



Dai Porti:

Venezia:

"...Venezia area di crisi industriale..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Torna il fantasma del Multipurpose..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Formare i futuri manager dei trasporti..." (Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph, Ferpress)

"...Accordo Assarmatori—Università di Genova..." (Informazioni Marittime)

"...Dal governo no alla cassa per 24 mesi..." (The Medi Telegraph)

"...Terzo valico, 500 operai edili in corteo..." (The Medi Telegraph)

Ravenna:

"...Vespucci attracca a Ravenna..." (Messaggero Marittimo)

Savona:

"...Incendio vicino ai varchi portuali..." (Ferpress, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Marina di Carrara:

"...Nuovo servizio con la Tunisia..." (Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph, Ferpress, Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Avviso di selezione AdSp ..." (Messaggero Marittimo)

"...Il Propeller Livorno accoglie l'ammiraglio Pettorino..." (Corriere Marittimo)

Piombino:

"...Trasparenza e lotta alla corruzione nelle Autorità Portuali..." (Messaggero Marittimo)

Bari:

"...Via della seta..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Intervista al presidente sul Sistema dell'Autorità Portuale..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Ridimensionare la concessione a Mct..." (Gazzetta del Sud)

"...Il pm della Dda chiede 24 condanne per 160 anni..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Blueferries in servizio nello stretto di Messina..." (Ferpress)

Augusta:

"...Assoporto: ha deciso Toninelli..." (La Sicilia, Ferpress)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
24 OTTOBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Venezia area di crisi industriale

Al Mise firmato accordo che attiva fondi per 26,7milioni

ROMA – Nella sede del Mise è stato firmato oggi l'Accordo di programma per l'attuazione del "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale" (Prri) dell'area di crisi industriale complessa del territorio del Comune di Venezia, al quale ha preso parte anche il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino.

"Con la firma di oggi si compie un ulteriore passo avanti nel processo di riqualificazione del tessuto produttivo veneziano e di rilancio dell'occupazione" ha dichiarato il presidente Musolino. "In questi mesi l'Autorità di Sistema portuale si è impegnata, assieme al Comune di Venezia, per censire le zone produttive pubbliche disponibili nell'area territoriale di competenza, mentre è ancora in corso una procedura ricognitiva per individuare aree e immobili privati che potrebbero rivelarsi ricettivi e attraenti rispetto a eventuali investimenti. Il passo successivo, che ancora una volta ci vedrà impegnati al fianco di Regione, Comune e Confindustria, sarà quello di semplificare le procedure, accelerando il più possibile il trasferimento delle informazioni chiave agli investitori e l'iter amministrativo che porterà all'insediamento di nuove attività".

"Porto Marghera è già oggi un'area industriale vitale e produttiva – ha proseguito Musolino – e la gran parte degli oltre 2.000 ettari che corrispondono alla prima e alla seconda zona industriale risulta stabilmente occupata da circa 1.000 aziende che danno lavoro a oltre 13.500 addetti. Esistono, però, alcuni spazi dismessi che, se riconvertiti e riqualificati a livello ambientale, potrebbero risultare particolarmente attraenti per investitori italiani ed esteri, che si troverebbero a beneficiare di un'area già infrastrutturata, dotata di collegamenti viari e ferroviari sviluppati e collocata a ridosso delle banchine del porto veneziano, vero gateway d'accesso ai mercati del Mediterraneo e del Medio ed Estremo Oriente".

Oltre all'AdSp, all'Accordo di programma partecipano anche la Presidenza del Consiglio dei ministri, l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, il ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare, quello delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comune e la Città metropolitana di Venezia e, per presa visione, anche l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa (Invitalia) che gestisce l'intervento agevolativo nazionale e gli strumenti agevolativi operativi nell'area sulla base delle competenze già attribuite o che le saranno attribuite in relazione a nuovi regimi di aiuto.

L'Accordo è finalizzato alla promozione di iniziative imprenditoriali per la riqualificazione del tessuto produttivo esistente, all'attrazione di nuovi investimenti anche finalizzati alla diversificazione produttiva e al reimpiego dei lavoratori appartenenti a uno specifico bacino di riferimento.

La firma si colloca al termine del processo di definizione del programma di interventi, degli appositi strumenti agevolativi e delle risorse finanziarie che saranno resi disponibili sul territorio per lo sviluppo industriale e per l'occupazione. Nello specifico il Mise interviene con 20 milioni di euro concedibili, per sostenere i progetti di investimento industriale di entità compresa tra 1,5 e 20 milioni di euro. La Regione si impegna a destinare all'area ulteriori 6,7 milioni di euro per gli interventi a sostegno dell'occupazione, della riqualificazione e dell'adeguamento professionale dei lavoratori. A questo si aggiunge la previsione, in parte già applicata, di una premialità per le piccole e medie imprese dei settori manifatturiero e dei servizi alle imprese nei bandi Por Fesr della Regione per i progetti destinati allo sviluppo di quest'area di crisi industriale complessa.

