Giorgio del Porto, che dopo aver di fatto rinunciato al progetto delle demolizioni navali, si sarebbe orientato sulla realizzazione di scafi oltre che sul refitting. Oggi con Corsini il sindaco affronterà anche il tema del trasferimento a Livorno della linea commerciale con la Sardegna, ultimo solo in ordine di tempo dei problemi sul porto: «Il traffico ro-ro è sempre stato il

-segue

core business del porto di Piombino - afferma Giuliani - Quindi io chiedo che si lavori per reintegrare quel traffico con la Sardegna oppure che si individuino altri tipi di business. Ricordo che Piombino ha avuto un ruolo decisivo perché dopo un lungo impasse l' Autorità portuale di sistema partisse, noi ci abbiamo creduto ma pare evidente che con Livorno serve una maggiore integrazione».

MSC CROCIERE NEL 2019 RADDOPPIA A NAPOLI

La Compagnia aggiunge MSC Fantasia nel porto partenopeo per tutta la prossima stagione estiva e la movimentazione supererà i 320.000 crocieristi (+91%)

Napoli, 5 settembre 2018 – MSC Fantasia la prossima estate tornerà a toccare il porto di Napoli ogni settimana per tutta la stagione estiva. Il crescente apprezzamento della città partenopea a livello turistico ha convinto MSC Crociere a modificare i propri piani rafforzando la presenza a Napoli con l'inserimento di uno scalo settimanale a Napoli nell'itinerario della nave che appena 10 anni fa fu battezzata da Sophia Loren con un'indimenticabile festa al molo Angioino e ospiti d'eccezione tra cui Pino Daniele, Lucio Dalla e Renzo Arbore. La nave sarà quindi ormeggiata ogni giovedì per l'intera giornata – dalle 7:00 del mattino fino alle 17:00 – offrendo la possibilità ai crocieristi di ammirare e conoscere la città e i suoi dintorni senza fretta, attraverso visite più approfondite.

"Abbiamo arricchito l'itinerario della programmazione estiva 2019 di MSC Fantasia in risposta alla crescente popolarità del Sud Italia" commenta **Gianni Onorato, Chief Executive Officer di MSC Cruises**. *"Per la prima volta posizioniamo una nave su Napoli per un'intera giornata ogni settimana per tutta la stagione estiva. Arrivando al mattino, daremo ai nostri ospiti il tempo necessario per fare escursioni e immergersi nella vibrante cultura e bellezza di questa regione ricca di storia. Questa sarà certamente una delle tappe salienti di questo itinerario e siamo convinti che la risposta positiva da parte dei nostri crocieristi sarà estremamente positiva"*.

"Napoli è in un certo senso la 'casa' di MSC Crociere" sottolinea **Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere**. *"Quest'anno abbiamo MSC Seaview, l'ultima nata, ogni settimana in porto e anche la nostra prossima ammiraglia, MSC Bellissima, farà tappa fissa a Napoli. Ciò testimonia la centralità di questa città all'interno delle nostre strategie e l'inserimento di MSC Fantasia va a rafforzare questa posizione, oltre che a contribuire ulteriormente allo sviluppo turistico di Napoli e di tutta la Campania: nel 2019 MSC Crociere movimenterà nel porto di Napoli ben 320.000 crocieristi, con un incremento quasi doppio (+91%) rispetto all'anno in corso. Non dimentichiamoci inoltre che il beneficio di una destinazione crocieristica non si limita ai giorni in cui la nave arriva in porto, ma anche negli anni successivi perché spesso i crocieristi tornano nelle città più belle che hanno visitato per trascorrervi una vacanza più lunga, questa volta a terra e dedicata esclusivamente a quella specifica destinazione che li aveva colpiti positivamente durante la crociera. Inoltre a luglio del 2019 durante le Universiadi di Napoli avremo fissa in porto anche MSC Lirica, per ospitare parte dei giovani atleti che arriveranno da tutto il mondo per partecipare a questa competizione internazionale"*.

Con la modifica dell'itinerario di MSC Fantasia, quindi, sarà possibile partire da Napoli ogni giovedì dal prossimo 25 aprile fino al 24 ottobre 2019. L'itinerario prevede anche tappe a Livorno, da cui sarà possibile raggiungere città d'arte come Firenze e Pisa in escursione, Genova, ricca di luoghi turistici sia in città che nel territorio circostante, Marsiglia, porta d'accesso della Provenza in Francia, e due soste nelle isole Baleari, Palma di Maiorca e Ibiza in cui poter apprezzare sia le rinomate spiagge che la ineguagliabile movida notturna. Una vacanza completa che offre la possibilità di visitare alcune delle più famose mete estive e culturali presenti nel Mediterraneo occidentale.

