



## Primo Piano:

- **8<sup>a</sup> edizione dell'Italian Cruise Day**  
(L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Seareporter)
- **Portualità italiana, situazione e proposte** (Il Nautilus)

## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Contributo europeo per il terminal GNL..."**  
(L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, Ferpress, Ansa)

### Genova:

**"...Semestre in crescita..."** (Il Secolo XIX)

**"...visita della console americana ..."**(Messaggero Marittimo)

### Livorno:

**"...Darsena Europa..."** (Informazioni Marittime)

### Civitavecchia:

**"...quarta edizione del corso Most..."**(Informazioni Marittime)

### Salerno:

**"...Salerno-Cava de' Tirreni, trasporti nel caos..."**  
(Informazioni Marittime)

**"...Annunziata va a processo..."**  
(Cronache di Salerno, ilmattino.it)

### Brindisi:

**"...Operazione Mare Sicuro ..."**(Gazzetta del Mezzogiorno, Seareporter)

### Gioia Tauro:

**"...L'autorità dello stretto di farà..."**  
(Corriere Marittimo, Gazzetta del Sud, ilcittadinodimessima.it, L'Eco del Sud)

### Cagliari:

**"...intesa per lo sviluppo del GNL ..."**  
(Seareporter, Informazioni Marittime, Ferpress)

### Messina:

**"...in crescita il traffico crocieristico ..."**(L'Eco del Sud)

**"...Milazzo, presentato il nuovo Piano delle aree demaniali ..."**  
(gazzettadelsud.it)

**"...Tremestieri, suggerito il riutilizzo sedimenti di cantiere ..."**  
(ilcittadinodimessima.it)

### Augusta:

**"...Delegazione Svadese ..."**(Web Marte, Giornale di Sicilia, Ferpress)

## Altre notizie dai porti italiani

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## **RISPOSTE TURISMO: presente e futuro del comparto crocieristico al centro dell' 8<sup>a</sup> edizione dell'Italian Cruise Day, il forum di riferimento in Italia sul mondo delle crociere**

Trieste, 2 ottobre 2018 – Oltre 200 i partecipanti attesi venerdì 19 ottobre alla Stazione Marittima di Trieste per un'intensa giornata di confronto, approfondimento e dibattito.

**Comunicati in anteprima alcuni dati del nuovo Italian Cruise Watch: a fine 2018 l'Italia si conferma prima nazione del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati con sei scali nella top ten dei porti crocieristici dell'area.**

Si alza il sipario sull'ottava edizione di [Italian Cruise Day](#), il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da [Risposte Turismo](#) – società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica – quest'anno in partnership con Trieste Terminal Passeggeri e con il supporto di CLIA Europe, **in programma venerdì 19 ottobre presso la Stazione Marittima di Trieste (Magazzino 42).**

Presentato questa mattina alla stampa da Francesco di Cesare – Presidente Risposte Turismo – e da Franco Napp – CEO Trieste Terminal Passeggeri, Italian Cruise Day si conferma anche quest'anno l'appuntamento maggiormente atteso da tutti gli operatori del comparto crocieristico operanti in Italia.

### **Oltre 200 partecipanti attesi al forum**

Come per le precedenti sette edizioni, anche quest'anno Italian Cruise Day si caratterizzerà per un'intensa giornata di studio, confronto e dibattito sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive del settore nel nostro Paese.

Sulla base delle iscrizioni già pervenute, saranno oltre 200 i partecipanti che prenderanno parte all'evento, in rappresentanza delle diverse categorie professionali che operano nel comparto: dalle compagnie armatoriali alle realtà portuali, dagli agenti di viaggio ai tour operator fino agli agenti marittimi, alle associazioni di categoria e molti altri ancora.

Attesi in apertura di forum il keynote speech di Pierfrancesco Vago – Member of the Executive Committee CLIA Europe e, dopo i saluti istituzionali, gli interventi di Zeno D'Agostino – Presidente Assoporti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale e Presidente Trieste Terminal Passeggeri, Roberto Martinoli – Chairman CLIA Italy e Airam Diaz Pastor – Presidente MedCruise.

### **Crociere in numeri: anteprima Italian Cruise Watch 2018**

Come da tradizione, grande attenzione sarà dedicata alla presentazione della nuova edizione dell'[Italian Cruise Watch](#), il rapporto di ricerca realizzato da Risposte Turismo contenente i dati più aggiornati e rilevanti sul comparto crocieristico in Italia e le previsioni per l'anno a venire.

Secondo i primi dati del report comunicati in anteprima, a fine 2018 l'Italia sarà la prima nazione del Mediterraneo per numero di crocieristi movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei propri scali.

## - segue

Più in particolare il nostro Paese vanterà 6 porti crocieristici tra i primi 10 del Mediterraneo, numero che sale a 8 se si considerano i primi 20 scali crocieristici dell'area mediterranea.

Nel dettaglio, Civitavecchia manterrà la seconda posizione, alle spalle di Barcellona, sia per numero di passeggeri movimentati (2,452 milioni, +10,4%), sia di toccate nave (770, +5,8%).

Di seguito la posizione in classifica degli altri scali italiani:

**Stile sul traffico crocieristico dal 2018 dei primi 20 porti del Mediterraneo e variazioni sul 2017**

Porto	2018		Variazione % 2018/2017		2017	
	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri movimentati	Toccate nave
1 Barcellona	2.740.000	780	0,0%	0,0%	2.742.241	778
2 Civitavecchia	2.451.500	770	10,4%	6,8%	2.220.320	728
3 Palma de M	2.047.622	395	25,7%	11,0%	1.630.441	350
4 Venezia	1.700.000	430	14,3%	12,0%	1.497.313	384
5 Livorno	1.675.000	495	3,2%	6,2%	1.427.810	462
6 Pisa*	1.500.000	330	4,2%	8,8%	1.445.520	316
7 Genova	1.022.340	224	13,2%	5,7%	895.188	210
8 Napoli	1.000.000	370	7,8%	10,1%	927.456	336
9 Savona	897.000	195	5,0%	4,2%	854.443	187
10 Livorno	795.000	356	13,9%	4,4%	698.780	341
<b>Totale 10 porti</b>	<b>15.321.132</b>	<b>5.016</b>	<b>8,6%</b>	<b>6,6%</b>	<b>14.013.707</b>	<b>4.932</b>
11 Durrës	700.000	129	4,7%	1,9%	740.918	130
12 La Valetta	778.985	142	0,0%	0,0%	778.985	142
13 Bari	682.627	445	13,3%	9,8%	602.310	406
14 Corfu	570.000	337	-1,4%	-3,2%	619.681	410
15 Mykonos	550.000	423	-1,1%	10,6%	624.354	381
16 Palermo	580.000	172	20,3%	11,7%	480.220	154
17 Bari	550.000	210	38,3%	45,9%	397.588	143
18 Patra	500.000	430	7,6%	3,3%	541.017	430
19 Molag	500.000	284	-2,0%	-6,8%	510.000	299
20 Puyas Karado	500.000	295	11,6%	24,4%	367.047	271
<b>Totale 20 porti</b>	<b>21.433.345</b>	<b>8.200</b>	<b>7,3%</b>	<b>7,1%</b>	<b>19.371.510</b>	<b>8.033</b>

Fonte: Italian Cruise Watch 2018 - dati in corso. Registro Turistico di Stato. I dati sono a titolo indicativo e possono subire variazioni.

\* I dati sui passeggeri movimentati nel porto di Pisa e sono ancora da verificare.

Venezia: 5° posto (1,475 milioni di passeggeri movimentati e 495 toccate nave), era al terzo fino al 2014;

Genova: 7° posto (1,022 milioni di passeggeri movimentati e 224 toccate nave), guadagnando una posizione rispetto allo scorso anno.

Napoli: 8° posto (1 milione di passeggeri movimentati e 370 toccate nave), in crescita sia per passeggeri movimentati che numero di accosti rispetto al 2017;

Savona: 9° posto (897 mila passeggeri movimentati e 195 toccate nave), mantenendo la posizione del 2017;

Livorno: 10° posto (795 mila passeggeri movimentati e 356 toccate nave), che torna nella top ten degli scali del Mediterraneo, non accadeva dal 2012;

Palermo: 16° posto (580 mila passeggeri movimentati e 172 toccate navi), salendo di tre posizioni rispetto allo scorso anno.

Bari: 17° posto (550 mila passeggeri movimentati e 210 toccate nave), con gli incrementi più alti (+38,3% passeggeri; +46,9% toccate) tra i primi 20 porti

La leadership del nostro Paese sarà evidenziata anche dal numero di crocieristi che iniziano o finiscono la propria crociera in Italia: a fine anno, infatti, quasi la metà degli imbarchi/sbarchi nel Mediterraneo sarà avvenuto nei porti italiani. Un risultato particolarmente significativo dal punto di vista del coinvolgimento dell'intera filiera della crocieristica e che rappresenta un'opportunità per i territori coinvolti sia pre, sia post navigazione.

Per quanto riguarda le proiezioni aggiornate relative alla chiusura del 2018, Italian Cruise Watch evidenzia una crescita sia per il numero di passeggeri movimentati nei porti nazionali (poco oltre gli 11 milioni, +8,1% sul 2017), sia per le toccate nave (+2,1% sul 2017).

## -segue

---

«L'Italia – ha affermato Francesco di Cesare – Presidente di Risposte Turismo – si conferma nazione leader in Europa, e tra le principali nel mondo, nel comparto crocieristico. E' una leadership di traffico, di ricadute economiche ed occupazionali, di coinvolgimento di porti e territori, di partecipazione al business da parte di un'ampia categoria di aziende. Per consolidare questa posizione, però, e possibilmente farla crescere ulteriormente, è imprescindibile la conoscenza reciproca – in particolare tra compagnie e porti – di priorità, intenti, aree di miglioramento, capendo una volta per tutte che non può esserci crescita strutturale se anche solo uno degli anelli dell'ingranaggio non trovasse le condizioni necessarie per operare e traguardare i propri obiettivi di crescita».

### **Il programma del forum**

Dopo la presentazione di Italian Cruise Watch 2018 il forum proseguirà con la tavola rotonda di apertura *“La crocieristica in Italia: stato dell'arte e prospettive future”*, tradizionale appuntamento del forum dedicato alle potenzialità del prodotto crociera, agli investimenti effettuati e in programma da parte di compagnie e terminal crocieristici, alla costruzione degli itinerari crocieristici e alle relazioni all'interno della filiera di produzione.

La mattinata di lavori continuerà con la consegna del **Premio di Laurea ICD** (valore: 1.000 euro), dedicato alla migliore tesi di laurea sulla produzione e/o il turismo crocieristici, e del **Premio di Laurea Assoporti** (valore: 500 euro), conferito all'autore della miglior tesi sulla portualità crocieristica e con alcune presentazioni da parte di alcune realtà aderenti a La Casa dei Porti Crocieristici Italiani, lo spazio informativo all'interno di Italian Cruise Day messo a disposizione dei terminal nazionali per illustrare i risultati ottenuti, i lavori in corso di svolgimento e i progetti per il futuro.

Il pomeriggio di Italian Cruise Day sarà arricchito da tre interessanti tavole rotonde dedicate, rispettivamente, all'intermediazione del prodotto crocieristico (titolo: *“Vendere la crociera: prodotto e distribuzione”*), ai servizi e ai prodotti per la nave da crociera del futuro (titolo: *“Attorno alla nave: il business crocieristico di domani”*) e ad un momento di confronto (*“Crocieristica e gestione dei flussi turistici: un contributo alla crescita delle destinazioni”*) che cercherà di rispondere a una domanda sempre più importante nel dibattito sulla crocieristica: sono davvero i crocieristi a creare stress in termini di presenze turistiche nelle top destination del nostro Paese o questa tipologia di domanda, per sua natura prevedibile nei numeri e nei tempi, è in grado di agevolare più che complicare la gestione complessiva dell'incoming turistico?

«L'ottava edizione di Italian Cruise Day – ha proseguito di Cesare – avrà ancora una volta l'informazione al centro della propria formula, con un programma articolato e rinnovato nei contenuti che consentirà a tutti i partecipanti di acquisire nuovi dati, di aggiornarsi, di ascoltare cosa c'è di nuovo nell'industria. Quella che si aprirà a Trieste venerdì 19 ottobre sarà un'edizione particolarmente ricca di spunti, e voglio ringraziare per il fondamentale contributo Trieste Terminal Passeggeri, gli sponsor e le organizzazioni che sostengono la manifestazione, oltre ovviamente i relatori che animeranno le tavole rotonde e gli interventi di quello che oggi è considerato l'appuntamento di riferimento per la business community dell'industria crocieristica».

«Trieste Terminal Passeggeri – ha dichiarato Franco Napp, CEO Trieste Terminal Passeggeri – ha fortemente voluto candidarsi per ospitare l'Italian Cruise Day 2018. Voglio

## - segue

---

esprimere a nome di tutta la nostra società un sincero ringraziamento al professor di Cesare per aver appoggiato la nostra candidatura e per essere oggi qui con noi”.

“Il binomio Trieste-crociere – ha proseguito Napp – è un binomio moderno, pur avendo sempre avuto la Stazione Marittima di Trieste un profondo legame con le navi bianche. Dalle nostre banchine partivano infatti i transatlantici che nel secolo scorso portarono migliaia di giuliani a cercare fortuna nel mondo. Nella seconda decade del nuovo secolo una cordata industriale ha lanciato un ambizioso progetto in collaborazione con l’Autorità Portuale di Trieste: rilanciare la crocieristica nello scalo giuliano. In più di un lustro Trieste ha ospitato stagioni regolari e singole toccate, facendo diventare la Stazione Marittima un fiore all’occhiello della crocieristica in Adriatico”

“Le prospettive future – ha concluso Napp – sono tutte rivolte alla crescita e l’Italian Cruise Day 2018 sarà l’occasione per discutere di nuove opportunità. Mi sento però in questa sede di rivolgere un accorato appello alle Istituzioni per tutelare la crocieristica a Venezia. Dal futuro di Venezia dipenderà anche il futuro di tutti gli altri scali adriatici, Trieste compresa. Non può esserci crocieristica in Adriatico senza la presenza di un hub forte come Venezia, in grado di attrarre flussi di croceristi da ogni angolo della Terra”.

### **Crociere e lavoro: Carriere&ICD**

L’edizione 2018 di Italian Cruise Day terminerà con la nuova edizione di **Carriere@ICD**, l’unico career day in Italia dedicato al settore crocieristico che darà la possibilità a 50 giovani desiderosi di intraprendere un percorso professionale in questo comparto di ascoltare presentazioni aziendali e svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con alcune delle più importanti aziende del comparto.

Quest’anno è confermata la partecipazione a Carriere@ICD di Cagliari Cruise Port, Catania Cruise Terminal, Costa Crociere, Dock&Discover, Dreamlines, Fincantieri, Intempo, Italian Host, MSC Crociere, Starboard Cruise Services, Trieste Terminal Passeggeri, Trumpy Tours, Venezia Terminal Passeggeri.

L’iniziativa si inserisce all’interno di **Spazio Giovani**, l’insieme delle iniziative e delle attività che Risposte Turismo, nell’ambito di Italian Cruise Day, dedica a giovani e studenti e di cui fanno parte anche i citati Premio di Laurea ICD e Premio di Laurea Assoporti.

I main sponsor di Italian Cruise Day ed. 2018 sono Generali Global Corporate & Commercial Italia e SIAT Assicurazioni.

## Italian Cruise Day si terrà a Trieste

Oltre 200 partecipanti attesi il 19 Ottobre

TRIESTE – Venerdì 19 Ottobre al Magazzino 42 della Stazione marittima di Trieste, si terrà l'ottava edizione di Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in partnership con Trieste Terminal Passeggeri e con il supporto di Clia Europe.