Nell'ambito delle azioni destinate all'area di crisi nel periodo 2018-2020, il ministero dello Sviluppo economico e la Regione Veneto valuteranno inoltre il sostegno di eventuali progettualità industriali di grandi dimensioni (superiori ai 20 milioni di euro) e con rilevanti impatti occupazionali, con la formula dei contratti di sviluppo, come già avvenuto nel caso dello stabilimento Pilkington di Porto Marghera.

A margine della firma dell'Accordo, il presidente Zaia ha dichiarato: "E' il risultato del buon lavoro che è stato fatto e dell'ottima collaborazione con il Mise che, grazie alla call promossa di Invitalia, ha misurato l'alto grado di attrattività che l'area riveste per possibili nuovi investimenti da parte delle aziende. Ringrazio tutte le istituzioni nazionali e locali, che hanno fattivamente collaborato per arrivare alla sottoscrizione dell'accordo di programma. Dopo il necessario passaggio alla Corte dei Conti, partirà la fase di realizzazione degli interventi destinati a creare le condizioni per una nuova fase di crescita del tessuto industriale di Venezia e di Porto Marghera".

Porto di Genova, torna il fantasma del Multipurpose / RETROSCENA

Genova - Il Tar respinge il ricorso dei Messina contro Spinelli, Thermocar prepara gli atti legali: il porto rischia di tornare all'alta tensione di 14 anni fa

Genova - Aldo Spinelli segna un gol importante, quasi decisivo, nella partita che si sta giocando sui moli genovesi. La sensazione è che però siamo solo all'inizio: si agitano i "fantasmi del Multipurpose" e adesso potrebbe aprirsi un'altra stagione di ricorsi nel momento più difficile del porto genovese. Ieri *U sciu Aldo* - difeso dall'avvocato D'Angelo - ha vinto il primo round: i Messina - con gli avvocati Cocchi e Taccogna - erano ricorsi al Tar per contestare la decisione dell'Autorità portuale di concedere al gruppo Spinelli il Centro Servizi Derna. Si tratta di preziose aree portuali che lo scorso gennaio il presidente Paolo Signorini ha assegnato all'ex presidente del Genoa.

I giudici hanno respinto "l'offensiva" dei Messina che nel mirino ha anche l'Authority, giudicando legittima l'azione dell'ente: Spinelli rimane su quelle aree, ma la sentenza apre le porte al passato. Dopo la maxi inchiesta sulla presunta spartizione dei moli operata sotto la presidenza di Giovanni Novi, nel 2009 viene bandita una nuova gara per le aree Multipurpose. La vince Messina con San Giorgio, che ottengono definitivamente nel 2011, la concessione. Nel contempo gli armatori genovesi firmano un accordo con Spinelli per l'area del Derna. Il terminalista accetta la subconcessione degli spazi.

La situazione si cristallizza sino alla sentenza di **assoluzione della Corte di Cassazione per Giovanni Novi**: gli atti del 2004 (comprese le concessioni) nel 2014 tornano legittimi. Si aprono così le porte alle richieste di quelli che erano stati accusati di essersi spartiti i moli, d'accordo con l'ex presidente Novi. Perché nel bando del 2009 era previsto il ritorno alle origini in caso l'inchiesta penale non avesse riscontrato illeciti. E così è stato. Spinelli ieri ha segnato un punto, anche se ci sarà il secondo round al Consiglio di Stato. Nel ricorso gli armatori genovesi lamentano anche il "tradimento" di un patto, sottoscritto da Spinelli nel 2011, che avrebbe impedito eventuali ricorsi al Tar da parte dei due firmatari. I giudici però hanno dato ragione a Spinelli anche su questo fronte.

La strada ora è aperta anche per **gli altri operatori che nel 2004 avrebbero dovuto insediarsi nel Multipurpose**, ma che poi erano stati estromessi per l'inchiesta penale. Le carte bollate potrebbe ridisegnare le aree portuali. Sulla lista ci sono diversi operatori, tra cui Tirrenia. Thermocar, altro interessato, ha già inviato la richiesta. La sentenza di ieri apre le porte a tutti, anche a Messina per assurdo, che ora potrebbe scegliere di tornare alla situazione del 2004, con un guadagno sul calcolo dei piani di impresa. Intanto il Sech avrebbe fatto richiesta di accesso agli atti per le concessioni date a Spinelli su Derna e Terminal Rinfuse. Tutti contro tutti, come 14 anni fa.