Il 24 ottobre 2019 sarà invece possibile partire da Napoli per un'inedita e irripetibile crociera di 8 giorni verso la Grecia, con tappe a Genova, Corfù, Katakolon, Messina e Cagliari e rientro a Napoli venerdì 1° novembre 2019. Un'occasione imperdibile per chi vuole visitare la Grecia senza rinunciare alla comodità di partire da Napoli.

PER CHI AMA MANGIAR BENE

MSC Crociere è riconosciuta come la compagnia crocieristica in grado di proporre a bordo delle proprie navi un'offerta gastronomica senza eguali. L'attenzione alle materie prime e alla lavorazione dei piatti si aggiunge all'immensa varietà di cucine internazionali che la Compagnia è in grado di offrire a bordo di ogni sua nave.

Ma l'offerta gastronomica di MSC Crociere continua anche a terra grazie a un ricco programma di escursioni. A Napoli, ad esempio, è possibile partecipare al **"Delicious Naples Tour: Caffè, Pasticceria e Pizza"**, escursione pensata per offrire ai crocieristi MSC un giro enogastronomico completo verso i locali più tradizionali della città, iniziando con una tazza del tipico caffè napoletano. Poi tutti a gustare la celebre pizza "a portafoglio", servita piegata, come vuole la tradizione, e da gustare rigorosamente in piedi. Si conclude in bellezza con un assaggio di sfogliatella, uno fra i più popolari dolci della città.

NAPOLI E DINTORNI

Presentazione studio di Risposte Turismo su diportismo in Campania e nei porti della Adsp del Tirreno Centrale

Stazione Marittima, sala Dione, 12 settembre ore 10.30

Il diportismo è al centro del convegno "I grandi yacht e i porti della nuova AdSP: le ricadute economiche e le prospettive" che si terrà mercoledì 12 settembre, alle ore 10.30, presso la sala Dione della Stazione Marittima (Molo Angioino, porto).

Introducono i lavori: Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Fulvio Bonavitacola, Vice Presidente Regione Campania, Arturo Faraone, Direttore Marittimo della Campania.

Francesco di Cesare, Presidente Risposte Turismo, presenta lo studio "I grandi yacht e i porti della nuova AdSP: le ricadute economiche e le prospettive".

A seguire, si terrà una tavola rotonda moderata da Francesco di Cesare, durante la quale interverranno Roberto Neglia, Responsabile Rapporti Istituzionali Ucina, Roberto Perocchio, Presidente Assomarinas, Luca Cascone, Presidente IV Commissione Consiglio Regionale della Campania.

Successivamente, è previsto un confronto tra gli operatori del settore. Interverranno: **Francesco Luise della Marina Molo Luise, Luisa Del Sorbo di Stabia Main Port, Salvatore La Mura di Marina di Stabia e Agostino Gallozzi di Marina D'Arechi.**

La conclusione del convegno, prevista intorno alle ore 13:00, è affidata al Presidente Pietro Spirito.

MSC CROCIERE NEL 2019 RADDOPPIA A NAPOLI

La Compagnia aggiunge MSC Fantasia nel porto partenopeo per tutta la prossima stagione estiva e la movimentazione supererà i 320.000 crocieristi (+91%)

MSC Fantasia la prossima estate tornerà a toccare il porto di Napoli ogni settimana per tutta la stagione estiva. Il crescente apprezzamento della città partenopea a livello turistico ha convinto MSC Crociere a modificare i propri piani rafforzando la presenza a Napoli con l'inserimento di uno scalo settimanale a Napoli nell'itinerario della nave che appena 10 anni fa fu battezzata da Sophia Loren con un'indimenticabile festa al molo Angioino e ospiti d'eccezione tra cui Pino Daniele, Lucio Dalla e Renzo Arbore. La nave sarà quindi ormeggiata ogni giovedì per l'intera giornata – dalle 7:00 del mattino fino alle 17:00 – offrendo la possibilità ai crocieristi di ammirare e conoscere la città e i suoi dintorni senza fretta, attraverso visite più approfondite.

"Abbiamo arricchito l'itinerario della programmazione estiva 2019 di MSC Fantasia in risposta alla crescente popolarità del Sud Italia" commenta Gianni Onorato, Chief Executive Officer di MSC Cruises. "Per la prima volta posizioniamo una nave su Napoli per un'intera giornata ogni settimana per tutta la stagione estiva. Arrivando al mattino, daremo ai nostri ospiti il tempo necessario per fare escursioni e immergersi nella vibrante cultura e bellezza di questa regione ricca di storia. Questa sarà certamente una delle tappe salienti di questo itinerario e siamo convinti che la risposta positiva da parte dei nostri crocieristi sarà estremamente positiva".