Presentato questa mattina alla stampa da Francesco di Cesare, presidente Risposte Turismo e da Franco Napp, Ceo di Trieste Terminal Passeggeri, Italian Cruise Day si conferma anche quest'anno l'appuntamento maggiormente atteso da tutti gli operatori del comparto crocieristico operanti in Italia. Come per le precedenti sette edizioni, anche quest'anno Italian Cruise Day si caratterizzerà per un'intensa giornata di studio, confronto e dibattito sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive del settore nel nostro Paese.

Sulla base delle iscrizioni già pervenute, saranno oltre 200 i partecipanti che prenderanno parte all'evento, in rappresentanza delle diverse categorie professionali che operano nel comparto: dalle compagnie armatoriali alle realtà portuali, dagli agenti di viaggio ai tour operator fino agli agenti marittimi, alle associazioni di categoria e molti altri ancora.

Attesi in apertura di forum il keynote speech di Pierfrancesco Vago e, dopo i saluti istituzionali, gli interventi di Zeno D'Agostino, presidente di Assoport, dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico orientale e di Trieste Terminal Passeggeri; Roberto Martinoli, chairman Clia Italy e Airam Diaz Pastor, presidente MedCruise.

Come da tradizione, grande attenzione sarà dedicata alla presentazione della nuova edizione dell'Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca realizzato da Risposte Turismo contenente i dati più aggiornati e rilevanti sul comparto crocieristico in Italia e le previsioni per l'anno a venire. Secondo i primi dati del report comunicati in anteprima, a fine 2018 l'Italia sarà la prima nazione del Mediterraneo per numero di crocieristi movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei propri scali.

Più in particolare il nostro Paese vanterà sei porti crocieristici tra i primi dieci del Mediterraneo, numero che sale a otto se si considerano i primi venti scali crocieristici dell'area mediterranea.

In dettaglio, Civitavecchia manterrà la seconda posizione, alle spalle di Barcellona, sia per numero di passeggeri movimentati, sia di toccate nave. Al quinto posto Venezia, poi Genova, Napoli, Savona e Livorno, occupano rispettivamente dal settimo al decimo posto della classifica, poi più staccate Palermo e Bari con il 16° e 17° posto.

Per quanto riguarda le proiezioni aggiornate relative alla chiusura del 2018, Italian Cruise Watch evidenzia una crescita sia per il numero di passeggeri movimentati nei porti nazionali (poco oltre gli 11 milioni, + 8,1% sul 2017), sia per le toccate nave (+ 2,1% sul 2017).

Per Francesco di Cesare "L'Italia si conferma nazione leader in Europa, e tra le principali nel mondo, nel comparto crocieristico. E' una leadership di traffico, di ricadute economiche ed occupazionali, di coinvolgimento di porti e territori, di partecipazione al business da parte di un'ampia categoria di aziende. Per consolidare questa posizione, però, e possibilmente farla crescere ulteriormente, è imprescindibile la conoscenza reciproca – in particolare tra compagnie e porti – di priorità, intenti, aree di miglioramento, capendo una volta per tutte che non può esserci crescita strutturale se anche solo uno degli anelli dell'ingranaggio non trovasse le condizioni necessarie per operare e traguardare i propri obiettivi di crescita".

Infine, Franco Napp, ha rivelato che "Trieste Terminal Passeggeri ha fortemente voluto candidarsi per ospitare l'Italian Cruise Day 2018. Il binomio Trieste-crociere è un binomio moderno, pur avendo sempre avuto la Stazione Marittima di Trieste un profondo legame con le navi bianche. Dalle nostre banche partivano infatti i transatlantici che nel secolo scorso portarono migliaia di giuliani a cercare fortuna nel mondo. Nella seconda decade del nuovo secolo una cordata industriale ha lanciato un ambizioso progetto in collaborazione con l'Autorità portuale di Trieste: rilanciare la crocieristica nello scalo giuliano. In più di un lustro Trieste ha ospitato stagioni regolari e singole toccate, facendo diventare la Stazione marittima un fiore all'occhiello della crocieristica in Adriatico".

## **RISPOSTE TURISMO: presente e futuro del comparto crocieristico al centro dell'ottava edizione dell'Italian Cruise Day, il forum di riferimento in Italia sul mondo delle crociere.**

Oltre 200 i partecipanti attesi venerdì 19 ottobre alla Stazione Marittima di Trieste per un'intensa giornata di confronto, approfondimento e dibattito.

Comunicati in anteprima alcuni dati del nuovo Italian Cruise Watch: a fine 2018 l'Italia si conferma prima nazione del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati con sei scali nella top ten dei porti crocieristici dell'area.

Si alza il sipario sull'ottava edizione di [Italian Cruise Day](#), il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da [Risposte Turismo](#) – società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica – quest'anno in partnership con Trieste Terminal Passeggeri e con il supporto di CLIA Europe, in programma venerdì 19 ottobre presso la Stazione Marittima di Trieste (Magazzino 42).

**Trieste, 2 ottobre 2018** – Presentato questa mattina alla stampa da Francesco di Cesare – Presidente Risposte Turismo – e da Franco Napp – CEO Trieste Terminal Passeggeri, Italian Cruise Day si conferma anche quest'anno l'appuntamento maggiormente atteso da tutti gli operatori del comparto crocieristico operanti in Italia.

### **Oltre 200 partecipanti attesi al forum**

Come per le precedenti sette edizioni, anche quest'anno Italian Cruise Day si caratterizzerà per un'intensa giornata di studio, confronto e dibattito sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive del settore nel nostro Paese.

Sulla base delle iscrizioni già pervenute, saranno oltre 200 i partecipanti che prenderanno parte all'evento, in rappresentanza delle diverse categorie professionali che operano nel comparto: dalle compagnie armatoriali alle realtà portuali, dagli agenti di viaggio ai tour operator fino agli agenti marittimi, alle associazioni di categoria e molti altri ancora.

Attenti in apertura di forum il keynote speech di Pierfrancesco Vago – Member of the Executive Committee CLIA Europe e, dopo i saluti istituzionali, gli interventi di Zeno D'Agostino – Presidente Assoporti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale e Presidente Trieste Terminal Passeggeri, Roberto Martinoli – Chairman CLIA Italy e Airam Diaz Pastor – Presidente MedCruise.

### **Crociere in numeri: anteprima Italian Cruise Watch 2018**

Come da tradizione, grande attenzione sarà dedicata alla presentazione della nuova edizione dell'[Italian Cruise Watch](#), il rapporto di ricerca realizzato da Risposte Turismo contenente i dati più aggiornati e rilevanti sul comparto crocieristico in Italia e le previsioni per l'anno a venire.

Secondo i primi dati del report comunicati in anteprima, a fine 2018 l'Italia sarà la prima nazione del Mediterraneo per numero di crocieristi movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei propri scali.

## - segue

---

Più in particolare il nostro Paese vanterà 6 porti crocieristici tra i primi 10 del Mediterraneo, numero che sale a 8 se si considerano i primi 20 scali crocieristici dell'area mediterranea.

Nel dettaglio, Civitavecchia manterrà la seconda posizione, alle spalle di Barcellona, sia per numero di passeggeri movimentati (2,452 milioni, +10,4%), sia di toccate nave (770, +5,8%).

### Di seguito la posizione in classifica degli altri scali italiani:

- Venezia: 5° posto (1,475 milioni di passeggeri movimentati e 495 toccate nave), era al terzo fino al 2014;
- Genova: 7° posto (1,022 milioni di passeggeri movimentati e 224 toccate nave), guadagnando una posizione rispetto allo scorso anno.
- Napoli: 8° posto (1 milione di passeggeri movimentati e 370 toccate nave), in crescita sia per passeggeri movimentati che numero di accosti rispetto al 2017;
- Savona: 9° posto (897 mila passeggeri movimentati e 195 toccate nave), mantenendo la posizione del 2017;
- Livorno: 10° posto (795 mila passeggeri movimentati e 356 toccate nave), che torna nella top ten degli scali del Mediterraneo, non accadeva dal 2012;
- Palermo: 16° posto (580 mila passeggeri movimentati e 172 toccate navi), salendo di tre posizioni rispetto allo scorso anno.
- Bari: 17° posto (550 mila passeggeri movimentati e 210 toccate nave), con gli incrementi più alti (+38,3% passeggeri; +46,9% toccate) tra i primi 20 porti

La leadership del nostro Paese sarà evidenziata anche dal numero di crocieristi che iniziano o finiscono la propria crociera in Italia: a fine anno, infatti, quasi la metà degli imbarchi/sbarchi nel Mediterraneo sarà avvenuto nei porti italiani. Un risultato particolarmente significativo dal punto di vista del coinvolgimento dell'intera filiera della crocieristica e che rappresenta un'opportunità per i territori coinvolti sia pre, sia post navigazione.

Per quanto riguarda le proiezioni aggiornate relative alla chiusura del 2018, Italian Cruise Watch evidenzia una crescita sia per il numero di passeggeri movimentati nei porti nazionali (poco oltre gli 11 milioni, +8,1% sul 2017), sia per le toccate nave (+2,1% sul 2017).

“L'Italia – ha affermato Francesco di Cesare – Presidente di Risposte Turismo – si conferma nazione leader in Europa, e tra le principali nel mondo, nel comparto crocieristico. E' una leadership di traffico, di ricadute economiche ed occupazionali, di coinvolgimento di porti e territori, di partecipazione al business da parte di un'ampia categoria di aziende. Per consolidare questa posizione, però, e possibilmente farla crescere ulteriormente, è imprescindibile la conoscenza reciproca – in particolare tra compagnie e porti – di priorità, intenti, aree di miglioramento, capendo una volta per tutte che non può esserci crescita strutturale se anche solo uno degli anelli dell'ingranaggio non trovasse le condizioni necessarie per operare e traguardare i propri obiettivi di crescita”.

### Il programma del forum

Dopo la presentazione di Italian Cruise Watch 2018 il forum proseguirà con la tavola rotonda di apertura *“La crocieristica in Italia: stato dell'arte e prospettive future”*, tradizionale appuntamento del forum dedicato alle potenzialità del prodotto crociera, agli investimenti effettuati e in programma da parte di compagnie e terminal crocieristici, alla costruzione degli itinerari crocieristici e alle relazioni all'interno della filiera di produzione.

La mattinata di lavori continuerà con la consegna del **Premio di Laurea ICD** (valore: 1.000 euro), dedicato alla migliore tesi di laurea sulla produzione e/o il turismo crocieristici, e del **Premio di Laurea**

## -segue

**Assoporti**(valore: 500 euro), conferito all'autore della miglior tesi sulla portualità crocieristica e con alcune presentazioni da parte di alcune realtà aderenti a La Casa dei Porti Crocieristici Italiani, lo spazio informativo all'interno di Italian Cruise Day messo a disposizione dei terminal nazionali per illustrare i risultati ottenuti, i lavori in corso di svolgimento e i progetti per il futuro.

Il pomeriggio di Italian Cruise Day sarà arricchito da tre interessanti tavole rotonde dedicate, rispettivamente, all'intermediazione del prodotto crocieristico (titolo: "*Vendere la crociera: prodotto e distribuzione*"), ai servizi e ai prodotti per la nave da crociera del futuro (titolo: "*Attorno alla nave: il business crocieristico di domani*") e ad un momento di confronto ("*Crocieristica e gestione dei flussi turistici: un contributo alla crescita delle destinazioni*") che cercherà di rispondere a una domanda sempre più importante nel dibattito sulla crocieristica: sono davvero i crocieristi a creare stress in termini di presenze turistiche nelle top destination del nostro Paese o questa tipologia di domanda, per sua natura prevedibile nei numeri e nei tempi, è in grado di agevolare più che complicare la gestione complessiva dell'incoming turistico?

"L'ottava edizione di Italian Cruise Day – ha proseguito di Cesare – avrà ancora una volta l'informazione al centro della propria formula, con un programma articolato e rinnovato nei contenuti che consentirà a tutti i partecipanti di acquisire nuovi dati, di aggiornarsi, di ascoltare cosa c'è di nuovo nell'industria. Quella che si aprirà a Trieste venerdì 19 ottobre sarà un'edizione particolarmente ricca di spunti, e voglio ringraziare per il fondamentale contributo Trieste Terminal Passeggeri, gli sponsor e le organizzazioni che sostengono la manifestazione, oltre ovviamente i relatori che animeranno le tavole rotonde e gli interventi di quello che oggi è considerato l'appuntamento di riferimento per la business community dell'industria crocieristica".

"Trieste Terminal Passeggeri – ha dichiarato Franco Napp, CEO Trieste Terminal Passeggeri – ha fortemente voluto candidarsi per ospitare l'Italian Cruise Day 2018. Voglio esprimere a nome di tutta la nostra società un sincero ringraziamento al professor di Cesare per aver appoggiato la nostra candidatura e per essere oggi qui con noi".

"Il binomio Trieste-crociere – ha proseguito Napp – è un binomio moderno, pur avendo sempre avuto la Stazione Marittima di Trieste un profondo legame con le navi bianche. Dalle nostre banchine partivano infatti i transatlantici che nel secolo scorso portarono migliaia di giuliani a cercare fortuna nel mondo. Nella seconda decade del nuovo secolo una cordata industriale ha lanciato un ambizioso progetto in collaborazione con l'Autorità Portuale di Trieste: rilanciare la crocieristica nello scalo giuliano. In più di un lustro Trieste ha ospitato stagioni regolari e singole toccate, facendo diventare la Stazione Marittima un fiore all'occhiello della crocieristica in Adriatico".

"Le prospettive future – ha concluso Napp – sono tutte rivolte alla crescita e l'Italian Cruise Day 2018 sarà l'occasione per discutere di nuove opportunità. Mi sento però in questa sede di rivolgere un accorato appello alle Istituzioni per tutelare la crocieristica a Venezia. Dal futuro di Venezia dipenderà anche il futuro di tutti gli altri scali adriatici, Trieste compresa. Non può esserci crocieristica in Adriatico senza la presenza di un hub forte come Venezia, in grado di attrarre flussi di crocieristi da ogni angolo della Terra".

### **Crociere e lavoro: Carriere&ICD**

L'edizione 2018 di Italian Cruise Day terminerà con la nuova edizione di **Carriere@ICD**, l'unico career day in Italia dedicato al settore crocieristico che darà la possibilità a 50 giovani desiderosi di intraprendere un percorso professionale in questo comparto di ascoltare presentazioni aziendali e svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con alcune delle più importanti aziende del comparto.

Quest'anno è confermata la partecipazione a Carriere@ICD di Cagliari Cruise Port, Catania Cruise Terminal, Costa Crociere, Dock&Discover, Dreamlines, Fincantieri, Intempo, Italian Host, MSC Crociere, Starboard Cruise Services, Trieste Terminal Passeggeri, Trumpy Tours, Venezia Terminal Passeggeri.

L'iniziativa si inserisce all'interno di **Spazio Giovani**, l'insieme delle iniziative e delle attività che Risposte Turismo, nell'ambito di Italian Cruise Day, dedica a giovani e studenti e di cui fanno parte anche i citati Premio di Laurea ICD e Premio di Laurea Assoporti.

## PORTUALITÀ ITALIANA: SITUAZIONE E PROPOSTE

*Riceviamo e pubblichiamo, dall'ing. Roberto Serafino, una nota sulla situazione portuale italiana. L'ing. Serafino è esperto del settore portuale, già docente universitario e membro del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

A seguito della disastrosa vicenda del ponte "Morandi", oggi tutte le attenzioni sono concentrate sul porto di Genova; ma è l'intera portualità italiana che è in forte crisi ed ha bisogno di drastiche decisioni.