Il Secolo XIX

Il Tar respinge il ricorso dei Messina contro Spinelli, Thermocar prepara gli atti legali: il porto rischia di tornare all'alta tensione di 14 anni fa

Genova, torna il fantasma del Multipurpose

Simone Gallotti /GENOVA Aldo Spinelli segna un gol importante, quasi decisivo, nella partita che si sta giocando sui moli genovesi. La sensazione è che però siamo solo all'inizio: si agitano i "fantasmi del Multipurpose" e adesso potrebbe aprirsi un'altra stagione di ricorsi nel momento più difficile del porto genovese. Ieri Usciu Aldo difeso dall'avvocato D'Angelo - ha vinto il primo round: i Messina - con gli avvocati Cocchi e Taccogna - erano ricorsi al Tar per contestare la decisione dell'Autorità portuale di concedere al gruppo Spinelli il Centro Servizi Derna. Si tratta di preziose aree portuali che lo scorso gennaio il presidente Paolo Signorini ha assegnato all'ex presidente del Genoa. I giudici hanno respinto "l'offensiva" dei Messina che nel mirino ha anche l'Authority, giudicando legittima l'azione dell'ente: Spinelli rimane su quelle aree, ma la sentenza apre le porte al passato. Dopo la maxi inchiesta sulla presunta spartizione dei moli operata sotto la presidenza di Giovanni Novi, nel 2009 viene bandita una nuova gara per le aree multipurpose. La vince Messina con San Giorgio, che ottengono definitivamente nel 2011, la concessione. Nel contempo gli armatori genovesi firmano un accordo con Spinelli per l'area del Derna. Il terminali sta accetta la subconcessione degli spazi. La situazione si cristallizza sino alla sentenza di assoluzione della Corte di Cassazione per Giovanni Novi: gli atti del 2004 (comprese le concessioni) nel 2014 tornano legittimi. Si aprono così le porte alle richieste di quelli che erano stati accusati di essersi spartiti i moli, d'accordo con l'ex presidente Novi. Perché nel bando del 2009 era previsto il ritorno alle origini in caso l'inchiesta penale non avesse riscontrato illeciti. E così è stato. Spinelli ieri ha segnato un punto, anche se ci sarà il secondo round al Consiglio di Stato. Nel ricorso gli armatori genovesi lamentano anche il "tradimento" di un patto, sottoscritto da Spinelli nel 2011, che avrebbe impedito eventuali ricorsi al Tar da parte dei due firmatari. I giudici però hanno dato ragione a Spinelli anche su questo fronte. La strada ora è aperta anche per gli altri operatori che nel 2004 avrebbero dovuto insediarsi nel Multipurpose, ma che poi erano stati estromessi per l'inchiesta penale. Le carte bollate potrebbe ridisegnare le aree portuali. Sulla lista ci sono diversi operatori, tra cui Tirrenia. Thermocar, altro interessato, ha già inviato la richiesta. La sentenza di ieri apre le porte a tutti, anche a Messina per assurdo, che ora potrebbe scegliere di tornare alla situazione del 2004, con un

-segue-

guadagno sul calcolo dei piani di impresa. Intanto il Se ch avrebbe fatto richiesta di accesso agli atti per le concessioni date a Spinelli su Derna e Terminal Rinfuse. Tutti contro tutti, come 14 anni fa.

-

Nuovo corso per manager portuali

Genova - Frutto di un'intesa tra Assarmatori e l'Università di Genova, il corso riservato è agli studenti iscritti alla Laurea magistrale in Economia e Management Marittimo e Portuale.

Genova - Protocollo d'intesa fra Assarmatori e il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova per promuovere la formazione e il perfezionamento professionale degli addetti operanti nei settori della logistica, dei trasporti, delle spedizioni, delle attività marittime e portuali. **L'accordo è stato siglato dal Presidente di Assarmatori, Stefano Messina, e dal Direttore del Dipartimento di Economia (DIEC), Luca Beltrametti, e si propone di mettere in atto forme di collaborazione reciproca attraverso un'attività scientifica e didattica finalizzata a un miglioramento e a un aggiornamento delle competenze, incidendo quindi su professionalità e imprenditorialità.**

Oggetto dell'intesa è un corso riservato agli studenti iscritti a corso di laurea magistrale in Economia e management marittimo e portuale, rivolto alla formazione di laureati che possano occupare posizioni di responsabilità all'interno delle imprese di trasporto marittimo e intermodale, di terminalismo portuale, nei servizi logistici nonché negli Enti e nelle Istituzioni che interagiscono in questo settore. Referenti del corso saranno Stefano Messina e Anna Sciomachen, Coordinatore del Corso di laurea magistrale Emmo.

Formare i futuri manager dei trasporti

Intesa fra Assarmatori ed Università di Genova

GENOVA – Protocollo d'intesa fra Assarmatori e il Dipartimento di Economia dell'Università degli studi di Genova per promuovere la formazione e il perfezionamento professionale degli addetti operanti nei settori della logistica, dei trasporti, delle spedizioni, delle attività marittime e portuali.

L'accordo è stato siglato dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, e dal direttore del Dipartimento di Economia (Diec), Luca Beltrametti, e si propone di mettere in atto forme di collaborazione reciproca attraverso un'attività scientifica e didattica finalizzata a un miglioramento e a un aggiornamento delle competenze, incidendo quindi su professionalità e imprenditorialità.

Oggetto dell'intesa è un corso riservato agli studenti iscritti a corso di laurea magistrale in Economia e management marittimo e portuale, rivolto alla formazione di laureati che possano occupare posizioni di responsabilità all'interno delle imprese di trasporto marittimo e intermodale, di terminalismo portuale, nei servizi logistici nonché negli Enti e nelle Istituzioni che interagiscono in questo settore.