"Napoli è in un certo senso la 'casa' di MSC Crociere" sottolinea Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere. "Quest'anno abbiamo MSC Seaview, l'ultima nata, ogni settimana in porto e anche la nostra prossima ammiraglia, MSC Bellissima, farà tappa fissa a Napoli. Ciò testimonia la centralità di questa città all'interno delle nostre strategie e l'inserimento di MSC Fantasia va a rafforzare questa posizione, oltre che a contribuire ulteriormente allo sviluppo turistico di Napoli e di tutta la Campania: nel 2019 MSC Crociere movimenterà nel porto di Napoli ben 320.000 crocieristi, con un incremento quasi doppio (+91%) rispetto all'anno in corso. Non dimentichiamoci inoltre che il beneficio di una destinazione crocieristica non si limita ai giorni in cui la nave arriva in porto, ma anche negli anni successivi perché spesso i crocieristi tornano nelle città più belle che hanno visitato per trascorrervi una vacanza più lunga, questa volta a terra e dedicata esclusivamente a quella specifica destinazione che li aveva colpiti positivamente durante la crociera. Inoltre a luglio del 2019 durante le Universiadi di Napoli avremo fissa in porto anche MSC Lirica, per ospitare parte dei giovani atleti che arriveranno da tutto il mondo per partecipare a questa competizione internazionale".

Con la modifica dell'itinerario di MSC Fantasia, quindi, sarà possibile partire da Napoli ogni giovedì dal prossimo 25 aprile fino al 24 ottobre 2019. L'itinerario prevede anche tappe a Livorno, da cui sarà possibile raggiungere città d'arte come Firenze e Pisa in escursione, Genova, ricca di luoghi turistici sia in città che nel territorio circostante, Marsiglia, porta d'accesso della Provenza in Francia, e due soste nelle isole Baleari, Palma di Maiorca e Ibiza in cui poter apprezzare sia le rinomate spiagge che la ineguagliabile movida notturna. Una vacanza completa che offre la possibilità di visitare alcune delle più famose mete estive e culturali presenti nel Mediterraneo occidentale.

Il 24 ottobre 2019 sarà invece possibile partire da Napoli per un'inedita e irripetibile crociera di 8 giorni verso la Grecia, con tappe a Genova, Corfù, Katakolon, Messina e Cagliari e rientro a Napoli venerdì 1° novembre 2019. Un'occasione imperdibile per chi vuole visitare la Grecia senza rinunciare alla comodità di partire da Napoli.

PER CHI AMA MANGIAR BENE

MSC Crociere è riconosciuta come la compagnia crocieristica in grado di proporre a bordo delle proprie navi un'offerta gastronomica senza eguali. L'attenzione alle materie prime e alla lavorazione dei piatti si aggiunge all'immensa varietà di cucine internazionali che la Compagnia è in grado di offrire a bordo di ogni sua nave.

-segue

Ma l'offerta gastronomica di MSC Crociere continua anche a terra grazie a un ricco programma di escursioni. A Napoli, ad esempio, è possibile partecipare al **"Delicious Naples Tour: Caffè, Pasticceria e Pizza"**, escursione pensata per offrire ai crocieristi MSC un giro enogastronomico completo verso i locali più tradizionali della città, iniziando con una tazza del tipico caffè napoletano. Poi tutti a gustare la celebre pizza "a portafoglio", servita piegata, come vuole la tradizione, e da gustare rigorosamente in piedi. Si conclude in bellezza con un assaggio di sfogliatella, uno fra i più popolari dolci della città.

NAPOLI E DINTORNI

Il programma di escursioni prevede numerosi tour cittadini che riescono ad accontentare ogni esigenza. Ad arricchire ulteriormente l'offerta, anche tour nel territorio circostante, particolarmente ricco di luoghi turistici famosi a livello mondiale del calibro di Capri, Sorrento, Pompei, la Reggia di Caserta e il Vesuvio. Ogni crocierista di MSC Fantasia durante la tappa a Napoli potrà vivere una giornata indimenticabile e senza precedenti, anche grazie alle 10 ore che avrà a disposizione.