La funzionalità e l'efficienza della portualità italiana, oggi ai minimi termini, potrebbero avere un notevole impatto sull'economia e sull'occupazione dell'intera nazione.

Riporto qui di seguito in estrema sintesi i risultati di uno ampio studio, finalizzato a focalizzare i principali problemi della portualità italiana, e le possibili realistiche soluzioni.

Diverse tematiche, che hanno notevole rilievo (ad esempio autostrade del mare, nautica da diporto, intermodalità, traffico container, logistica, etc.) vengono trattate in altra sede con lo stesso metodo di lavoro.

Tutti i porti e tutte le coste sono ritenuti di importanza strategica prioritaria dello stato italiano, e, quindi, sono proprietà (aree demaniali) direttamente gestite dello stesso, fino al 1994 esclusivamente tramite i cosiddetti "Consorzi del Porto" e/o le Capitanerie di Porto.

Il 01/01/1995, a seguito della L. 84/94, nei porti principali (24) furono istituite le Autorità Portuali, alle quali, tramite decreto legge, furono assegnate le aree di competenza esclusiva.

Con il D.L. n. 169 del 4/8/2016 sono state introdotte le Autorità di Sistema Portuale (ADSP).

La L. 84/94 fu frutto sia della inadeguatezza ormai palese della gestione dei porti, sia delle sollecitazioni provenienti dalla Comunità Europea, anche sulla base degli esempi di gestione dei porti a livello mondiale.

Un porto gestito adeguatamente, funzionale e funzionante, è, in genere, fondamentale per lo sviluppo economico e sociale del territorio che lo circonda.

Va sottolineato che ogni porto ha caratteristiche uniche per banchine, fondali, disponibilità di spazi circostanti per attività legate al porto, per le caratteristiche (sociali, economiche, produttive, etc.) del territorio che lo circonda.

Per questo, tenendo presente le caratteristiche dei traffici marittimi e dei mezzi navali attuali, ed ovviamente dei possibili sviluppi degli stessi, ogni porto deve essere gestito in modo appropriato da persone competenti ed all'altezza del delicato compito, tenendo conto della complessità delle tematiche che incidono sulle scelte da effettuare (tecniche, giuridiche, economiche, sociali, finanziarie, amministrative, ambientali, etc.): oltre a garantire l'efficacia e l'efficienza del complesso dei servizi che devono essere erogati all'utenza portuale, con appropriata programmazione conseguenza di realistiche previsioni a breve termine, devono essere programmati gli interventi per cogliere le opportunità che si prospettano a medio lungo termine, in base alla normativa vigente e reperendo le risorse necessarie.

Uno degli aspetti negativi della L. 84/94 era la composizione del Comitato Portuale: i rappresentanti istituzionali non superavano mai il 25 % dei votanti, mentre i restanti rappresentavano gli interessi locali, spesso tra loro contrastanti, che di fatto bloccavano la funzionalità dei porti.

La composizione del Comitato Portuale è cambiata con la riforma Del Rio, passando da un polo al polo opposto, in quanto ora nel Comitato Portuale siedono solo le istituzioni, mentre i rappresentanti degli interessi locali hanno un ruolo del tutto marginale (puramente consultivo).

Appare logico che la via migliore sarebbe quella di mezzo, con la presenza in Comitato portuale anche delle parti sociali, ma in numero proporzionalmente adeguato (da discutere e definire; ad esempio potrebbe rivelarsi vincente un rapporto 60 e 40).

Un aspetto fortemente negativo della riforma Del Rio è l'accorpamento di alcune Autorità Portuali; conseguenza è che, avendo ogni porto caratteristiche uniche e completamente diverse dagli altri porti, lo stesso presidente deve adottare, per ciascuno dei porti di competenza, politiche gestionali spesso completamente in contrasto tra loro. In realtà quello che avrebbe voluto essere un risparmio di risorse (limitato poiché consistente solo nel taglio dello stipendio di qualche presidente) ha creato in diversi casi una situazione praticamente ingestibile, con danno enorme per gli stessi porti coinvolti (Cagliari e Olbia, Napoli e Salerno, Bari e Brindisi, etc.).

Uno degli aspetti delicati è la durata del mandato dei presidenti e segretari generali (4 anni) rinnovabile una sola volta, cosa accaduta raramente: inevitabilmente, di conseguenza, i vari presidenti hanno considerato quasi esclusivamente interventi con effetto immediato, senza dedicare le dovute considerazioni e risorse agli interventi a medio e lungo termine, molto più complessi e fastidiosi, che portano risultati dopo diversi anni, ma che sono fondamentali per lo sviluppo della portualità italiana.

Questo è uno dei motivi per i quali i presidenti dovrebbero conoscere ed essere profondamente legati al territorio, nell'interesse del quale prendere decisioni ed effettuare scelte che avranno effetto quando il mandato sarà da tempo terminato.

## - segue

---

Altro aspetto pesantemente negativo è la modalità di scelta dei presidenti, segretari e figure direttive finora impiegata. La L. 84/94 indicava "l'accertata competenza specifica", ma nella realtà solo in rari casi sono state nominate persone all'altezza del ruolo da svolgere: in quasi tutti i casi sono state scelte persone in base a criteri di assegnazione per appartenenza politica, in genere figure assolutamente non competenti in materia, che purtroppo hanno spesso procurato seri danni, con enorme spreco di risorse.

Appare evidente che si rendono necessari i seguenti interventi:

- 1) Scorporo di alcune Autorità di sistema portuale, come di recente è accaduto per Catania e Messina; ad esempio Brindisi va staccata dall'ADSP del MAM, costituendo semmai l'ADSP del Salento (con la situazione attuale, i porti di Otranto e Gallipoli saranno di fatto tagliati fuori da qualsiasi tipo di investimento e/o di traffico);
- 2) Scelta adeguata dei presidenti delle Autorità Portuali;
- 3) Nuova composizione del Comitato Portuale;
- 4) Centralizzazione di alcune attività presso il Ministero e/o C.S.L.P. (ad esempio analisi e ricerche di mercato, da mettere a completa disposizione di tutte le Autorità Portuali che potranno utilizzarle per quanto di loro interesse e semmai approfondendo solo alcuni punti).

Il 2° punto è certamente l'obiettivo più complesso e difficile da raggiungere.

Quale dovrebbe essere il criterio ottimale di scelta dei presidenti?

Ricordando che ogni porto ha, nel suo complesso, caratteristiche uniche, la via più logica appare innanzitutto quella di definire, per ogni porto, gli obiettivi da raggiungere e le attività da svolgere (compito che dovrebbe essere svolto a livello centrale, interfacciandosi con le realtà regionali e locali), e su tale base individuare le figure che hanno le maggiori possibilità di raggiungere gli obiettivi prefissati e svolgere tali attività, effettuando poi regolari e periodici controlli dei risultati conseguiti.

E non importa da chi, come e quanti candidati vengano segnalati: è fondamentale selezionare figure realmente adeguate.

Infine appare indispensabile costituire un'istituzione a livello intermedio tra Ministro e Autorità Portuali (una sorta di "Comando" delle Autorità Portuali; il responsabile, cui risponderanno direttamente i presidenti delle Autorità Portuali, risponderà direttamente al Ministro).

L'esperienza ha dimostrato che il Ministro è talmente oberato da impegni ed oneri che è praticamente impossibile controllare le Autorità Portuali, che, di conseguenza, sono diventate delle repubbliche autonome, con norme spesso stridenti o addirittura in contrasto con le leggi dello Stato.

A tale struttura dovranno essere assegnati appositi compiti, come ad esempio:

- Controllo della programmazione di ciascun porto (piano regolatore, varianti, ATF, stato dei singoli progetti, attendibilità e rispetto dei POT, etc.);
- Definizione per ogni porto delle caratteristiche ottimali che il presidente dovrebbe avere ed a cui fare riferimento per la scelta del presidente dell'autorità portuale; raccolta e preselezione per ogni porto delle candidature, da sottoporre all'attenzione del Ministro per la scelta finale, in base alle procedure vigenti;
- Programmi adeguati di formazione di tutto il personale, di tutti gli uffici, di tutte le Autorità Portuali;
- Centralizzazione di alcune attività, da mettere a disposizione di tutte le Autorità Portuali;
- Etc.

**Ing. Roberto Serafino**

## PORTO DI VENEZIA: ARRIVA A 18,5 MLN € IL CONTRIBUTO EUROPEO PER IL TERMINAL GNL

**Musulino (AdSP): "Venezia si candida ad hub di rifornimento adriatico per le flotte green". Triboldi (Venice LNG): "Investimento nel segno dello sviluppo sostenibile"**

*Venezia, 2 ottobre 2018* – La Commissione Europea ha annunciato il co-finanziamento di 12,1 milioni di euro del progetto "Venice LNG facility" per la realizzazione nel porto di Venezia di un terminal di gas naturale liquefatto, presentato lo scorso aprile dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dalla società Venice LNG, nell'ambito del Programma CEF – Connecting Europe Facility. Il contributo europeostanziato andrà a sommarsi con quello di 6,4 milioni già ottenuto con un precedente bando, raggiungendo così la cifra di 18,5 milioni di euro di capitale finanziato.

Il progetto della società Venice LNG, sostenuto dal porto di Venezia, prevede la realizzazione di un terminal costiero di GNL nel canale Sud a Marghera, che avrà una capacità massima di stoccaggio pari a 32.000 m<sup>3</sup> e sarà in grado di gestire sino a 900 mila mc/anno di gas naturale liquefatto, approvvigionando navi gasiere di media dimensione e operando una distribuzione attraverso bettoline, camion e treni.

"Nel sostenere il progetto del terminal GNL, il porto di Venezia ha scelto di anticipare gli obblighi di legge e d'intercettare le evoluzioni del mercato, accelerando sul greening delle attività portuali – dichiara **Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** –. Il progetto di Venice LNG risponde all'esigenza sempre più pressante di ridurre le emissioni dei trasporti, in particolare di quelli più pesanti e dei trasporti navali, ambiti che, com'è noto, sono di difficile elettrificazione. Il settore crocieristico è tra i più attenti a questo cambio di passo, tanto che nei prossimi anni dovrebbero arrivare a Venezia le prime navi alimentate a GNL e i primi ferry dual-fuel, e il nostro scalo si candida a divenire l'hub di rifornimento adriatico per queste flotte".

**Gian Luigi Triboldi, presidente Venice LNG**, dichiara: "L'approvazione del co-finanziamento ci conferma che, come imprenditori, siamo sulla strada giusta. Abbiamo intrapreso questo percorso perché vogliamo continuare a investire nel settore dello stoccaggio di carburanti, ma vogliamo farlo imboccando la strada dello sviluppo sostenibile. Oggi il gas metano liquido è il combustibile più pulito, in grado di accompagnarci nella delicata fase della transizione energetica, e il co-finanziamento certifica che il nostro progetto è in linea con la strategia per la riduzione degli inquinanti promossa dall'Unione Europea. Proseguiremo il nostro impegno per arrivare alla fine di questo percorso muovendoci in piena sintonia con le istituzioni coinvolte e continuando il dialogo con la comunità locale, così come abbiamo cominciato a fare ancora prima di avviare le procedure autorizzative."

I porti appartenenti alla rete di trasporto trans-europea TEN-T dovranno dotarsi entro il 2025 di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto GNL. Uno studio commissionato dall'Autorità di Sistema Portuale di Venezia stima che l'evoluzione dei volumi di consumo porterà lo scalo veneziano ad avere nel 2030 una domanda di 873mila t/anno di GNL per utilizzi stradali (73%), marittimi (19,7%) e portuali/locali (7,3%).

## Venezia: 18,5 milioni di euro per il terminal Gnl

Dalla Commissione europea co-finanziamento per ridurre le emissioni dei trasporti

VENEZIA – È stato annunciato dalla Commissione europea il co-finanziamento di 12,1 milioni di euro del progetto “Venice Lng facility” per la realizzazione nel porto di Venezia di un terminal di gas naturale liquefatto, presentato lo scorso Aprile dall’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale e dalla società Venice Lng, nell’ambito del programma “Cef-Connecting Europe Facility”. Il contributo europeo stanziato andrà a sommarsi con quello di 6,4 milioni già ottenuto con un precedente bando, raggiungendo così la cifra di 18,5 milioni di euro di capitale finanziato.

Il progetto della società Venice Lng, sostenuto dal porto di Venezia, prevede la realizzazione di un terminal costiero di Gnl nel canale Sud a Marghera, che avrà una capacità massima di stoccaggio pari a 32 mila metri cubi e sarà in grado di gestire sino a 900 mila mc/anno di gas naturale liquefatto, approvvigionando navi gasiere di media dimensione e operando una distribuzione attraverso bettoline, camion e treni.

“Nel sostenere il progetto del terminal Gnl, il porto di Venezia ha scelto di anticipare gli obblighi di legge e d’intercettare le evoluzioni del mercato, accelerando sul greening delle attività portuali” dichiara Pino Musolino, presidente dell’AdSp del mare Adriatico settentrionale.

“Il progetto di Venice Lng risponde all’esigenza sempre più pressante di ridurre le emissioni dei trasporti, in particolare di quelli più pesanti e dei trasporti navali, ambiti che, com’è noto, sono di difficile elettrificazione. Il settore crocieristico è tra i più attenti a questo cambio di passo, tanto che nei prossimi anni dovrebbero arrivare a Venezia le prime navi alimentate a Gnl e i primi ferry dual-fuel, e il nostro scalo si candida a divenire l’hub di rifornimento adriatico per queste flotte”.

“L’approvazione del co-finanziamento ci conferma che -dice Gian Luigi Triboldi, presidente Venice Lng- come imprenditori, siamo sulla strada giusta. Abbiamo intrapreso questo percorso perché vogliamo continuare a investire nel settore dello stoccaggio di carburanti, ma vogliamo farlo imboccando la strada dello sviluppo sostenibile. Oggi il gas metano liquido è il combustibile più pulito, in grado di accompagnarci nella delicata fase della transizione energetica, e il co-finanziamento certifica che il nostro progetto è in linea con la strategia per la riduzione degli inquinanti promossa dall’Unione europea. Proseguiremo il nostro impegno per arrivare alla fine di questo percorso muovendoci in piena sintonia con le istituzioni coinvolte e continuando il dialogo con la comunità locale, così come abbiamo cominciato a fare ancora prima di avviare le procedure autorizzative”.

I porti appartenenti alla rete di trasporto trans-europea Ten-T dovranno dotarsi entro il 2025 di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto Gnl.

Uno studio commissionato dall’Autorità di Sistema portuale di Venezia stima che l’evoluzione dei volumi di consumo porterà lo scalo veneziano ad avere nel 2030 una domanda di 873 mila t/anno di Gnl per utilizzi stradali (73%), marittimi (19,7%) e portuali/locali (7,3%).

# Informazioni Marittime

## Venezia, da Bruxelles altri finanziamenti per Venice LNG Facility

Ok della Commissione Ue al co-finanziamento del terminal di gas naturale liquefatto. Le risorse pubbliche europee salgono a 18,5 milioni

La Commissione europea ha annunciato il co-finanziamento di 12,1 milioni di euro del progetto "Venice LNG facility" per la realizzazione nel porto di Venezia di un terminal di gas naturale liquefatto, presentato lo scorso aprile dall'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico settentrionale e dalla società Venice LNG, nell'ambito del programma Ue Connecting Europe Facility. Il contributo europeo stanziato andrà a sommarsi con quello di 6,4 milioni già ottenuto con un precedente bando, raggiungendo così la cifra di 18,5 milioni di capitale finanziato.