Referenti del corso saranno Stefano Messina e Anna Sciomachen, coordinatore del Corso di laurea magistrale "Emmp".

Assarmatori: un corso per formare e qualificare i futuri manager dei trasporti in accordo con Università di Genova

(FERPRESS) – Genova, 23 OTT – Protocollo d'intesa fra ASSARMATORI e il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova per promuovere la formazione e il perfezionamento professionale degli addetti operanti nei settori della logistica, dei trasporti, delle spedizioni, delle attività marittime e portuali.

L'accordo è stato siglato dal Presidente di ASSARMATORI, Stefano Messina, e dal Direttore del Dipartimento di Economia (DIEC), Luca Beltrametti, e si propone di mettere in atto forme di collaborazione reciproca attraverso un'attività scientifica e didattica finalizzata a un miglioramento e a un aggiornamento delle competenze, incidendo quindi su professionalità e imprenditorialità.

Oggetto dell'intesa è un Corso riservato agli studenti iscritti a corso di Laurea magistrale in Economia e Management Marittimo e Portuale, rivolto alla formazione di laureati che possano occupare posizioni di responsabilità all'interno delle imprese di trasporto marittimo e intermodale, di terminalismo portuale, nei servizi logistici nonché negli Enti e nelle Istituzioni che interagiscono in questo settore.

Referenti del corso saranno Stefano Messina e Anna Sciomachen, Coordinatore del Corso di laurea magistrale EMMP.

Informazioni Marittime

Formazione, accordo Assarmatori-Università di Genova

Servirà ad avviare corsi per gli studenti della triennale di management marittimo

Formare gli operatori della logistica, dei trasporti, delle spedizioni e delle attività portuali. Sono i termini di un nuovo protocollo d'intesa fra Assarmatori e il dipartimento di economia dell'Università di Genova per promuovere la formazione professionale.

Siglato dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, e dal direttore del dipartimento di economia, Luca Beltrametti, servirà ad avviare corsi riservati agli studenti iscritti al corso di laurea magistrale in economia e management marittimo e portuale. Si punta alla formazione di laureati che possano occupare posizioni di responsabilità all'interno delle imprese di trasporto marittimo e intermodale, di terminalismo portuale, nei servizi logistici nonché negli enti e nelle istituzioni che interagiscono in questo settore.

Referenti del corso saranno Stefano Messina e Anna Sciomachen, coordinatore del medesimo corso di laurea magistrale.

Genova, «dal governo no alla cassa per 24 mesi»

Genova - «In barba alle promesse e alla necessità di aiutare chi sta pagando le conseguenze del crollo del ponte Morandi, il governo decide di fregarsene delle difficoltà dei lavoratori Liguri votando contro la Cassa integrazione in deroga per 24 mesi»: lo denuncia Mario Ghini, segretario generale Uil Liguria

Genova - «In barba alle promesse e alla necessità di aiutare chi sta pagando le conseguenze del crollo del ponte Morandi, il governo decide di fregarsene delle difficoltà dei lavoratori Liguri votando contro la Cassa integrazione in deroga per 24 mesi»: lo denuncia Mario Ghini, segretario generale Uil Liguria, commentando gli emendamenti al Decreto Genova. «Il governo del popolo, che del popolo non è, ieri sera in commissione parlamentare, alla votazione degli emendamenti al decreto per Genova, ha votato contro la possibilità di avere la cassa integrazione in deroga per 24 mesi, creando un danno enorme a migliaia di lavoratrici e lavoratori che, da quel tragico 14 agosto, non possono più lavorare, e che per non essere licenziati, hanno bisogno degli ammortizzatori sociali in deroga» denuncia la Uil Ligure. Ieri con un emendamento è stato deciso che i fondi per la Cig vengono divisi in 11 milioni nel 2018 e 19 nel 2019. I 30 milioni complessivi erano già previsti ma sono stati spalmati senza intervenire sulla durata della Cig denuncia la Uil.

Terzo valico, 500 operai edili in corteo

Genova - Gli edili scendono in piazza per dire sì al Terzo valico. Sul completamento dell'opera pende, sino a fine mese, il giudizio del governo che in base all'analisi costi-benefici del professore No Tav, Marco Ponti, deciderà se chiudere i cantieri o meno

Genova - Gli edili scendono in piazza per dire sì al Terzo valico. Sul completamento dell'opera pende, sino a fine mese, il giudizio del governo che in base all'analisi costi-benefici del professore No Tav, Marco Ponti, deciderà se chiudere i cantieri o meno. In piazza De Ferrari, sotto la sede della Regione Liguria, oggi arriveranno oltre 500 operai che operano nei cantieri che stanno realizzando l'infrastruttura e parteciperanno alla manifestazione organizzata da Cgil, Cisl e Uil.

