

**“PORTO DI CATANIA, FUGGONO LE NAVI DA CROCIERA:
ECCO PERCHE’ PREFERISCONO PALERMO E MESSINA.”**

- L’ordinanza emessa dall’Autorità Portuale n.11/2009 disciplinando il servizio di raccolta, smaltimento e trasporto dei rifiuti prodotti dalle navi, all’art 1 autorizza la società cooperativa LA PORTUALE a svolgere il suddetto servizio.
- Il 2 luglio 2012 l’European Cruise Council con una dura presa di posizione lamenta all’Autorità Portuale un costo di servizio significativamente più elevato che nei vicini Porti concorrenti di Messina e Palermo.
- Tali costi, così onerosi per il servizio di gestione dei rifiuti a bordo, sono AGGRAVATI da un’interpretazione della normativa da parte della Capitaneria di Porto opposta rispetto ai Porti concorrenti sopra citati (anche rispetto al Porto di Messina che dipende funzionalmente e gerarchicamente dalla Direzione Marittima di Catania).
- L’interpretazione “aggravata” concerne la mancata “deroga” (pur prevista dalla normativa di riferimento) al conferimento dei rifiuti solidi, che nei Porti concorrenti è praticata in modo del tutto ordinario. Il porto di Catania è l’unico porto ITALIANO, che non sta derogando alla normativa comunitaria.
- Tale situazione determina uno svantaggio competitivo notevole, tanto da determinare una variazione da parte delle Compagnie, che hanno CANCELLATO IL PORTO DI CATANIA DALLA PROGRAMMAZIONE PER IL 2014
- Appare necessaria una modifica degli aspetti contrattuali relativi alla gestione dei rifiuti in quanto, oltre alle succitate onerosità previste anche nell’ipotesi di concessione della “deroga”, l’armatore della nave sarebbe tenuto a pagare l’80% della tariffa in virtù di una ulteriore ordinanza (n.9/2009) nella quale sono previste altre MAGGIORAZIONI ASSURDE nei casi di lavoro festivo o se effettuato in caso di pioggia.
- Le tariffe della raccolta rifiuti e una politica commerciale mediocre verso le compagnie da crociera hanno generato un lento ma inesorabile allontanamento delle principali compagnie crocieristiche dal Porto di Catania a vantaggio del Porto di Messina. Quest’ultimo, ben meno attrezzato di quello etneo, ha accolto nelle proprie banchine quasi il doppio del traffico in termini di approdi e transito di passeggeri. Nel 2011 a Palermo sono transitati 500.000 passeggeri, a Messina 505.000, a Catania quasi 280.000 circa e le statistiche per il 2012 confermano la tendenza.
- Ai costi eccessivi applicati a Catania fanno da contraltare servizi scadenti: banchine inadeguate, strada ferrata, contenitori e motrici parcheggiati sulle banchine. Disagi che i passeggeri devono sopportare al momento di salire sui pullman per le escursioni. Sia a Messina che a Palermo ci sono parcheggi dedicati esclusivamente agli escursionisti. La scelta degli itinerari da parte delle compagnie crocieristiche viene effettuata in funzione della capacità commerciale dell’area geografica, della qualità delle località in termini di escursioni, dei servizi portuali offerti e dei costi di approdo.
- Il Porto di Catania sta diventando una meta spot e non più di linea facendo perdere direttamente ed indirettamente un traffico passeggeri che metterà in ginocchio non solo gli addetti diretti ma anche l’indotto: guide turistiche, ristoratori, bar, bus, taxi, etc.