Il progetto di Venice LNG prevede la realizzazione di un terminal costiero di gas naturale liquefatto nel canale sud a Marghera. Avrà una capacità massima di stoccaggio pari a 32 mila metri cubi (mc) e sarà in grado di gestirne sino a 900 mila mc l'anno, approvvigionando navi gasiere di media dimensione e operando una distribuzione attraverso bettoline, camion e treni.

### Il progetto nel dettaglio

«Il porto ha scelto di anticipare gli obblighi di legge e di intercettare le evoluzioni del mercato, accelerando sul greening», commenta Pino Musolino, presidente dell'Adsp. «Il progetto di Venice LNG – continua – risponde all'esigenza sempre più pressante di ridurre le emissioni dei trasporti, in particolare di quelli più pesanti e dei trasporti navali, ambiti che, com'è noto, sono di difficile elettrificazione. Il settore crocieristico è tra i più attenti a questo cambio di passo, tanto che nei prossimi anni dovrebbero arrivare a Venezia le prime navi alimentate a GNL e i primi ferry dual-fuel, e il nostro scalo si candida a divenire l'hub di rifornimento adriatico per queste flotte».

«Oggi il gas metano liquido è il combustibile più pulito, in grado di accompagnarci nella delicata fase della transizione energetica, e il co-finanziamento certifica che il nostro progetto è in linea con la strategia per la riduzione degli inquinanti promossa dall'Unione europea», spiega Gian Luigi Triboldi, presidente di Venice LNG.

I porti appartenenti alla rete di trasporto trans-europea TEN-T dovranno dotarsi entro il 2025 di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto. Uno studio commissionato dall'Adsp veneta stima che l'evoluzione dei volumi di consumo porterà lo scalo ad avere nel 2030 una domanda di 873 mila tonnellate l'anno per utilizzi stradali (73%), marittimi (19,7%) e portuali/locali (7,3%).

### Come funziona il deposito

Il porto di Venezia è uno degli scali inquadrati nell'iniziativa europea Gainn\_It gestita dal ministero dei Trasporti. Gode quindi di finanziamenti pubblici e di un cofinanziamento europeo. Non si escludono risorse della Banca Europea per gli Investimenti (Bei) e del prossimo bando Cef. Verrà realizzato a est dell'attuale sito di stoccaggio oli Decal (area ex Italcementi, demolita nel 2010). Sarà destinato ai veicoli pesanti e ai mezzi marini. Avrà una capacità di 32 mila metri cubi. Ci potranno approdare navi gasiere di massimo 30 mila metri cubi di capacità, in transito dal canale Industriale Sud. La distribuzione avverrà tramite autocisterne e metaniere di piccola taglia. Per quanto riguarda la movimentazione, da una movimentazione annua iniziale di 150 mila metri cubi si dovrebbe salire fino a 900 mila.

### La scheda di Venice LNG Facility

La struttura da 100 milioni consta di cinque parti:

1. Deposito sulla banchina Decal
2. Sistema di trasferimento LNG con bettoline da 3 mila metri cubi
3. 5 corsie per il carico delle autocisterne
4. stazione di compressione per l'invio di boil off gas
5. Uffici

### Gas in Italia. Decreti, direttive e scadenze

L'interesse per il gas naturale liquefatto deriva da alcune normative internazionali che entreranno in vigore dal 2020 che prevedono carburanti a basso tenore di zolfo, come il gas, o, in alternativa l'installazione a bordo dei depuratori di fumo (scrubber). Oltre a questa scadenza, la direttiva europea DAFI, recepita in Italia con il Decreto legislativo 257/2016, impone che entro il 2025 nei porti venga realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per l'LNG per consentire la navigazione di navi alimentate a gas. A innescare la corsa a nuovi progetti da presentare, dopo anni di studi e analisi, è stata la recente approvazione del Quadro strategico nazionale (Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto), cui ha lavorato il ministero dello Sviluppo Economico, che ha fornito un quadro regolatorio giudicato chiaro dagli esperti.

### GAINN

Le attività co-finanziate nell'ambito del progetto GAINN promuovono l'uso di carburanti alternativi in considerazione delle restrizioni sulle emissioni di zolfo per il trasporto marittimo e contribuiscono alla definizione del quadro normativo nazionale che comprende anche leggi e regolamenti per la fornitura di carburante alle navi e dei tipi di strutture necessarie, in conformità con la Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

## Porto di Venezia: arriva a 18,5 mln di euro il contributo europeo per il Terminal GNL

(FERPRESS) – Venezia, 2 OTT – La Commissione Europea ha annunciato il co-finanziamento di 12,1 milioni di euro del progetto “Venice LNG facility” per la realizzazione nel porto di Venezia di un terminal di gas naturale liquefatto, presentato lo scorso aprile dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dalla società Venice LNG, nell’ambito del Programma CEF – Connecting Europe Facility. Il contributo europeo stanziato andrà a sommarsi con quello di 6,4 milioni già ottenuto con un precedente bando, raggiungendo così la cifra di 18,5 milioni di euro di capitale finanziato.

Il progetto della società Venice LNG, sostenuto dal porto di Venezia, prevede la realizzazione di un terminal costiero di GNL nel canale Sud a Marghera, che avrà una capacità massima di stoccaggio pari a 32.000 m<sup>3</sup> e sarà in grado di gestire sino a 900 mila mc/anno di gas naturale liquefatto, approvvigionando navi gasiere di media dimensione e operando una distribuzione attraverso bettoline, camion e treni.

“Nel sostenere il progetto del terminal GNL, il porto di Venezia ha scelto di anticipare gli obblighi di legge e d’intercettare le evoluzioni del mercato, accelerando sul greening delle attività portuali – dichiara Pino Musolino, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale –. Il progetto di Venice LNG risponde all’esigenza sempre più pressante di ridurre le emissioni dei trasporti, in particolare di quelli più pesanti e dei trasporti navali, ambiti che, com’è noto, sono di difficile elettrificazione. Il settore crocieristico è tra i più attenti a questo cambio di passo, tanto che nei prossimi anni dovrebbero arrivare a Venezia le prime navi alimentate a GNL e i primi ferry dual-fuel, e il nostro scalo si candida a divenire l’hub di rifornimento adriatico per queste flotte”.

Gian Luigi Triboldi, presidente Venice LNG, dichiara: “L’approvazione del co-finanziamento ci conferma che, come imprenditori, siamo sulla strada giusta. Abbiamo intrapreso questo percorso perché vogliamo continuare a investire nel settore dello stoccaggio di carburanti, ma vogliamo farlo imboccando la strada dello sviluppo sostenibile. Oggi il gas metano liquido è il combustibile più pulito, in grado di accompagnarci nella delicata fase della transizione energetica, e il co-finanziamento certifica che il nostro progetto è in linea con la strategia per la riduzione degli inquinanti promossa dall’Unione Europea. Proseguiremo il nostro impegno per arrivare alla fine di questo percorso muovendoci in piena sintonia con le istituzioni coinvolte e continuando il dialogo con la comunità locale, così come abbiamo cominciato a fare ancora prima di avviare le procedure autorizzative.”

I porti appartenenti alla rete di trasporto trans-europea TEN-T dovranno dotarsi entro il 2025 di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto GNL. Uno studio commissionato dall’Autorità di Sistema Portuale di Venezia stima che l’evoluzione dei volumi di consumo porterà lo scalo veneziano ad avere nel 2030 una domanda di 873mila t/anno di GNL per utilizzi stradali (73%), marittimi (19,7%) e portuali/locali (7,3%).

## **Porti: Venezia, da Ue 12,1 mln per progetto terminal Gnl**

Impianto da realizzare a Marghera, finanziamento 18,5 mln

(ANSA) - VENEZIA, 02 OTT - La Commissione Europea ha annunciato il cofinanziamento di 12,1 milioni di euro del progetto "Venice LNG facility", per la realizzazione nel porto di Venezia di un terminal di gas naturale liquefatto.

Il progetto, presentato lo scorso aprile dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dalla società "Venice LNG" nell'ambito del Programma Connecting Europe Facility (Cef), gode già di un finanziamento di 6,4 milioni con un precedente bando, raggiungendo così la cifra di 18,5 milioni di capitale finanziato.

Il progetto Venice LNG, sostenuto dal porto di Venezia, prevede la realizzazione di un terminal costiero di Gnl nel canale Sud a Marghera, che avrà una capacità massima di stoccaggio pari a 32.000 metri cubi e che sarà in grado di gestire sino a 900 mila metri cubi/anno di gas naturale liquefatto, approvvigionando navi gasiere di media dimensione e operando una distribuzione attraverso bettoline, camion e treni.

# Il Secolo XIX

---

## Porto di Genova Semestre in crescita per la Saimare

Il consiglio di amministrazione della Saimare, tra le maggiori società nazionali di servizi doganali e marittimi alle spedizioni, ha approvato ieri mattina la semestrale 2018 che vede i ricavi crescere del 9,3%, con un margine lordo in crescita del 16,5% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. La crescita è confermata anche nei mesi di luglio e agosto. L'azienda guidata da Bartolomeo Giachino (presidente) e Renzo Muratore (ad) e partecipata dai big dello shipping genovese (Spinelli, Cosulich, Clerici, Besozzi) consta di 100 dipendenti diretti e altrettanti indiretti, opera e offre i suoi servizi in tutti i porti italiani con proprie strutture o con partner.

## Porto di Genova: visita della console americana

Elizabeth Lee Martinez era già stata in città lo scorso Marzo

GENOVA – La console generale degli Stati Uniti a Milano, Elizabeth Lee Martinez, è tornata per la seconda volta dell'anno a far visita al porto di Genova dopo il primo incontro con alcuni rappresentanti dell'AdSp del Marzo scorso.

A bordo di un battello la console e la delegazione americana, hanno avuto modo di vedere il porto passeggeri, i terminal operativi dei bacini di Sampierdarena e di Prà, con particolare attenzione rivolta al principale terminal contenitori di Genova, il Vte.

Forte interesse è stato manifestato per i consistenti programmi di investimento in corso, dedicati ad attrezzare le strutture portuali del mar Ligure occidentale per vincere la scommessa con il gigantismo navale: il terminal contenitori di calata Bettolo, la nuova diga foranea nel bacino di Sampierdarena e la piattaforma di Vado Ligure.

Accolta dal segretario generale Marco Sanguineri, alla console Usa sono state evidenziate le specificità e i punti di forza dello scalo genovese che nel 2017 ha registrato un volume di 2,8 milioni tonnellate di merce in import/export con gli Stati Uniti e ha movimentato un totale di 230,000 teu, circa il 40% del traffico containerizzato complessivo fra l'Italia e gli Usa.

Di fatto, i terminal genovesi sono in grado di offrire un'articolata selezione di servizi di linea collegati direttamente ai porti principali della Us-East coast, quali New York-New Jersey, Norfolk, Savannah, Houston e Miami.

# Informazioni Marittime

---

## Porto di Livorno, Rossi: "Presto gli interventi per darsena Europa"

Il presidente della Regione Toscana assicura il via ai lavori entro poche settimane

Si sta per concretizzare la realizzazione delle nuove opere per la darsena Europa del porto di Livorno. Lo assicura il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che lunedì ha coordinato i lavori del tavolo tecnico sull'avanzamento dei lavori.

"Tra venti giorni al massimo – ha precisato Rossi - saremo in grado di sapere se le aziende che hanno avuto il pre-incarico per i rispettivi appalti potranno cominciare a lavorare. L'obiettivo è avviare al più presto gli interventi per la piattaforma".

La darsena Europa, con il nuovo terminal container collegato alla rete viaria e ferroviaria, rivoluzionerà la struttura del porto di Livorno. Al termine degli interventi, sarà un unico grande canale, largo circa 350 metri, sulle cui sponde si affaccerà una nuova diga foranea.

# Informazioni Marittime

---

## Parte da Civitavecchia la quarta edizione del corso MOST

All'iniziativa della Escola Europea di Intermodal Transport partecipano le compagnie Grimaldi Lines e Grandi Navi Veloci

La scorsa settimana ha avuto inizio la quarta edizione del corso MOST (Motorways of the Sea Training), organizzato dalla Escola Europea di Intermodal Transport, di cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale è uno dei soci fondatori insieme ai porti di Genova e Barcellona, nonché agli armatori Grandi Navi Veloci e Grimaldi Lines. Il corso si svolge in navigazione a bordo della nave Grimaldi che collega Civitavecchia a Barcellona. Negli ultimi dieci anni, la Escola ha acquisito una notevole esperienza nella formazione del personale e nelle attività di sviluppo delle capacità legate a trasporti efficienti e soluzioni sostenibili, in particolare il trasporto marittimo a corto raggio, le autostrade del mare e il trasporto ferroviario-stradale.

### **Civitavecchia e le Autostrade del mare**

Le Autostrade del mare rappresentano, per il porto di Civitavecchia, uno dei segmenti di traffico più importanti che, grazie al progetto finanziato dall'Ue "BClink", sarà ulteriormente sviluppato nella tratta Civitavecchia-Barcellona con la realizzazione di un nuovo pontile ro-ro nel porto di Civitavecchia e l'adeguamento di una banchina e di un terminal nel porto di Barcellona. Circa 40 partecipanti di quest'anno, di cui alcuni provenienti da altre Autorità di Sistema Portuale (Taranto, Genova, Barcellona), oltre ai rappresentanti di Ram ed Alis.

### **Nuovi progetti formativi.**

L'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale prosegue, quindi, nelle sue attività di supporto alla Escola che lo scorso aprile ha deliberato all'unanimità l'apertura della propria sede italiana a Civitavecchia e che, nel 2019, inizierà, nel porto laziale, un nuovo progetto formativo -"Formati al Porto"-, già sperimentato con successo a Barcellona. Infine, oltre al "Formati al porto", è attualmente in corso un ulteriore progetto, finanziato dall'Unione per il Mediterraneo, che prende il nome di "Translogmed" e che nel prossimo quinquennio vedrà la Escola e i propri soci impegnati in Nord Africa per la promozione dell'intermodalità e dello Short Sea Shipping.

# Informazioni Marittime

---

## Salerno-Cava de' Tirreni, trasporti nel caos per mancata informazione. La Fai protesta

La Federazione denuncia un'ordinanza di viabilità immediatamente messa in atto ma mai comunicata

Un'ordinanza mai comunicata che impedisce l'accesso dei tir sul tratto tra Salerno – e quindi relativo porto – e Cava de' Tirreni. I trasporti nell'area sono dunque nel caos e la Federazione autotrasportatori italiani protesta per la mancata informazione. Ecco di seguito il comunicato del Coordinamento Fai.