Sono lavoratori impiegati in Liguria ma anche nel Basso Piemonte: alle 13 si muoveranno in corteo da De Ferrari verso il Consiglio regionale attraversando via Dante per poi incontrare i consiglieri poco dopo. L'infrastruttura è già stata completata per il 32% e appaltata all'80%. Ad oggi i lavoratori edili impegnati sono 2.398 più cinquemila nell'indotto. I numeri, sulla carta, dovrebbero aumentare sensibilmente quando si andrà a pieno regime per l'esecuzione dell'opera con cinquemila edili più 20 mila persone nell'indotto. Alle 11.30 di oggi è prevista la partenza degli edili dal campo base di Trasta che a bordo di pullman e auto raggiungeranno il centro cittadino. Durante il Consiglio regionale di questo pomeriggio dovrebbe essere approvato un ordine del giorno sul Terzo valico a favore del finanziamento del quinto lotto e di un anticipo del sesto. «Vogliamo risposte chiare in tempi rapidi, ormai siamo fuori tempo massimo: ci sono in ballo migliaia di posti di lavoro e non c'è chiarezza su un'opera come il Terzo valico che dovrebbe invece avere un consenso totale e condiviso da parte di tutte le forze politiche. Adesso basta, siamo pronti ad alzare la voce», spiega Andrea Tafari, segretario generale della Filca-Cisl Liguria.

Lo scorso 9 ottobre i lavoratori impiegati nella realizzazione del Terzo valico, l'alta velocità ferroviaria da Genova a Milano, hanno già protestato a Roma per chiedere al ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, di sbloccare immediatamente i fondi del quinto lotto. Anche per oggi, come successo in occasione della manifestazione nella Capitale, è stato proclamato uno sciopero per l'intera giornata in tutti i cantieri che stanno lavorando per la realizzazione dell'infrastruttura.

Toninelli ha recentemente dichiarato al Senato che la valutazione che il ministero dei Trasporti sta svolgendo «non ha l'obiettivo di fermare l'opera, ma quello di giudicarne la convenienza complessiva per i cittadini». «Come è stato da me sempre ribadito - ha aggiunto - sulle opere che sono ad un avanzato stadio di realizzazione la valutazione dell'analisi costi benefici non potrà non tenere conto di tutti i vincoli normativi, dello stato di avanzamento dei lavori e di tutti gli interessi coinvolti, compresi quelli occupazionali, ai quali abbiamo sempre prestato la massima attenzione». «Ribadisco ancora una volta - ha chiuso - che la valutazione, dal momento che terrà conto dei vincoli esistenti, considererà sicuramente gli oneri a carico del bilancio pubblico in caso di sospensione delle opere infrastrutturali».

Nuovo varco, Genova a caccia dei fondi Ue

Genova - Il porto di Genova sarà della partita. Secondo fonti vicine a Palazzo San Giorgio, infatti, l'Autorità di sistema portuale andrà a caccia di fondi europei partecipando al bando - in scadenza domani - che mette sul piatto un totale di 450 milioni di euro di finanziamenti per progetti che riguardano lo sviluppo della ferrovia

Genova - Il porto di Genova sarà della partita. Secondo fonti vicine a Palazzo San Giorgio, infatti, l'Autorità di sistema portuale andrà a caccia di fondi europei partecipando al bando - in scadenza domani - che mette sul piatto un totale di 450 milioni di euro di finanziamenti per progetti che riguardano lo sviluppo della ferrovia e il trasporto delle merci abbinati a nuovi sistemi digitali. Secondo quanto risulta al *Secolo XIX-the MediTelegraph*, concretamente, se dall'Ue dovesse arrivare un pacchetto di finanziamenti, questi fondi potrebbero essere utilizzati soprattutto per portare a termine tre progetti: la realizzazione di un interporto nel Basso Piemonte per i Tir che arrivano in porto, la costruzione di un varco doganale per le merci internazionali sulla sponda destra del torrente Polcevera e per l'apertura h24 dei terminal. L'importanza di questi fondi per lo scalo del capoluogo ligure - secondo le stime potrebbero arrivare sino ad un massimo di 50 milioni di euro - è stata evidenziata anche dal commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc, che nei giorni scorsi ha voluto visitare il porto e capire le difficoltà della prima industria della Liguria dopo il crollo di Ponte Morandi. Secondo gli ultimi dati elaborati da Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, dopo la tragedia dello scorso 14 agosto il numero delle navi che approda in banchina non è calato fino a settembre rispetto allo stesso periodo dello scorso anno: da ottobre, però, ci sono state alcune defezioni e più in generale una riduzione dei carichi presenti a bordo delle unità che scalano Genova. In alcuni casi queste riduzioni potrebbero, nei prossimi mesi, raggiungere fino al 20%. Intanto, lo scorso mese settembre, c'è stato un calo del 7,8% dei Tir che escono/entrano nei terminal portuali.

MAXI-INTERPORTO PER LE MERCI

Sulla realizzazione di un grande interporto, da realizzare in Basso Piemonte ma al servizio del porto di Genova, **si discute ormai da mesi e il dibattito si è intensificato dopo il crollo di Ponte Morandi.** Tra le zone dove potrebbe essere realizzata la nuova struttura dedicata alla distribuzione della merce ci sarebbero in particolare due siti già presi in considerazione, entrambi nella provincia di Alessandria. I Tir verrebbero fermati ad oltre 70 chilometri da Genova per non creare disagi al traffico cittadino. I container, una volta scaricati dai camion, verrebbero poi portati nelle ore notturne fino in banchina con un servizio di navette.