MSC FANTASIA, LA NAVE DELLE DELIZIE

La Msc Fantasia sbarca a Napoli dal 2019

Fu battezzata dieci anni fa da Sophia Loren. Erano presenti all' evento anche Pino Daniele e Lucio Dalla

Msc Fantasia la prossima estate tornerà a toccare il porto di Napoli ogni settimana per tutta la stagione estiva. Il crescente apprezzamento della città partenopea a livello turistico ha convinto Msc Crociere a modificare i propri piani rafforzando la presenza a Napoli con l' inserimento di uno scalo settimanale a Napoli nell' itinerario della nave che appena 10 anni fa fu battezzata da Sophia Loren con un' indimenticabile festa al molo Angioino e ospiti d' eccezione tra cui Pino Daniele, Lucio Dalla e Renzo Arbore. La nave sarà quindi ormeggiata ogni giovedì per l' intera giornata - dalle 7:00 del mattino fino alle 17:00 - offrendo la possibilità ai crocieristi di ammirare e conoscere la città e i suoi dintorni senza fretta, attraverso visite più approfondite. "Abbiamo arricchito l' itinerario della programmazione estiva 2019 di Msc Fantasia in risposta alla crescente popolarità del Sud Italia" commenta Gianni Onorato, Chief Executive Officer di Msc Cruises. " Per la prima volta posizioniamo una nave su Napoli per un' intera giornata ogni settimana per tutta la stagione estiva. Arrivando al mattino, daremo ai nostri ospiti il tempo necessario per fare escursioni e immergersi nella vibrante cultura e bellezza di questa regione ricca di storia. Questa sarà certamente una delle tappe salienti di questo itinerario e siamo convinti che la risposta positiva da parte dei nostri crocieristi sarà estremamente positiva". "Napoli è in un certo senso la 'casa' di Msc Crociere" sottolinea Leonardo Massa, Country Manager di Msc Crociere. "Quest' anno abbiamo MSC Seaview, l' ultima nata, ogni settimana in porto e anche la nostra prossima ammiraglia, Msc Bellissima, farà tappa fissa a Napoli. Ciò testimonia la centralità di questa città all' interno delle nostre strategie e l' inserimento di MSC Fantasia va a rafforzare questa posizione, oltre che a contribuire ulteriormente allo sviluppo turistico di Napoli e di tutta la Campania: nel 2019 Msc Crociere movimenterà nel porto di Napoli ben 320.000 crocieristi, con un incremento quasi doppio (+91%) rispetto all' anno in corso. Non dimentichiamoci inoltre che il beneficio di una destinazione crocieristica non si limita ai giorni in cui la nave arriva in porto, ma anche negli anni successivi perché spesso i crocieristi tornano nelle città più belle che hanno visitato per trascorrervi una vacanza più lunga, questa volta a terra e dedicata esclusivamente a quella specifica destinazione che li aveva colpiti positivamente durante la crociera . Inoltre a luglio del 2019 durante le Universiadi di Napoli avremo fissa in porto anche Msc Lirica , per

-segue

ospitare parte dei giovani atleti che arriveranno da tutto il mondo per partecipare a questa competizione internazionale". Con la modifica dell' itinerario di Msc Fantasia, quindi , sarà possibile partire da Napoli ogni giovedì dal prossimo 25 aprile fino al 24 ottobre 2019 . L' itinerario prevede anche tappe a Livorno, da cui sarà possibile raggiungere città d' arte come Firenze e Pisa in escursione, Genova, ricca di luoghi turistici sia in città che nel territorio circostante, Marsiglia, porta d' accesso della Provenza in Francia, e due soste nelle isole Baleari, Palma di Maiorca e Ibiza in cui poter apprezzare sia le rinomate spiagge che la ineguagliabile movida notturna. Una vacanza completa che offre la possibilità di visitare alcune delle più famose mete estive e culturali presenti nel Mediterraneo occidentale. Il 24 ottobre 2019 sarà invece possibile partire da Napoli per un' inedita e irripetibile crociera di 8 giorni verso la Grecia , con tappe a Genoa, Corfù, Katakolon, Messina e Cagliari e rientro a Napoli venerdì 1° novembre 2019. Un' occasione imperdibile per chi vuole visitare la Grecia senza rinunciare alla comodità di partire da Napoli. NAVI E SCALI MSC CROCIERE A NAPOLI NEL 2019 MSC Bellissima: 34 scali MSC Fantasia: 28 scali MSC Musica: 1 scalo MSC Poesia: 1 scalo Totale: 64 scali Inoltre: MSC Lirica: dal 3 al 14 luglio fissa in porto per le Universiadi 2019.