*Trasporti dei mezzi pesanti nel caos per un'ordinanza di viabilità immediatamente messa in atto ma mai comunicata. La Federazione autotrasportatori italiani protesta per la mancata informazione che ha visto improvvisamente centinaia di tir non potere accedere al tratto tra Salerno – e quindi relativo porto – e Cava de' Tirreni, in entrambi i sensi. Chiuse al traffico infatti ai camion oltre i 75 quintali sia la A3 che la strada statale, in totale assenza di comunicati stampa che avrebbero potuto annunciare per tempo il blocco, dovuto a controlli di sicurezza della viabilità. La notizia è stata affidata solo ad una cartellonistica elettronica, quando ormai i mezzi pesanti erano in circolazione. Autostrade meridionali, chiamata in causa dalla Fai di Salerno, ha ribadito che le notizie erano sul sito, ma di fatto non c'erano. "Dal porto di Salerno per raggiungere l'Agro non si può usare né la statale né l'A3, i camion devono andare sull'A30, uscire a Nocera-Pagani e tornare indietro. L'ordinanza blocca la viabilità ai mezzi di oltre 75 quintali per 90 giorni e nessuno ci ha avvertito", protesta il segretario regionale coordinamento Fai, Angelo Punzi, che il 20 settembre scorso aveva avuto con l'assessore Mimmo De Maio un incontro proprio per fare il punto sulla viabilità e sulla possibilità di utilizzare via Croce. "Abbiamo chiesto anche di renderci edotti quanto prima sui risultati degli studi condotti dai professori universitari in merito a questa possibilità di utilizzo della strada, ma ancora non sappiamo nulla. Eppure i risultati dovrebbero essere pronti. L'assessore De Maio ci ha anche detto che in un anno ci sarebbe stata l'apertura di Porta ovest, ma temo che questi tempi non saranno rispettati", ha concluso Punzi, lanciando un appello alle autorità competenti per trovare un accordo che sblocchi la mobilità da e per il porto di Salerno per i tir oltre i 75 quintali. "Con l'ordinanza attuale si fermerà tutto per 90 giorni. Ci deve essere un'alternativa".*

# Cronache di Salerno

---

PORTA OVEST / Non solo per il cambio di progetto ma anche per il crollo all' interno della galleria e i danni al Viadotto Gatto e alle case circostanti A giudizio l' ex presidente dell' Autorità portuale di Salerno ed altre 21 persone

## Annunziata va a processo

Porta Ovest, a giudizio l' ex presidente dell' Autorità portuale di Salerno ed altre 21 persone.

In totale erano 23 i soggetti che rischiavano il processo. Ieri mattina il Giudice per le udienze preliminari del tribunale di Salerno ha rinviato a giudizio, accogliendo la richiesta formulata a luglio scorso dal sostituto procuratore Rocco Al fano: **Andrea Annunziata**, Vincenzo Manganiello di Brindisi, Francesco Maria De Rosa, Mario Vitale, Paolo Costa, Ludovico Amoretti, Antonio Morabito di Agropoli, Fulvio Giovannini di Roma, Domenico Barletta, Elena Valentino, Immacolata Ritonnaro, Alessandro Macchi di Torino, Francesco Giuliano di Montecorvino Rovella, Ranieri Fabrizi di Roma, Luca Caselli, Danilo La Piana di Catania, Maurizio Alardo Esposito, Giuseppe Miceli, Massimiliano Insigne, Vittorio Tiberio Insigne, Dario Miraglio La Monica. Assolto dalle accuse Giovanni Micillo. Si tratta di imprenditori e legali rappresentanti delle imprese che componevano le Ati (Associazione temporanea d' impresa), aggiudicataria dell' appalto, e una nutrita schiera di tecnici con incarichi nei costruendi tunnel per collegare il porto alle autostrade.

Sette gli abusi contestati dalla Procura: dalla mancata risoluzione del contratto con l' impresa Ritonnaro, all' incarico conferito all' ingegnere Macchi come supporto tecnico e amministrativo del Rup. A questi si aggiunge la vicenda del "nolo a freddo" di macchinari per il quale sarebbero stati gonfiati i prezzi, in alcuni casi, fino al 200%. La Procura di Salerno contesta "una macroscopica e palese difformità del progetto definitivo", approvato dall' Autorità portuale e finanziato dall' Unione europea, con l' elaborato esecutivo disposto dalla società Tecnis. Il nodo è la differenza di quota dell' imbocco di via Ligea che è passato dall' iniziale approdo dal viadotto Gatto a quello a raso del piano dello scalo portuale. Ciò ha determinato un tracciato diverso delle canne della galleria. Insomma un cambio di progetto che ha significato molti soldi in più.

Ma non solo: gli imputati devono rispondere anche del crollo parziale all' interno della galleria e i danni provocati a parte del viadotto Gatto ed alcune abitazioni circostanti. Un particolare del processo che non va sottovalutato. Nel collegio difensivo tra gli altri gli avvocati Francesco Saverio Dambrosio, Federico Conte e Marco Salerno, Cecchino Cacciatore, Pina Ferro.

## Appalti Porta Ovest, 21 a processo: c'è anche l'ex presidente Authority

Un abbreviato, un non luogo a procedere e ventuno rinvii a giudizio. Si conclude così l'udienza preliminare a carico dei 23 indagati per il crollo di Porta Ovest. Lo ha deciso il gup Vincenzo Pellegrino. Ad incassare la sentenza di non luogo a procedere, Giovanni Micillo (difeso dall'avvocato Francesco Saverio Dambrosio) e dirigente dell'area tecnica del Comune di Salerno. Micillo, responsabile unico del procedimento a partire dal 5 febbraio 2015 era accusato, nello svolgimento delle rispettive funzioni pubbliche, di aver omesso di promuovere una variante o in alternativa di procedere alla risoluzione contrattuale nei confronti della ditta Ritonnaro Costruzioni srl, procurando in tal modo un ingiusto vantaggio patrimoniale alla ditta consistito nei minori costi sostenuti per il mancato completamente delle opere oggetto di sospensione e nel mancato pagamento delle penali connesse ai ritardi accumulati. Per il gup, essendo stato questo reato commesso dal 3 luglio 2013 al 15 luglio 2014, Micillo non può «aver dato alcun contributo causale, e comunque penalmente rilevante a livello concorsuale, alla commissione del delitto in quanto assumeva la qualifica di rup dal 5 febbraio 2015». Si discuterà invece il prossimo gennaio la posizione di Francesco Maria Salvatore De Rosa, amministratore della Ssi che ha invece chiesto l'abbreviato. La Ssi, ricordiamo, è la società che ha preso in sub appalto dalla Technis i lavori per la realizzazione della galleria. Nel collegio difensivo, tra gli altri, gli avvocati Cecchino Cacciatore, Marco Salerno, Vanno a processo, prima udienza a dicembre, Vincenzo Manganiello, procuratore speciale Technis; Mario Vitale, direttore di cantiere della Technis; Paolo Costa, capocantiere; Ludovico Amoretti e Antonio Morabito, responsabili locali della direzione dei lavori per conto del Consorzio stabile Dielle Engineering; Fulvio Giovanni, direttore dei lavori; **Andrea Annunziata**, ex presidente dell'Autorità portuale di Salerno; Domenico Barletta, responsabile unico del procedimento; Elena Valentino, capo dell'area tecnica dell'Autorità portuale; Immacolata Ritonnaro, amministratrice della Ritonnaro Costruzioni; Alessandro Macchi, ingegnere di supporto tecnico al rup; Francesco Giuliano, imprenditore e rappresentante dell'omonima ditta; Antonio Valente, presidente della commissione gara; Raniero Fabrizi e Luca Caselli, componenti della commissione gara; Danilo La Piana, legale rappresentante della Technis; Maurizio Aiardo Esposito, procuratore speciale Rti - soggetto deputato alla verifica del progetto; Giuseppe Miceli, nuovo procuratore speciale Technis; Massimiliano e Vittorio Tiberio Insigne, gestori della società e dei beni Porta Ovest; Dario Lamonica Miraglia, legale rappresentante della Impertex.

## GUARDIA COSTIERA

BILANCIO DELLA STAGIONE ESTIVA

### NESSUNA COLLISIONE

Grazie alla maggiore prudenza di chi guida i natanti e, soprattutto, alla costante presenza delle motovedette

# Con «Mare sicuro» bagnanti più tutelati

Oltre 35mila i controlli effettuati: 2mila le sanzioni elevate

● Operazione "Mare sicuro": è già tempo di bilanci.

Con l'estate ormai alle spalle, la Capitaneria di Porto ha tracciato un bilancio dell'attività svolta nella calda stagione e l'esito è senz'altro positivo.

Il primo dato saliente è che «anche per quest'anno - si evidenzia in una nota stampa della Guardia Costiera - si è registrata la totale assenza di incidenti e sinistri dovuti a collisioni in mare tra unità da diporto, a dimostrazione di una maggior prudenza da parte di chi naviga e dell'efficacia della deterrenza attuata con la presenza costante delle motovedette nel tratto di mare a maggior traffico. Dei 14 decessi purtroppo verificatisi lungo tutto il litorale pugliese, invece, 7 sono stati causati da annegamento, nella maggior parte dei casi attribuibile ad un improvviso maiale del malcapitato bagnante».

Passando ai controlli complessivamente svolti nel corso dell'attività di vigilanza a terra essi sono stati 35.412 (di cui 4.912 in materia ambientale, 3.035 in materia di diporto e 6.050 sul

demanio marittimo), con la elevazione di 1.999 verbali per illecito amministrativo (di cui ben 418 per violazione delle ordinanze balneari) e 171 notizie di reato con netta prevalenza (ben 84) per occupazione abusiva di aree demaniali marittime. Di essi, buona parte sono stati effettuati nel circondario marittimo di Brindisi.

«Numerose infatti - aggiunge la nota - le operazioni che dal Gargano al Salento, passando per tutto il litorale a sud di Bari, hanno consentito di restituire al pubblico uso tanti tratti di arenile abusivamente occupati da improvvisi gestori di strutture balneari non autorizzate, e spesso prive delle prescritte dotazioni per assicurare il servizio di salvamento».

Il dato complessivo comprende anche gli oltre 2.200 controlli in materia di pesca, che hanno condotto a 61 azioni repressive, tra reati e illeciti amministrativi accertati, consentendo di sottrarre alla vendita ingenti quantitativi di prodotto ittico di cui è vietata la cattura, ovvero non tracciato ed etichettato, e quindi destinato a finire sulla tavola di ignari consumatori.

### PRESENZA COSTANTE

Una delle motovedette in uso alla Capitaneria di Porto di Brindisi

## Direzione Marittima della Puglia e della Basilicata Ionica: Bilancio Operazione Mare Sicuro

Bari, 2 ottobre – Con la fine dell'estate è giunta al termine l'Operazione "Mare Sicuro", che tradizionalmente da giugno a settembre si caratterizza per l'intensificarsi dell'attività operativa della Guardia Costiera, chiamata a dispiegare uomini e mezzi lungo le coste per assicurare il costante monitoraggio delle attività marittime e costiere, e garantire la libera e sicura fruizione delle spiagge e degli specchi acqueei.

Anche l'estate 2018, lungo gli oltre 800 km. di coste di competenza della Direzione Marittima della Puglia e della Basilicata ionica, ha registrato una notevole affluenza di presenze di turisti e quindi un afflusso massiccio di bagnanti e diportisti, i quali, ancor più che negli anni precedenti, sono stati richiamati, attraverso numerosi e mirati incontri presso circoli nautici e porti turistici e conferenze itineranti di personale militare dipendente, ad una maggiore attenzione al rispetto delle norme e dell'ambiente, per favorire un maggior autocontrollo e consapevolezza dei rischi, al fine di svolgere una indispensabile opera di prevenzione.

L'attività giornaliera di controllo e pattugliamento, che ha visto impegnati complessivamente 400 uomini e 58 unità navali, tra battelli veloci e motovedette d'altura, ha richiesto un notevole sforzo operativo per garantire costantemente il regolare e tranquillo svolgimento di tutte le attività turistico-balneari.

A tal proposito, particolare menzione merita la Convenzione con l'articolazione regionale della Croce Rossa Italiana per il supporto sanitario all'attività dei mezzi navali del Corpo, che ha visto le delegazioni provinciali fornire personale qualificato, durante i fine settimana, per imbarcare sui mezzi navali ed avere, in tal modo, una pronta risposta ad evenienze di carattere sanitario.

A consuntivo dell'attività svolta in ambito regionale si segnalano **98** unità soccorse in mare (di cui **90** tra natanti e imbarcazioni da diporto, con netta prevalenza delle unità a motore), a cui si aggiunge il salvataggio in mare di ben **222 vite umane** (tra queste **182 diportisti e 31 bagnanti**), a dimostrazione che la tempestività degli interventi, anche in condizioni meteo marine proibitive per via dell'improvviso intensificarsi del vento e dell'azione della corrente, ha consentito di recuperare e portare in salvo a terra un significativo numero di persone.

Anche per quest'anno il dato statistico più rilevante è la totale assenza di incidenti e sinistri dovuti a collisioni in mare tra unità da diporto, a dimostrazione di una maggior prudenza da parte di chi naviga per diporto, e dell'efficacia della deterrenza attuata con la presenza costante delle motovedette nei tratti di mare a maggior traffico.

Dei **14** decessi purtroppo verificatisi lungo tutto il litorale pugliese, **7** sono stati causati da annegamento, nella maggior parte dei casi attribuibile ad un improvviso malore del malcapitato bagnante.

I **controlli** svolti nel corso dell'attività di vigilanza a terra sono stati complessivamente **35.412** (di cui **4.942** in materia ambientale, **5.035** in materia di diporto e **6.050** sul demanio marittimo), con la elevazione di **1.999 verbali** per illecito amministrativo (di cui ben **418** per violazione delle ordinanze balneari) e **131 notizie di reato** con netta prevalenza (**ben 84**) per occupazione abusiva di aree demaniali marittime. Numerose le operazioni, infatti, che dal Gargano al Salento, passando per tutto il litorale a sud di Bari, hanno consentito di restituire al pubblico uso tanti tratti di arenile abusivamente occupati da improvvisati gestori di strutture balneari non autorizzate, e spesso prive delle prescritte dotazioni per assicurare il servizio di salvamento.

Il dato complessivo comprende anche gli oltre **2.200 controlli** in materia di pesca, che hanno condotto a **61** azioni repressive, tra reati e illeciti amministrativi accertati, consentendo di sottrarre alla vendita ingenti quantitativi di prodotto ittico di cui è vietata la cattura, ovvero non tracciato ed etichettato, e

## - segue

---

quindi destinato a finire sulla tavola di ignari consumatori.

Un'attività che ha riguardato, quindi, nel suo insieme, tutti i compiti e le responsabilità che fanno capo al Corpo delle Capitaneria di porto – Guardia Costiera, chiamato ad esercitare funzioni di polizia marittima in tutti i settori che hanno attinenza con gli usi civili e produttivi del mare, a garanzia e tutela di un bene pubblico così importante, ma dell'incolumità e sicurezza di chi ama, lavora e vive sul mare.

## Gioia Tauro, Agostinelli incontra il ministro Toninelli: "L'Autorità dello stretto si farà"/Intervista

**GIOIA TAURO** - Il ministro Danilo Toninelli in visita in Calabria, ha incontrato ieri nel primo pomeriggio il Contrammiraglio Andrea Agostinelli, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro.

### L'Agenzia

Agostinelli, raggiunto telefonicamente dalla nostra testata, dichiara di avere parlato con il ministro di tutto quello riguarda l'attività del porto di Gioia Tauro, in primo piano il funzionamento dell'**Agenzia per il recupero ed il reimpiego dei 377 lavoratori** licenziati dalla società terminalista di auto Mct (**Medcenter Container Terminal**). "Pare che ci sia la richiesta di un certo numero di assunzioni da parte del Terminalista delle macchine. Questo sarebbe un buonissimo segnale circa il funzionamento dell'Agenzia."

La **Gioia Tauro Port Agency** è l'Agenzia costituita oltre un anno fa dall'Autorità portuale (società pubblica con un unico socio ed un unico amministratore) per far fronte alla ri-collocazione professionale dei lavoratori licenziati da Mct e per portare avanti con questi un programma di avviamento e di chiamata al lavoro.