TERMINAL APERTI DI NOTTE

Una delle soluzioni ipotizzate per far fronte ai disagi che il porto è costretto a subire dopo il crollo del Morandi è quella di aprire i terminal anche nelle ore notturne. **Il progetto non è ancora partito perchè presenta costi decisamente elevati da parte di terminalisti e imprese dell'autotrasporto.** L'arrivo di fondi europei potrebbe dare un'accelerata al piano che consentirebbe ai circa quattromila Tir movimentanti in banchina ogni giorno di accedere ai terminal senza concentrarsi nelle fasce orarie della mattina e del primo pomeriggio. Resta poi da realizzare un varco doganale per merci internazionali sulla sponda destra del torrente Polcevera: i lavori sono in corso e dovrebbero essere ultimati tra circa un mese: rientrano nel completamento della nuova "Via della Superba" inaugurata con l'obiettivo di garantire ai camion un collegamento all'interno del porto senza dover circolare sulla viabilità cittadina

Vespucci attracca a Ravenna in difficili condizioni meteo

Con l'ausilio del pilota del porto e della tecnologia

RAVENNA – L'arrivo dell'Amerigo Vespucci nel porto di Ravenna lo scorso 13 Ottobre, quando una fitta nebbia avvolgeva la nave più bella del mondo, ha costituito uno spunto di riflessione da parte di Fedepiloti, in merito al ruolo che le moderne tecnologie a disposizione di figure professionali preparate, recitano nell'espletamento dei servizi tecnico nautici.

Oggi si sente parlare sempre in maniera pressante di "navi del futuro", mezzi che non prevedono impiego di personale imbarcato. Ma fino a che punto il binomio "tecnologia ed efficienza", pur senza l'ausilio dell'apporto umano, è sostenibile? La risposta di Fedepiloti a questa domanda sta in un sistema marittimo ritenuto "lento e tradizionale".

Tesi supportata dai cambiamenti previsti nell'arco di breve tempo in Finlandia, Norvegia e Olanda dove la tecnologia spazzerebbe la tradizione intesa come disciplina, senso di responsabilità e capacità di affrontare le varie situazioni oltre alla valutazione dei rischi. Dunque sì alle nuove tecnologie, purché siano di supporto al lavoro dell'uomo e non ne sostituiscano il contributo.

Albert Einstein sosteneva che "Il calcolatore è straordinariamente veloce, accurato e stupido. L'uomo è incredibilmente lento, impreciso e creativo. L'insieme dei due costituisce una forza incalcolabile". A dargli ragione un esempio di come le intelligenze, umana e artificiale, possono convivere arriva appunto da Ravenna, quando per far attraccare al Porto Canale la nave Vespucci, si è dovuti intervenire con uomo (pilota) e tecnologia (Pilot Portable Unit e laptop dedicato con le carte nautiche ECDIS digitali. Un ricevitore satellitare, per reti GPS/GLONASS/Galileo, in grado di indicare il posizionamento esatto della nave, con un grado di approssimazione di pochi centimetri. Il suo uso, tramite una consolle e-nav a cui fanno capo tutti gli strumenti di bordo, combinato alle competenze 'tradizionali' dei piloti, acquisite negli anni di esperienza, aiuta a prevedere continuamente la posizione in mare della nave. Senza dubbio un valido supporto per la navigazione in spazi ristretti, o comunque laddove, più in generale, sono richiesti maggiori margini di sicurezza. Apporto tecnologico ma con la competenza e la conoscenza dell'uomo.

Quello di Ravenna è stato il primo porto del Mediterraneo a dotarsi, già nel 2007, di unità PPU grazie a un investimento da 90.000 euro sostenuto dall'allora Autorità portuale per l'acquisto di tre supporti di questo tipo. Il mondo dei piloti dei porti e Fedepiloti in particolare guardano con interesse alle nuove tecnologie, facendo una corretta valutazione degli studi effettuati, affinché si arrivi agli obiettivi prefissati: la maggiore sicurezza e il minore inquinamento ambientale, ma non se a pagare sia l'equipaggio con l'abbattimento dei costi.

Non bisogna sottovalutare, infine, le ricadute normative, per prima l'armonizzazione con le attuali regole previste dal codice della navigazione e i nuovi possibili profili di responsabilità delle navi senza personale. Quindi il rischio di ingessare il traffico nei porti.

Conseguentemente all'entrata in vigore (10 Ottobre) del Decreto ministeriale sulla formazione e l'aggiornamento dei piloti, Fedepiloti si è schierata in prima linea impegnandosi per l'attuazione di una "politica sociale", un progetto incentrato sulle professioni del mare e il recupero del know how della tradizione marittima italiana e abbinarla alla tecnologia. Fermo restando che, come sosteneva Umberto Eco: "il computer è una macchina stupida che funziona solo nelle mani delle persone intelligenti".