Con i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni

L' on. Pino Galluzzo propone al governo regionale l' Autorità di sistema portuale dello Stretto

«Istituire la sedicesima Autorità di sistema portuale "dello Stretto", inserendo i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, è il percorso più realistico da intraprendere per salvaguardare le priorità di quest' area e la sua importanza strategica nel panorama dei porti italiani ed europei. È necessario per il futuro di Sicilia e Calabria che i due presidenti di Regione, nonché le città dirimpettaie, trovino nell' Authority integrata il collante istituzionale per rilanciare porto, aeroporto e autostrade, puntando su un modello di sviluppo virtuoso che renda lo Stretto baricentro delle economie meridionali» . Il deputo regionale di "Diventerà Bellissima" Pino Galluzzo interviene per ribadire il proprio sostegno ad un progetto cruciale per il rilancio del Sud: «Con l' unione tra le tre città dello Stretto, e delle due città metropolitane di Messina e Reggio Calabria, sul modello di quanto già avvenuto per Malmoe e Copenaghen, si potrà ottenere il riconoscimento europeo di "snodo strategico primario" . I dati relativi al numero dei passeggeri - tra le due sponde si è registrata nel 2017 la più alta movimentazione d' Italia, pari a 11 milioni -, ma anche al passaggio delle merci, ci dicono che lo Stretto, nella sua interezza, può tranquillamente ambire al titolo di "Porto Core", con benefici economici e occupazionali per tutta l' area coinvolta. L' ipotesi di un sistema integrato emerge da un confronto ed uno studio approfondito insieme alla Rete civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno, presieduta dall' avv. Fernando Rizzo, alla quale sono iscritto portando avanti, da anni, il mio impegno personale per la crescita della Sicilia e del meridione».

Palermo, incendio su una nave Siremar: paura all'alba ai cantieri navali

Paura questa mattina per un incendio scoppiato all'interno dei Cantieri navali a Palermo nella zona di rimessaggio delle navi. La segnalazione è arrivata al 115 intorno alle 6,30. Immediatamente sono partite cinque squadre di vigili del fuoco per domare il fuoco. Il principio d'incendio è partito dalla zona della diga Foranea, dove si stavano effettuando lavori di manutenzione della motonave Vesta della Siremar. In mezzora è stato domato l'incendio che è partito nel locale batterie. Sono tuttora in corso operazioni di messa in sicurezza della zona da parte delle squadre dei vigili del fuoco del comando provinciale di Palermo. © Riproduzione riservata.

infrastrutture. Via libera ai lavori per attrezzarli, «Diem 25» si rivolge a Toninelli

Porto di Augusta, nuovi piazzali Schermi: «Bloccare il bando»

OOO Via libera alla realizzazione dei nuovi piazzali attrezzati al porto commerciale di Augusta che prevedono anche l'acquisizione di nuove aree salmastre delle ex saline Mulinello. E il consigliere comunale e portavoce del collettivo «Diem 25» Giuseppe Schermi scrive una lettera aperta al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli chiedendo di bloccare il bando pubblicato nei giorni scorsi dall' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale** per il primo e secondo stralcio unificati dell' appalto pari a 47 milioni e 295.000 euro. Già anni fa le associazioni ambientaliste come Legambiente, Italia Nostra, Lamis, Legambiente, Lipu, Marilighèa e Natura Sicula avevano contestato il progetto che «prevede la cementificazione di oltre 300.000 metri quadrati dell' area umida del Mulinello», presentando delle osservazioni al ministero dell' Ambiente, a cui si era affiancata anche l' attuale amministrazione. E che, però, erano state respinte dando il via alla pubblicazione del bando che scade il 12 ottobre 2018 e che Schermi chiede di bloccare ricordando che già «il 2 febbraio 2016, nella mia qualità di allora assessore M5s con delega al Comitato **portuale**, - scrive nella lettera al ministro Toninelli - feci mettere a verbale della riunione la assoluta contrarietà di tutta la giunta a tale progetto nei confronti delle decisioni dell' allora commissario straordinario». Schermi contesta un progetto di ampliamento risalente agli anni '90 «giudicato non più ammissibile a finanziamento europeo in quanto venuta meno la sostenibilità economica dell' opera» e le previsioni di sviluppo del traffico container. «Una vasta area dei piazzali esistenti - prosegue Schermi - è occupata dalla tendopoli di accoglienza dei migranti e da un progetto di circa 2,5 milioni di euro per l' hotspot per l' identificazione migranti, è quindi evidente che una migliore razionalizzazione degli spazi esistenti, sui quali fino ad oggi non è mai stato scaricato alcun container - conclude - consentirebbe di avere la capacità necessaria». (*CESA*)