*"Ho parlato al ministro del problema dei rapporti tra l'Armatore e il Terminalista, - spiega Agostinelli - che è molto risalente nel tempo e con cui anche il precedente governo aveva dovuto fare i conti. Siamo venendo a capo di una indagine avviata da tempo sulla produttività del Terminalista, a fine mese di ottobre tireremo le somme mantenendo sempre il contatto con il ministro."*

La forte crisi tra l'armatore **MSC, unico cliente e socio, e la società terminalista** ha generato nel porto di Gioia Tauro una situazione che rischia di ripercuotersi sull'intera area portuale, rendendo inutili anche gli sforzi fatti dall'Autorità portuale di **acquisizione di nuovi traffici** e di riconoscimento della Zes.

**L'Autorità dello Stretto si farà**  
*"Sul tema della governance il ministro" - spiega Agostinelli, - "ha ribadito di essere determinato a perseguire la strada della costituzione di una Autorità dello stretto", un'Autorità di Sistema quindi che comprenda i porti di Gioia Tauro e Messina, soluzione che si inserisce a gamba tesa nel confronto-scontro dei governatori regionali di Sicilia e Calabria motivo per cui la riforma non aveva trovato una sua applicazione ed era stata lasciata incompiuta dal ministero di Delrio. "In merito alla governance seguiamo la decisione del ministro, - conclude il commissario- "questa è una decisione politica che non ho il potere di commentare".*

### Concessioni

La mattina stessa Toninelli, intervenuto a Reggio Calabria, aveva ripreso il **tema dei porti** soffermandosi sulla volontà di mettere mano al dossier Gioia Tauro, sulla ristrutturazione delle Autorità portuali, e affrontando l'altro tema portante della "nuova riforma annunciata" dal governo, circa il sistema delle concessioni portuali: **"Faremo un piano nazionale per la portualità e daremo finalmente nuove regole certe anche sulle concessioni. Sono convinto che si apriranno fasi di sviluppo economico importanti soprattutto in un porto come Gioia Tauro."**

## Il ministro Toninelli verrà ad incontrare i lavoratori portuali

Domenico LatinoGIOIA TAURO A breve il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli si recherà a Gioia Tauro per incontrare i lavoratori portuali. Lo riferisce in una nota stampa la segreteria nazionale Orsa Marittimi a margine dell' incontro di lunedì scorso in Capitaneria di Porto a Reggio Calabria tra una delegazione del sindacato, parte dei lavoratori portuali gioiesi e lo stesso ministro pentastellato in visita in Calabria.

«Toninelli - si legge nel comunicato - ha preso in esame tutte le tematiche affrontate e ci ha assicurato che ci terrà informati sugli sviluppi futuri». Nel corso della riunione, incentrata principalmente sulla problematica "Liberty Lines", che intende licenziare 80 lavoratori marittimi e amministrativi, si è infatti discusso anche del potenziamento del porto di Gioia e preso in esame le problematiche dei lavoratori portuali.

Il delegato dell' Orsa Porti di Gioia Tauro, Antonino Cadile, ha evidenziato le criticità relative allo scalo gioiese «tra cui - continua la nota - la mancanza dei piani di investimenti delle imprese terminaliste, a breve e a lungo termine, e gli impegni disattesi dell' unica compagnia di transhipment MSC, socio prioritario».

Punto fondamentale riportato dal delegato Cadile è stato quello riguardante i 377 operai licenziati da MCT. Il ministro ha avuto modo di confrontarsi in altra sede anche con il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, sull' attività del terminal e sul funzionamento dell' Agenzia di somministrazione del lavoro portuale. Ci sarebbe la richiesta di un certo numero di assunzioni da parte di Auto Terminal, ex Ico Blg: per Agostinelli sarebbe un ottimo segnale, ma i trascorsi invitano alla prudenza.

Il commissario ha inoltre parlato al ministro del problema dei rapporti tra l' armatore e il terminalista, «che è molto risalente nel tempo e con cui anche il precedente Governo aveva dovuto fare i conti». Agostinelli ha riferito che a breve sarà conclusa l' indagine avviata da diversi mesi sulla produttività del terminalista MCT: «A fine mese - ha spiegato - tireremo le somme mantenendo sempre il contatto con il ministro».

Toninelli aveva già reso nota la volontà di mettere mano al "dossier Gioia Tauro" e alla ristrutturazione delle Autorità portuali: «Purtroppo, come spesso dico - aveva dichiarato il ministro - ho ereditato un ministero con tantissimi dossier aperti e praticamente tutti gestiti molto male, anche quello di Gioia Tauro è stato gestito molto male. Faremo un piano nazionale della portualità, metteremo finalmente nuove regole certe anche sulle concessioni», aggiungendo: «Sono convinto che si apriranno spazi di sviluppo economico importanti soprattutto in un porto tanto importante ma così poco attivo ed attivato come quello di Gioia Tauro».

Il titolare dei Trasporti ha intenzione di riaprire il "dossier Gioia Tauro"

## La UilTrasporti dice "no" all' **Autorità** dello Stretto

La Segreteria Uiltrasporti ha incontrato il Ministro dell'infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli. L'incontro si è registrato presso i locali della stazione centrale, in occasione dell'inaugurazione di due nuove carrozze ferroviarie che entreranno in esercizio lungo la linea ionica, ed è stata l'occasione per confrontarsi sulle problematiche che attanagliano la Calabria.

A margine dell'iniziativa, alla presenza dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Gianfranco Battisti, una delegazione della Uiltrasporti Calabria, composta dal Segretario Generale Giuseppe Rizzo e dai Segretari di categoria Natale Spadaro, Luciano Amodeo, Domenico Lombardo, Carlo Forlano e dal responsabile dei lavoratori licenziati al porto di Gioia Tauro, Gianpiero Vigliarolo ha interloquito con il titolare del dicastero delle Infrastrutture. L'organizzazione ha chiesto un impegno fattivo affinché anche la regione Calabria possa essere dotata di una infrastruttura ferroviaria ad AV/AC, per rendere appetibile il trasporto merci da Gioia Tauro verso il nord Europa.

Inoltre, i rappresentanti sindacali hanno ricordato al ministro Toninelli che il Porto di Gioia Tauro è un porto nazionale e rappresenta il 50% del Pil calabrese, e che una cattiva gestione dello scalo ha prodotto il licenziamento di 377 lavoratori con una procedura contestata dalla Uiltrasporti.

A giudizio dei rappresentanti sindacali «è necessaria una visione generale per la crescita dei traffici e la tutela dell'occupazione, che necessita di regole chiare e uguali per tutti i porti, mentre per il momento l'unico risultato ottenuto pare l'essere passati da 25 a 15 forse 16 organismi, con l'istituzione della **autorità portuale Messina/Reggio Calabria**, che continuano ad agire come fossero repubbliche autonome. La paventata istituzione da parte del ministero dei Trasporti di una sedicesima **Autorità di sistema portuale**, infatti, finirà per spaccare in due la **portualità calabrese** e, allo stesso tempo, tenderà a sottrarre a Gioia Tauro il suo ruolo strategico nel rilancio della **portualità del Mezzogiorno**. Per questo, ma non solo per questo, l'idea del ministro Toninelli non ci convince affatto e ci lascia perplessi». Altro tema "caldo" affrontato è quello degli aeroporti calabresi.

Affrontato il delicato argomento degli scali aerei calabresi.

Il segretario generale di Messina ricorda L' impegno assunto

## Autorità dello Stretto di Messina, Genovese (Cisl) scrive al Ministro Toninelli

A seguire la nota inviata dal segretario generale della Cisl Tonino Genovese al Ministro dei Trasporti Toninelli sulla **Autorità Portuale**: Egregio Signor Ministro, lo scorso 7 settembre attraverso un comunicato stampa Lei ha dichiarato che si «darà vita alla sedicesima autorità di sistema portuale, ovvero l' **Autorità dello Stretto di Messina**, alla quale faranno capo i porti di **Messina** e **Milazzo** per la Sicilia e di **Reggio Calabria** e **Villa San Giovanni** per la Calabria». Come Cisl **Messina** abbiamo accolto quelle parole con grande speranza perché si passava da una riforma dei sistemi di governance tradita ad una ragionevole e concreta proposta. Purtroppo, però, a distanza di 20 gg. da quella nota stampa duole constatare come non abbiamo avuto alcun riscontro nei fatti. Riteniamo sia necessario che si dia seguito a quella dichiarazione nei fatti, predisponendo gli atti conseguenti, farli approvare dagli organi deputati e fare approvare dal Parlamento la modifica legislativa necessaria. Riteniamo che le scelte strategiche di sviluppo di un territorio debbano riguardare l' arco temporale politico e di mero campanilismo. Continuiamo a pensare che, a fronte di una riforma "tradita" dei sistemi di governance, di funzionalità e di dimensionamento territoriale, la città metropolitana di **Messina** debba mantenere l' autonomia della propria autorità portuale e certamente meglio con i porti della sponda calabra di **Reggio** e **Villa San Giovanni**, funzionali al sistema e prodromici alla effettiva costruzione dell' area integrata dello Stretto. Il nostro auspicio è che si portino in approvazione parlamentare gli atti dovuti e che non ci si fermi ad un comunicato stampa, a meno che lo stesso non serviva per "vedere l' effetto che fa", come la famosa canzone di Enzo Jannacci e poi valutare il da farsi. Per questo motivo sollecitiamo anche tutta la deputazione nazionale **messinese** che ha il dovere, oltre che il compito, di vigilare affinché **Messina** torni ad essere centrale nella **portualità** del Mediterraneo. Sarebbe, inoltre, opportuno che il provvedimento legislativo in questione sia reso coerente e compatibile normativamente con la necessaria costituenda quota di Zes, agganciabile ad oggi solo con il sistema portuale di **Augusta** e **Catania**, sul territorio **messinese** con l' **Autorità** portuale dello Stretto.

### Cisl Messina scrive a Toninelli: A 20 giorni dall'annunciata Autorità dello Stretto di Messina, nessun riscontro nei fatti

Tonino Genovese, segretario generale della Cisl di Messina, scrive al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli: Lo scorso 7 settembre attraverso un comunicato stampa Lei ha dichiarato che si darà vita alla sedicesima autorità di sistema portuale, ovvero l'Autorità dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria. Come Cisl Messina abbiamo accolto quelle parole con grande speranza perché si passava da una riforma dei sistemi di governance tradita ad una ragionevole e concreta proposta. Purtroppo, però, a distanza di 20 gg. da quella nota stampa duole constatare come non abbiamo avuto alcun riscontro nei fatti. Riteniamo sia necessario che si dia seguito a quella dichiarazione nei fatti, predisponendo gli atti conseguenti, farli approvare dagli organi deputati e fare approvare dal Parlamento la modifica legislativa necessaria. Riteniamo che le scelte strategiche di sviluppo di un territorio debbano riguardare l'arco temporale politico e di mero campanilismo. Continuiamo a pensare che, a fronte di una riforma tradita dei sistemi di governance, di funzionalità e di dimensionamento territoriale, la città metropolitana di Messina debba mantenere l'autonomia della propria autorità portuale e certamente meglio con i porti della sponda calabra di Reggio e Villa San Giovanni, funzionali al sistema e prodromici alla effettiva costruzione dell'area integrata dello Stretto. Il nostro auspicio è che si portino in approvazione parlamentare gli atti dovuti e che non ci si fermi ad un comunicato stampa, a meno che lo stesso non serviva per vedere l'effetto che fa, come la famosa canzone di Enzo Jannacci, e poi valutare il da farsi. Per questo motivo sollecitiamo anche tutta la deputazione nazionale messinese che ha il dovere, oltre che il compito, di vigilare affinché Messina torni ad essere centrale nella portualità del Mediterraneo. Sarebbe, inoltre, opportuno che il provvedimento legislativo in questione sia reso coerente e compatibile normativamente con la necessaria costituenda quota di Zes, agganciabile ad oggi solo con il sistema portuale di Augusta e Catania, sul territorio messinese con l'Autorità portuale dello Stretto.

## Sardegna: intesa per lo sviluppo del GNL con Assocostieri, Regione e Autorità portuale

Cagliari, 2 ottobre 2018 – L'assessora dell'Industria, Maria Grazia Piras, il presidente dell'Autorità del Sistema Portuale della Sardegna, Massimo Deiana, la presidente e il direttore generale di Assocostieri, Marika Venturi e Dario Soria, hanno firmato questa mattina a Cagliari, nella sede dell'Assessorato dell'Industria, un accordo di collaborazione per lo sviluppo del Gas Naturale Liquefatto (GNL) in Sardegna. L'intesa, in particolare, punta a promuovere il 'bunkeraggio' marino, cioè le operazioni di rifornimento di GNL a bordo delle navi. L'accordo è in linea con le più recenti politiche europee e nazionali e si integra con la strategia della Regione in ambito energetico, all'interno della quale un'attenzione particolare è rivolta alla riduzione delle emissioni inquinanti nel settore dei trasporti. Il tema, a livello europeo, è già stato recepito dall'Italia attraverso la SEN, la Strategia Energetica Nazionale, che individua il GNL come prodotto strategico quale carburante per la navigazione.

Con l'accordo stipulato oggi, viene istituito un Tavolo di lavoro congiunto e permanente tra Regione, Autorità Portuale e Assocostieri. Gli obiettivi: approfondire l'analisi dei temi di natura strategica e di indirizzo politico, oltre che giuridici e amministrativi, di tutte le iniziative connesse all'utilizzo del GNL come combustibile marino; inoltre, individuare azioni congiunte e coordinate per realizzare un mercato che consenta un uso sempre più ampio del GNL nel settore marittimo e per alimentare i servizi a bordo delle navi.

### PIRAS.

"Realizzare infrastrutture logistiche del GNL in Sardegna significa rendere più 'verde' lo sviluppo delle attività legate al trasporto marittimo e contrastare l'inquinamento", ha detto l'assessora Piras. "L'utilizzo del GNL è previsto dal Piano per la Metanizzazione, si sposa perfettamente con la realizzazione della rete nord-sud e, infine, rientra nella Strategia Energetica Nazionale. Non a caso la Sardegna è candidata a ospitare il primo progetto pilota per l'area di controllo delle emissioni di zolfo, la SECA, Sulphur Emission Controlled Area, in relazione al traffico marittimo. Navi e traghetti saranno monitorati con l'obiettivo di limitare le emissioni di zolfo e ridurre il combustibile tradizionale a favore del GNL, più sostenibile dal punto di vista economico e ambientale. L'accordo con l'Autorità Portuale e Assocostieri si pone all'interno di questo quadro ampio e articolato che tassello dopo tassello stiamo costruendo. Ricordo, inoltre, che su questo argomento l'Assessorato dell'Industria è coinvolto in quattro progetti Interreg. Esiste infatti una problematica europea che riguarda l'uso del GNL nel sistema dei trasporti. L'obiettivo è trovare strumenti legislativi e normative che accelerino il passaggio all'uso del GNL, sia sotto l'aspetto delle infrastrutture di distribuzione sia su quello della portualità".

### AUTORITÀ PORTUALE.

"L'opzione GNL – ha dichiarato il Presidente dell'Autorità del Sistema Portuale della Sardegna, Massimo Deiana – è prevista dalla normativa nazionale e comunitaria come una prospettiva energetica del trasporto marittimo del futuro. L'Autorità ne è ben consapevole, tant'è che sta supportando tutte le progettualità in campo in questo settore nei porti di Cagliari, Oristano e Porto Torres. Avere la possibilità di approvvigionare navi con propulsione a GNL significa, oltre che contribuire a un sistema di trasporto più ecosostenibile, acquisire anche un vantaggio competitivo nei confronti degli altri scali del Mediterraneo con i quali siamo in diretta concorrenza. Questo accordo – ha concluso Deiana – va perfettamente nella direzione nella quale intendiamo lavorare e siamo sicuri che saprà esserci di grande aiuto".