AdSP Savona: incendio vicino ai varchi portuali non ferma l'operatività dello scalo

(FERPRESS) – Savona, 24 OTT – Saranno le indagini degli organi competenti a stabilire le cause dell'incendio che ha distrutto la palazzina, adiacente ai varchi portuali di Savona, sede degli uffici dell'ADSP del Mar Ligure Occidentale. I vigili del fuoco, prontamente intervenuti dopo l'allarme scattato intorno alle 13, hanno provveduto a domare le fiamme in poco meno di tre ore, scongiurando il pericolo che l'incendio potesse estendersi ad alcuni capannoni adiacenti.

Nessun danno per i 40 dipendenti che si trovavano negli uffici, fatti evacuare secondo il piano di emergenza predisposto dall'ente e scongiurando qualsiasi danno alla loro salute. I varchi portuali, chiusi per consentire le operazioni di spegnimento dell'incendio, sono stati riaperti alle attività già dopo 4 ore.

ADSP, al fine di garantire la piena operatività dello scalo, ha immediatamente disposto la dislocazione del personale nella vecchia sede dell'ex Ap Savona e la possibilità di operare in remoto attraverso la rete telematica dell'Autorità di Sistema.

Una volta "raffreddata" la struttura danneggiata i vigili del fuoco effettueranno i sopralluoghi necessari al fine di fornire all'autorità giudiziaria gli esiti degli accertamenti sulle cause dell'incendio.

"Il porto di Savona non subirà ritardi o contraccolpi"- hanno spiegato i vertici dell'ADSP, che ringraziano vigili del fuoco, capitaneria di porto e le forze dell'ordine per il pronto intervento, nonché il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti e il viceministro Edoardo Rixi per l'immediato interessamento.

Savona, incendio nella nuova sede dell'Autorità portuale / GALLERY

Genova - Secondo alcuni testimoni le fiamme sono divampate all'improvviso, Un incendio è scoppiato in una palazzina a Savona che ospita la nuova sede dell'Autorità portuale. Sul posto vigili del fuoco, ambulanze e forze dell'ordine. Alcuni testimoni, fuggiti dagli uffici, riferiscono che le fiamme sono divampate all'improvviso.

«Si è sviluppato in pochissimi minuti. I presenti sono riusciti ad uscire. **Circa una quarantina di dipendenti. Stanno verificando che ci siano tutte le persone sia i dipendenti che eventuali ospiti presenti per appuntamenti», dice Paolo Canavese, dirigente dell'ufficio territoriale di Savona dell'autorità portuale.**

Al momento, secondo quanto riferito dai vigili del fuoco, non risultano persone ferite ma sono in corso verifiche in tutti i locali della palazzina per capire se qualcuno è rimasto imprigionato nei locali. Una quarantina di persone hanno lasciato di corsa la struttura, alcuni dipendenti dell'Autorità Portuale, sotto choc, sono assistiti da medici e soccorritori all'esterno della palazzina. Le fiamme hanno colpito anche un deposito adiacente alla struttura secondo quanto si apprende. A quanto risulta non sono state udite esplosioni ma non è ancora chiaro da dove siano scaturite le fiamme. **Due squadre di vigili del fuoco con un' autobotte sono già al lavoro, altre sono in arrivo da Imperia e da Genova.**

Savona, inferno di fuoco all' Autorità portuale

Distrudda da un incendio la nuova sede. Uffici inagibili, persa la documentazione

Giovanni Ciollina Alberto Parodi /SAVONA
Come un fiammifero. Il fuoco partito come una scintilla dal tetto della sede dell' Autorità Portuale ha divorato i sei piani, sino a terra, della prestigiosa sede avveniristica inaugurata un anno fa circa nel cuore del porto. Ne è rimasto uno scheletro di cemento annerito.

I quaranta dipendenti della sede savonese dell' Autorità Portuale (ora sede distaccata e accorpata con l' Autorità di Sistema di Genova) hanno fatto in tempo a scappare e a salvarsi. Poi il drammatico appello, la frenetica conta tra di loro in strada per vedere se mancava qualche collega all' appello. Il timore che qualcuno in preda al panico non fosse riuscito ad uscire in tempo. Molti di loro raggiunti al telefono erano in pausa pranzo, altri in missione all' estero. Il rogo è scoppiato poco dopo le 13 di ieri. La nuova sede ultramoderna era costata circa 8 milioni di euro. È stato un pomeriggio di paura a Savona, in centro città, per il timore dell' inquinamento con le colonne di fumo nero denso e acre che si sono sprigionate per circa quattro ore sino al tardo pomeriggio gettando la città nel panico per la pioggia di pezzi incandescenti di lamiera, plastica e rivestimenti nella zona della darsena. Un rogo

devastante che ha causato il blocco per ore dell' operatività dei varchi doganali e del porto. A fuoco anche alcune auto dei dipendenti, parcheggiate nei pressi della palazzina. Danni anche ai mezzi del vicino terminal pronti per l' imbarco. I vigili del fuoco, arrivati non solo da Savona, ma anche da Genova e Imperia, hanno impedito che le fiamme si estendessero ai vicini capannoni e alle altre palazzine. Sul posto con il segretario generale dell' Autorità di Sistema portuale Marco Sanguineri, il direttore tecnico Flavio De Stefanis e di scalo Paolo Canavese anche il prefetto Antonio Cananà e il sindaco Ilaria Caprioglio che ha preso in considerazione anche un' ordinanza per la tutela della salute.