### ASSOCOSTIERI.

I rappresentanti di Assocostieri, associazione che dal 1983 riunisce le principali aziende che operano nel settore della logistica energetica, hanno commentato positivamente la firma dell'intesa. "Assocostieri – ha affermato la presidente Venturi – è da sempre attenta alla promozione delle

## - segue

---

politiche del bunkeraggio e non può che esprimere soddisfazione per l'accordo siglato con la Regione Sardegna. Si tratta di un'intesa che può rappresentare un punto di avvio importante per la diffusione del bunkeraggio per mezzo del GNL nell'Isola e fungere da volano per lo sviluppo di un settore che ha ampi margini di crescita. Dal punto di vista ambientale, inoltre, siamo sicuri che la Sardegna rappresenti la piattaforma ideale per diventare un modello virtuoso del nostro settore, un esempio per il resto d'Italia".

## **Regione Sardegna, Assocostieri e Autorità portuale svilupperanno bunkeraggio a gas**

Nasce un tavolo permanente per realizzare studi e indirizzi politici

Regione Sardegna, Assocostieri e Autorità di sistema portuale dell'isola collaboreranno insieme per sviluppare il bunkeraggio di gas naturale liquefatto (LNG).

L'assessore all'Industria della Regione Sardegna, Maria Grazia Piras, il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna, Massimo Deiana, il presidente e il direttore generale di Assocostieri, Marika Venturi e Dario Soria, hanno firmato martedì a Cagliari, nella sede dell'assessorato, un accordo di collaborazione. L'accordo è in linea con le più recenti politiche europee e nazionali e si integra con la strategia della Regione in ambito energetico. Il tema, a livello europeo, è già stato recepito dall'Italia attraverso la SEN, la Strategia Energetica Nazionale, che individua il gas naturale come prodotto strategico quale carburante per la navigazione.

Viene istituito un tavolo permanente tra Regione, autorità portuale e Assocostieri. Verranno fatte analisi, realizzati indirizzi politici, giuridici e amministrativi con lo scopo di contribuire a creare un mercato che consenta un uso sempre più ampio dell'LNG nel settore marittimo e per alimentare i servizi a bordo delle navi.

«L'utilizzo del gas è previsto dal piano per la metanizzazione, si sposa perfettamente con la realizzazione della rete nord-sud e, infine, rientra nella strategia energetica nazionale», spiega Piras. «Non a caso – spiega - la Sardegna è candidata a ospitare il primo progetto pilota per l'area di controllo delle emissioni di zolfo, la SECA, Sulphur Emission Controlled Area, in relazione al traffico marittimo. Navi e traghetti saranno monitorati con l'obiettivo di limitare le emissioni di zolfo e ridurre il combustibile tradizionale a favore dell'LNG, più sostenibile dal punto di vista economico e ambientale». L'assessore ha ricordato che il suo assessorato lavora a quattro progetti interregionali in materia.

«L'LNG è una prospettiva energetica del trasporto marittimo del futuro. L'Autorità portuale ne è ben consapevole, tant'è che sta supportando tutte le progettualità in campo in questo settore nei porti di Cagliari, Oristano e Porto Torres», ha detto Deiana.

Per Assocostieri, associazione che dal 1983 riunisce le principali aziende che operano nel settore della logistica energetica, l'intesa può rappresentare un punto di avvio importante per la diffusione del bunkeraggio di gas in Sardegna, «che può fungere da volano per lo sviluppo di un settore che ha ampi margini di crescita», secondo Venturi. «Dal punto di vista ambientale – conclude - siamo sicuri che la Sardegna rappresenti la piattaforma ideale per diventare un modello virtuoso del nostro settore, un esempio per il resto d'Italia».

## Firmato accordo tra Regione Sardegna, AP e Assocostieri per sviluppo GNL in ambito marittimo

(FERPRESS) – Cagliari, 3 OTT – L'assessora dell'Industria, Maria Grazia Piras, il presidente dell'Autorità del Sistema Portuale della Sardegna, Massimo Deiana, la presidente e il direttore generale di Assocostieri, Marika Venturi e Dario Soria, hanno firmato questa mattina a Cagliari, nella sede dell'Assessorato dell'Industria, un accordo di collaborazione per lo sviluppo del Gas Naturale Liquefatto (GNL) in Sardegna.

L'intesa, in particolare, punta a promuovere il sistema dei servizi portuali legati al GNL. L'accordo è in linea con le più recenti politiche europee e nazionali e si integra con la strategia della Regione in ambito energetico, all'interno della quale un'attenzione particolare è rivolta alla riduzione delle emissioni inquinanti nel settore dei trasporti. Il tema, di livello europeo, è già stato recepito dall'Italia attraverso la SEN, la Strategia Energetica Nazionale, che individua il GNL come prodotto strategico quale carburante per la navigazione. Con l'accordo stipulato oggi, viene istituito un Tavolo di lavoro congiunto e permanente tra Regione, Autorità Portuale e Assocostieri. Gli obiettivi: approfondire l'analisi dei temi di natura strategica e di indirizzo politico, oltre che giuridici e amministrativi, di tutte le iniziative connesse all'utilizzo del GNL come combustibile marino; inoltre, individuare azioni congiunte e coordinate per realizzare un mercato che consenta un uso sempre più ampio del GNL nel settore marittimo e per alimentare i servizi a bordo delle navi.

“Oggi una nave da crociera che sosta in un porto è altamente inquinante. Dotare i porti di strutture logistiche che favoriscano l'arrivo e quindi l'approvvigionamento con GNL delle navi significa rendere rendere più 'verde' lo sviluppo delle attività legate al trasporto marittimo e contrastare l'inquinamento”, ha detto l'assessora Piras. “L'utilizzo del GNL è previsto dal Piano per la Metanizzazione, si sposa perfettamente con la realizzazione della rete nord-sud e, infine, rientra nella Strategia Energetica Nazionale. Non a caso la Sardegna è candidata a ospitare il primo progetto pilota per l'area di controllo delle emissioni di zolfo, la SECA, Sulphur Emission Controlled Area, in relazione al traffico marittimo. Navi e traghetti saranno monitorati con l'obiettivo di limitare le emissioni di zolfo e ridurre il combustibile tradizionale a favore del GNL, più sostenibile dal punto di vista economico e ambientale. L'accordo con l'Autorità Portuale e Assocostieri si pone all'interno di questo quadro ampio e articolato che tassello dopo tassello stiamo costruendo. Sottolineo, inoltre, che su questo argomento l'Assessorato dell'Industria è coinvolto in quattro progetti Interreg. Esiste infatti una problematica europea che riguarda l'uso del GNL nel sistema dei trasporti. L'obiettivo è trovare strumenti legislativi e normative che accelerino il passaggio all'uso del GNL, sia sotto l'aspetto delle infrastrutture di distribuzione sia su quello della portualità”.

“L'opzione GNL – ha dichiarato il Presidente dell'Autorità del Sistema Portuale della Sardegna, Massimo Deiana – è prevista dalla normativa nazionale e comunitaria come una prospettiva energetica del trasporto marittimo del futuro. L'Autorità ne è ben consapevole, tant'è che sta supportando tutte le progettualità in campo in questo settore nei porti di Cagliari, Oristano e Porto Torres. Avere la possibilità di approvvigionare navi con propulsione a GNL significa, oltre che contribuire a un sistema di trasporto più ecosostenibile, acquisire anche un vantaggio competitivo nei confronti degli altri scali del Mediterraneo con i quali siamo in diretta concorrenza. Questo accordo – ha concluso Deiana – va perfettamente nella direzione nella quale intendiamo lavorare e siamo sicuri che saprà esserci di grande aiuto”.

I rappresentanti di Assocostieri, associazione che dal 1983 riunisce le principali aziende che operano nel settore della logistica energetica, hanno commentato positivamente la firma dell'intesa. “Assocostieri – ha affermato la presidente Venturi – è da sempre attenta alla promozione delle politiche del bunkeraggio e non può che esprimere soddisfazione per l'accordo siglato con la Regione Sardegna. Si tratta di un'intesa che può rappresentare un punto di avvio importante per la diffusione del bunkeraggio per mezzo del GNL nell'Isola e fungere da volano per lo sviluppo di un settore che ha ampi margini di crescita. Dal punto di vista ambientale, inoltre, siamo sicuri che la Sardegna rappresenti la piattaforma ideale per diventare un modello virtuoso del nostro settore, un esempio per il resto d'Italia”.

### In crescita il traffico crocieristico al Porto di Messina

Appena rientrato dal Seatrade Med, fiera del crocierismo mediterraneo tenutasi a Lisbona la settimana scorsa, il Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Messina Antonino De Simone esprime la piena soddisfazione per i numeri registrati dal porto di Messina nell'anno in corso, ma soprattutto anticipa il futuro ancora più roseo che si prospetta per il 2019. Il 2018 si chiuderà a Messina con circa 165 scali e 365.000 passeggeri, ma è un dato che potremo dare come definitivo solo a conclusione dell'anno solare. Il nostro numero di navi al termine dell'anno, infatti, è sempre in crescita rispetto alle previsioni, visto che il porto peloritano diventa rifugio in cui spostare scali previsti in altri approdi per la sua assoluta sicurezza anche in condizioni meteomarine critiche. Il 2019 sarà poi ancora più significativo: al momento si prevedono 170 scali per 453.000 passeggeri, con un incremento significativo del 24% di presenze dichiara De Simone. Le compagnie che abbiamo incontrato a Lisbona ancora una volta confermano l'assoluta soddisfazione nei confronti di Messina. Ciò non ferma però il nostro impegno a migliorare sempre di più le performance di accoglienza del porto e della città: mentre l'AP sta portando avanti il progetto del nuovo terminal crociere, abbiamo infatti già attivato una positiva interlocuzione con la nuova Amministrazione comunale dalla quale, siamo certi, perverrà la massima collaborazione possibile. Ci aspettiamo ad esempio che venga finalmente intensificata la presenza dell'Ufficio turistico del Comune presso l'Info Point del terminal crociere, sia in termini di personale che di materiale informativo in distribuzione. E' già da qualche mese, infatti, che tale importantissimo presidio è reso operativo solo grazie agli operatori della Città metropolitana e ai ragazzi di Casa Ahmed, impegnati nel progetto AccogliME. In vista di una stagione autunnale di notevolissimo afflusso, siamo sicuri che il Comune di Messina ci affiancherà come sempre per finalizzare al meglio il passaggio dei circa 100.000 crocieristi su oltre 50 approdi previsti. Con i Comuni di Messina e Milazzo e con le altre realtà istituzionali e non che operano nel segmento turistico e culturale delle due città siamo pronti, come sempre in questi anni, a sviluppare una programmazione di più ampio respiro per offrire agli armatori un'offerta variegata e interessante di attività e visite da poter effettuare nel nostro territorio, ma soprattutto per trasformare la presenza delle navi da crociera in opportunità di sviluppo economico. In previsione della costruzione del nuovo terminal crociere a Messina, inoltre, si è avviato con alcune compagnie un confronto sulla possibilità di potenziarne la presenza soprattutto nella stagione invernale. Per Milazzo, invece, abbiamo orientato la nostra attività promozionale anche sul comparto luxury, al quale è stato dedicato proprio un approfondimento tematico nel corso del CLIA Port and Destination Summit, evento organizzato in concomitanza della fiera dall'Associazione internazionale delle compagnie crocieristiche. Si tratta di un segmento del traffico crocieristico dalle potenzialità enormi che però richiede un'attenzione e un'offerta molto particolari, mirate a soddisfare gli standard di una clientela estremamente esigente.

*La Redazione*

## Milazzo, presentato il nuovo Piano delle aree demaniali

E' stato presentato questa mattina, nel corso di una conferenza stampa svoltasi nella sala giunta del Comune di Milazzo, il nuovo Piano di utilizzo delle aree demaniali approvato dall'esecutivo Formica. Un Piano che sostituisce quello adottato nel 2009 e che tiene conto delle ultime disposizioni normative regionali, puntando a soddisfare le nuove e crescenti esigenze degli imprenditori turistici. Alla conferenza sono intervenuti il sindaco Giovanni Formica, gli assessori Carmelo Torre e Giuseppe Crisafulli, il consigliere comunale Nino Italiano. Il Piano delle aree demaniali (Pudm) presentato questa mattina dall'amministrazione comunale individua, a parte la zona portuale, di competenza dell'Autorità di sistema Messina-Milazzo, altre cinque aree: molo Marullo-Croce di Mare, Croce di Mare-Punta Mazza, Punta Mazza-Ngonia Tono, Ngonia Tono-Grotta Polifemo e Grotta Polifemo-Torrente Mela. © Riproduzione riservata.

*GIOVANNI PETRUNGARO*

Con una nota a firma del Vice Presidente Vicario del Consiglio Comunale Dott. Antonino Interdonato

## Sicilia futura suggerisce il riutilizzo sedimenti di cantiere Porto di Tremestieri - salvaguardia litorale

Sicilia Futura, con la seguente nota, suggerisce il riutilizzo sedimenti di cantiere Porto di Tremestieri - salvaguardia litorale: Premesso che: In data 25/09/2018 lo scrivente unitamente al Gruppi Consillari e Circostrizionali di Sicilia Futura, interrogava la S.S, al fine di sollecitare l' Assessorato regionale Territorio e Ambiente per completare l' iter volto all' aggiudicazione dei lavori per la salvaguardia del litorale di Galati Marina, alla luce dell' inizio della stagione dello scirocco, che come Lei stesso ha constatato recandosi sui luoghi, mette in pericolo l' abitato prospiciente il litorale costiero. Considerato che :Come riscontrato dallo scrivente in data odierna presso gli uffici tecnici comunali competenti, esiste oggi un surplus di sedimenti derivanti dai lavori riguardanti il Porto di Tremestieri pari a circa 100.000 Mc, i quali in quanto compatibili, possono essere utilizzati per il ripascimento del litorale costiero, con particolare riguardo allo spazio antistante l' abitato di Galati Marina. Tutto ciò premesso e considerato, si interroga il Signor Sindaco di Messina, On. Dott. Cateno De Luca per sapere se è Sua intenzione chiedere all' ARTA apposita autorizzazione all' utilizzo dei sedimenti in oggetto, destinandoli alla salvaguardia del litorale costiero cittadino. Ai sensi dell' art.24 comma 11, decorsi i 10 giorni di tempo previsti per la risposta scritta, senza ottenere risposta, gli interroganti trasmetteranno la documentazione al competente Ass. Regionale agli Enti Locali. Certi di un Suo riscontro porgiamo cordiali saluti.

### Augusta| Delegazione svedese domani in visita al porto - Webmarte.tv - Notizie e Informazioni in Sicilia

Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: domani al porto di Augusta la visita di una delegazione svedese che giunge in **Sicilia**, per costruire alleanze e promuovere un ruolo più strategico delle regioni più periferiche del corridoio nell'Unione Europea. Dopo il successo della visita in **Sicilia** di Pat Cox, Coordinatore Europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, avvenuta lo scorso febbraio, Wisdo Public Policy & Management, nella sua missione di rappresentare gli interessi del Sud Italia presso le Istituzioni Europee, si è fatta promotrice della visita di una Delegazione Svedese in **Sicilia** e Malta il prossimo 3 e 4 Ottobre. La visita è stata organizzata da Alessandra Arcodia, direttrice Affari Europei di Wisdo, su richiesta di due regioni della Svezia, e in collaborazione con l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (Adsp)**, la Sac Società Aeroporto Catania e il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture di Malta. L' iniziativa risponde all' invito del Coordinatore Europeo, Pat Cox, di collaborare e costruire alleanze con altre regioni dell' UE, nell' ottica di un approccio macro-regionale, al fine di poter esercitare una maggiore influenza nella rappresentanza degli interessi a livello Europeo. La delegazione svedese proviene dalle due regioni più a Nord della Svezia, le regioni di Västerbotten e Norrbotten, recentemente inserite all' interno del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo dall' attuale proposta della Commissione Europea di revisione del Regolamento CEF (Connecting Europe Facility). "Ciò che accomuna gli interessi di queste due aree geograficamente così distanti - osserva Alessandra Arcodia - è che, come la **Sicilia** a Sud, anche queste regioni della Svezia a Nord, rappresentano la parte più periferica del Corridoio Scan-Med. Vi è quindi un interesse reciproco a costruire un' alleanza forte e stabilire un' intensa cooperazione con l' obiettivo di agire insieme nella rappresentanza degli interessi presso le Istituzioni Europee, allo scopo di incrementare l' attenzione rivolta verso le regioni più periferiche del corridoio Scandinavo-Mediterraneo all' interno delle politiche di trasporto trans-europee". Gli 8 rappresentanti della delegazione giungeranno in **Sicilia** domani e ad Augusta saranno accolti dall' **Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare di Sicilia Orientale**. La delegazione dopo aver visitato l' infrastruttura portuale, si intratterrà in uno scambio di vedute con **Marco Falcone**, Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione **Sicilia**; **Carlo Guglielmi**, Segretario Generale dell' Adsp **Mare Sicilia orientale**; **Massimo Scatà**, dirigente Aari Generali e Istituzionali dell' Adsp **Mare di Sicilia Orientale**; **Rosario Torrisi Riganò**,

## - segue

---

amministratore unico della società degli interporti **siciliani** e Stefano Sberna, Dirigente della direzione commerciale ed esercizio rete per la direttrice Tirrenica Sud, Rete Ferroviaria Italiana. Nel pomeriggio, i rappresentanti visiteranno l' aeroporto di Catania dove è previsto un momento di confronto con Domenico Torrisi, amministratore delegato della Società Aeroporto Catania, Daniela Baglieri, presidente della Sac e Antonio Palumbo. Giovedì a delegazione sarà accolta dal ministero dei Trasporti di Malta e visiterà i porti di Valletta e **Marsaxlokk**. L' itinerario si concluderà con la visita dell' aeroporto di Luqa. Wisdo Public Policy & Management ha lavorato, negli ultimi anni, per instaurare un intenso dialogo con l' Unione Europea, per dare al Sud Italia un ruolo non periferico, ma strategico all' interno del corridoio Scandinavo-Mediterraneo. "L' instaurarsi di relazioni solide tra le estreme regioni a Nord e a Sud del Corridoio, basate su una conoscenza reciproca e sulla condivisione delle esperienze - osserva Alessandra Arcodia - si rivela una strategia molto utile per favorire una forte cooperazione a livello istituzionale e progettuale. Questa collaborazione - conclude - sarà fondamentale per il rafforzamento della crescita economica della **Sicilia**, una crescita che trova un' importante leva negli investimenti in infrastrutture di trasporto, alla base, questi, della competitività del settore produttivo".

## Delegazione svedese incontra Falcone

Una delegazione svedese del corridoio scandinavo mediterraneo composta da 8 persone sarà in visita oggi al porto di Augusta accolta dall' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale. È previsto un incontro con Marco Falcone, assessore regionale alle Infrastrutture, Carlo Guglielmi e Massimo Scatà dell' Autorità di sistema, Rosario Torrisi Riganò della società Interporti siciliani e Stefano Sberna di Rfi. (\*CESA\*)

## AdSP del Mare di Sicilia Orientale: Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: domani visita delegazione svedese

(FERPRESS) – Roma, 2 OTT – Dopo il successo della visita in Sicilia di Pat Cox, Coordinatore Europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, avvenuta lo scorso febbraio, WISDO Public Policy & Management, nella sua missione di rappresentare gli interessi del Sud Italia presso le Istituzioni Europee, si è fatta promotrice della visita di una Delegazione Svedese in Sicilia e Malta il prossimo 3 e 4 Ottobre.

La visita è stata organizzata da Alessandra Arcodia, direttrice Affari Europei di WISDO, su richiesta di due regioni della Svezia, e in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (AdSP), la S.A.C. Società Aeroporto Catania e il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture di Malta.

L'iniziativa risponde all'invito del Coordinatore Europeo, Pat Cox, di collaborare e costruire alleanze con altre regioni dell'UE, nell'ottica di un approccio macro-regionale, al fine di poter esercitare una maggiore influenza nella rappresentanza degli interessi a livello Europeo.

La delegazione svedese proviene dalle due regioni più a Nord della Svezia, le regioni di Västerbotten e Norrbotten, recentemente inserite all'interno del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo dall'attuale proposta della Commissione Europea di revisione del Regolamento CEF (Connecting Europe Facility).

“Ciò che accomuna gli interessi di queste due aree geograficamente così distanti – osserva Alessandra Arcodia – è che, come la Sicilia a Sud, anche queste regioni della Svezia a Nord, rappresentano la parte più periferica del Corridoio Scan-Med. Vi è quindi un interesse reciproco a costruire un'alleanza forte e stabilire un'intensa cooperazione con l'obiettivo di agire insieme nella rappresentanza degli interessi presso le Istituzioni Europee, allo scopo di incrementare l'attenzione rivolta verso le regioni più periferiche del corridoio Scandinavo-Mediterraneo all'interno delle politiche di trasporto trans-europee”.

Gli 8 rappresentanti della delegazione giungeranno in Sicilia mercoledì 3 ottobre e ad Augusta saranno accolti dall'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare di Sicilia Orientale. La delegazione dopo aver visitato l'infrastruttura portuale, si intratterrà in uno scambio di vedute con Marco Falcone, Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Sicilia; Carlo Guglielmi, Segretario Generale dell'AdSP Mare Sicilia Orientale; Massimo Scatà, Dirigente Affari Generali e Istituzionali dell'AdSP Mare di Sicilia Orientale; Rosario Torrisi Riganò, Amministratore Unico Società degli Interporti Siciliani e Stefano Sberna, Dirigente della Direzione commerciale ed esercizio rete per la Direttrice Tirrenica Sud, Rete Ferroviaria Italiana.

Nel pomeriggio, i rappresentanti visiteranno l'aeroporto di Catania dove è previsto un momento di confronto con Domenico Torrisi, Amministratore Delegato della Società Aeroporto Catania (S.A.C.); Daniela Baglieri, Presidente della S.A.C. e Antonio Palumbo.

Alle 15:25 è previsto il volo per Malta. Il giorno successivo infatti, la delegazione sarà accolta dal Ministero dei Trasporti di Malta e visiterà i Porti di Valletta e Marsaxlokk. L'itinerario si concluderà giorno 4 ottobre con la visita dell'aeroporto di Luqa.

WISDO Public Policy & Management ha lavorato, negli ultimi anni, per instaurare un intenso dialogo con l'Unione Europea, per dare al Sud Italia un ruolo non periferico, ma strategico all'interno del corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

“L'instaurarsi di relazioni solide tra le estreme regioni a Nord e a Sud del Corridoio, basate su una conoscenza reciproca e sulla condivisione delle esperienze – osserva Alessandra Arcodia – si rivela una strategia molto utile per favorire una forte cooperazione a livello istituzionale e progettuale. Questa collaborazione – conclude – sarà fondamentale per il rafforzamento della crescita economica della Sicilia, una crescita che trova un'importante leva negli investimenti in infrastrutture di trasporto, alla base, questi, della competitività del settore produttivo”.

## Rixi: "Riaprire le strade sulle sponde del Polcevera" - Commissario, Gemme resta il nome

**GENOVA** - Il vero tema ora è **quando riaprire le strade sulle sponde del Polcevera**. Lo ha ribadito con forza il **viceministro Trasporti e Infrastrutture, Edoardo Rixi**, all'incontro avvenuto con gli sfollati aggiungendo che non si può parlare sempre e solo di ricostruzione del viadotto senza dimenticare ciò che sta attorno. A ben guardare questa è davvero la priorità per risollevare tutta una zona di Genova che risulta ancora pesantemente in ginocchio.

Sempre secondo Rixi come **prima cosa per superare la fase di stallo bisognerà ottenere quanto prima il dissequestro e poi fare in modo che molto rapidamente quelle strade siano di nuovo percorribili anche prima che inizino i lavori di demolizione**. **Franco Ravera, presidente del comitato degli sfollati di via Porro e via Campasso**, al termine dell'incontro tenutosi in uno dei tendoni allestiti dalla protezione civile si è detto soddisfatto pur con qualche naturale riserva. All'incontro era presente anche il vicepremier **Matteo Salvini** a sottolineare la costante presenza e vicinanza del Governo in carica. Il vicepremier si è detto disposto, anche a nome della Lega, a modificare il Decreto nelle parti riguardanti i risarcimenti, gli aiuti alle imprese e al territorio.

Rixi durante l'incontro ha parlato anche dell'**attesa per la nomina del Commissario straordinario** per la ricostruzione. *"Per noi il nome resta quello di Gemme, ma aspettiamo"*. Il nome del dirigente d'azienda era trapelato subito dopo la firma del Decreto da parte del Capo dello Stato.

Sembra che **Claudio Andrea Gemme, 70 anni, genovese, dirigente d'azienda con un passato in Finmeccanica e Ansaldo ed oggi presidente di Fincantieri Sistemi Integrati e membro di Confindustria, avesse già offerto la propria disponibilità**. Ora si tratta di perfezionare l'incarico dopo aver fatto una serie di consultazioni. Gemme è gradito anche a Toti e al M5S per cui non si dovrebbe attendere molto l'ufficializzazione della nomina. Aggiunge infine Rixi a coronamento "Andrea Gemme è un ottimo e capace professionista che conosce bene Genova".

### Crepe e fessure, chiude un' ala della Stazione Marittima: uffici del porto verso il trasloco

Simone Gallotti Lentamente, ma con costanza. Se ne sono accorti per primi i dipendenti dell' Autorità portuale che affollano gli uffici al piano alto dell' edificio: la Stazione Marittima si muove.

Un' ala scivola verso l' esterno e rischia di diventare pericolosa. Ed è quella che affaccia sulla banchina dove attraccano le navi da crociera, punto di transito dei passeggeri che si imbarcano e scendono dai colossi del mare. Crepe e fessure si stanno allargando e lo conferma il monitoraggio che da oltre due anni permette di tenere sotto osservazione il terminal crociere. Colpa delle fondamenta che poggiano in parte su una base che va rinforzata perché friabile, come raccontano dall' Authority. Anche i costruttori dell' epoca lo sapevano e avevano rimediato rendendo più solide le fondamenta del complesso realizzato nel 1930. Il primo allarme è scattato a luglio, adesso si aspetta l' esito della perizia, ma dei risultati in Autorità portuale sono quasi certi: una parte dell' edificio andrà chiusa.

GLI INTERVENTI L' Authority dovrà intervenire velocemente per evitare ulteriori danni alla struttura e per limitare i disagi. «Non c' è un pericolo crollo» spiegano da Palazzo San Giorgio, ma i risultati del monitoraggio sono

chiari: quattro anni fa erano state segnalate le prime crepe che nel tempo si sono allargate e adesso deve partire un restyling che non sarà breve. Il primo fronte è quello dei muri perimetrali e l' Authority pensa di cavarsela con tre mesi al massimo di lavori. Il cantiere più lungo ed impegnativo, anche economicamente, sarà invece quello delle fondamenta. Per evitare altri danni al l' edificio, serve un rinforzo della base. Per questo a Palazzo San Giorgio vogliono agire con una certa velocità: il grande intervento provocherà lo spostamento degli uffici dei dipendenti dell' Authority e di quelli della Stazione Marittima, un centinaio di persone in tutto.

IL TRASLOCO Il piano è quasi pronto: quando apriranno i cantieri, circa cinquanta dipendenti dell' Authority dovranno lasciare gli uffici. Altri venti sono quei lodi Stazioni Marittime. Le soluzioni ipotizzate sono due: Il cantiere per mettere in sicurezza l' edificio riguarderà solo una parte della Stazione, ma è quella più sensibile. Su quel lato che affaccia sulla banchina d' attracco delle navi, non passano solo i dipendenti. Da lì infatti sbarcano i crocieristi e l' Authority stessa prevede che almeno una sala dedicata al transito dei passeggeri, sarà inutilizzabile sino alla fine dei lavori. È un periodo nero per il porto passeggeri, in lotta con le infrastrutture: prima la banchina di Ponte Doria crollata per l' erosione provocata dalle eliche.

Poi le bitte made in China di Ponte dei Mille, spezzate dai cavi di ormeggio delle navi da crociera. E adesso le crepe sempre più profonde su un lato dell' edificio storico. «Non perderemo nemmeno un giorno di operatività» tranquillizza Massimo Mariani, l' ingegnere che sta monitorando la struttura. «Non c' è un pericolo di crollo, la Stazione Marittima non è a rischio e l' attività potrà continuare». La perizia firmata dall' esperto arriverà tra «quindici, al massimo venti giorni». Poi però partiranno i cantieri.

## Fiera -Porto Antico, retromarcia sulla fusione

*Salta l' intesa già scritta. Proposto solo l' affitto di ramo d' azienda per la spa di piazzale Kennedy, lavoratori senza garanzie*

Matteo Dell' Antico Doveva essere una pura formalità. Un semplice passaggio, nulla di più. La fusione tra le società pubbliche Fiera di Genova e Porto Antico, invece, per ora non si farà. Re stano senza risposte e garanzie 18 dipendenti della società di piazzale Kennedy, messa in liquidazione in bonis ormai dal 31 marzo 2016.

Resta poi un grande punto interrogativo sulle aree espositive della Foce, su come saranno gestite e quale sarà il loro futuro.

Più in generale resta incerta tutta la futura attività fieristica che questa città ambisce ad organizzare da qui ai prossimi anni visto che la fusione tra le due società avrebbe dovuto portare sotto un' unica gestione le due più importanti aree espositive presenti a Genova. A fare chiarezza dopo questo improvviso stop, prima di altri, dovranno essere istituzioni ed enti locali visto che la società Fiera è partecipata da Comune con il 35,17%, seguito da Regione con il 26,02%, Città Metropolitana con il 19,95%, Camera di Commercio con il 16,38% e Autorità di sistema portuale con il 2,47%. Porto Antico è invece partecipata al 51% dal Comune, al 43,44% dalla Camera di Commercio e al 5,56% dall' Autorità di sistema portuale.

Lo stop alla fusione è arrivato dal cda di Porto Antico chelo scorso 27 settembre ha deciso, nei confronti di Fiera, per un affitto di ramo d' azienda del periodo di un anno senza alcuna garanzia per i dipendenti rimasti in piazzale Kennedy. Una presa di posizione ben differente da quella annunciata ormai da mesi da parte di tutti gli enti coinvolti. C' è di più: il 13 luglio, in un documento firmato dalle due società e dai sindacati, si parla chiaramente di trasferimento con il passaggio dei lavoratori di Fiera alla Porto Antico e non di affitto. Lo stop all' operazione è stato comunicato ieri ai rappresentanti dei lavoratori. «Sono state fatte proposte irricevibili, in quanto sono stati chiesti gravi atti formali di rinuncia che mettono a rischio i diritti dei lavoratori», tuonano in una nota congiunta Filcams, Fisascat e Uiltucs.

Le parti si ritroveranno nuovamente il 18 ottobre. Intanto, i rappresentanti dei lavoratori chiedono l' immediata convocazione di un tavolo con i soci delle due società. Futuro più che mai incerto anche per l' utilizzo delle aree della Foce. In ballo non c' è solo il padiglione "Blu" ma anche la Marina della Fiera.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.