«Il danno maggiore è la perdita di tutta la documentazione contenuta in quegli uffici - ha commentato De Stefanis - più ancora del danno materiale per la perdita della nuova sede». Poco distante Paolo Canavese non riusciva a trattenere le lacrime di fronte allo scempio. I tecnici Arpal hanno ritenuto non necessaria l' ordinanza sindacale non avendo rilevato emissioni nocive. La palazzina è stata poi posta sotto sequestro su decisione della Procura dopo il sopralluogo del pm Chiara Venturi che ha aperto un' inchiesta per incendio colposo a carico di ignoti. Tra le possibili cause è stata presa in considerazione oltre alla caduta di un pannello surriscaldato anche una sigaretta accesa caduta su un balcone, su un

-segue-

terrazzo tra il terzo e il quarto piano. Sembra esclusa l'ipotesi dolosa. E così dopo l'autonomia, l'Autorità Portuale di Savona ha perso anche la nuova sede in cui dal gennaio 2017 si sono trasferiti i dipendenti savonesi che non erano stati mandati nella sede centrale a Genova. La sede in porto, vicino al Bic e alla sede della Pol mare, era anche una questione di immagine dopo aver lasciati gli uffici in un condominio residenziale affacciato sulla Vecchia Darsena, in via Gramsci. Sede e uffici, in parte con locali in affitto, che ora torna utile. I vertici dirigenziali hanno previsto il rientro in quella struttura nella porzione di locali di proprietà rimasti vuoti. Il rientro al lavoro è previsto per lunedì. «Il porto di Savona non subirà ritardi o contraccolpi» hanno detto i vertici dell'Adsp diretta da Paolo Emilio Signorini.

- C BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Marina di Carrara: nuovo servizio con la Tunisia

A breve si aggiungerà anche quello per l'Algeria

MARINA DI CARRARA – Nel Mdc Terminal, che da poco tempo insiste su parte delle banchine Chiesa e Taliercio dopo la vincita di una gara da parte della “Dario Perioli spa”, è arrivata la motonave New Cap della Sahel line che, a partire da oggi, collegherà con un servizio di linea regolare, ogni 10 giorni, il porto di Carrara con i porti tunisini di Sousse e Sfax.

Le operazioni di sbarco e imbarco di granulato, marmo, tubi e contenitori sono cominciate alle 8 di ieri e termineranno oggi alle 18.

“C'è voluto un po' di tempo per riordinare gli spazi presi in concessione, ma ora inizia davvero la fase operativa per il nuovo terminal” ha dichiarato la presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, Carla Roncallo. “A questo nuovo servizio per la Tunisia, si aggiungerà a breve anche quello per l'Algeria, che renderà il nostro scalo sempre più presente sul mercato internazionale. Credo inoltre che si possano aprire ulteriori interessanti scenari per il nostro porto e per il territorio che lo ospita”.

Michele Giromini, ad della Dario Perioli spa ha espresso soddisfazione per l'inizio delle attività del nuovo terminal che “sta procedendo secondo i piani e gli obiettivi prefissati nel business plan. Ringrazio tutti coloro che hanno contribuito negli ultimi mesi al raggiungimento di questo risultato in tempi molto brevi. A Carrara c'è voglia di crescere, di migliorare, di innovare e di sviluppare i traffici e il nostro gruppo si adopererà al massimo per divenire un attore importante per l'economia del territorio”.

Carrara, partita la prima nave per la Tunisia

Genova - Via al servizio di linea regolare, ogni 10 giorni, il porto di Carrara con i porti tunisini di Sousse e Sfax.

Genova - Nel Mdc Terminal di Marina di Carrara, che da poco tempo insiste su parte delle banchine Chiesa e Taliercio dopo la vincita di una gara da parte della "Dario Perioli SpA", è arrivata la motonave New CAP della Sahel Line che, a partire da oggi, collegherà con un servizio di linea regolare, ogni 10 giorni, il porto di Carrara con i porti tunisini di Sousse e Sfax. Le operazioni di sbarco e imbarco di granulato, marmo, tubi e contenitori sono cominciate ieri alle ore 8:00 e termineranno oggi alle ore 18:00.

«C'è voluto un po' di tempo per riordinare gli spazi presi in concessione, ma ora inizia davvero la fase operativa per il nuovo terminal - ha dichiarato la Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo - **A questo nuovo servizio per la Tunisia, si aggiungerà a breve anche quello per l'Algeria, che renderà il nostro scalo sempre più presente sul mercato internazionale.** Credo inoltre che si possano aprire ulteriori interessanti scenari per il nostro porto e per il territorio che lo ospita».

Michele Giromini, Ad della Dario Perioli SpA: «Esprimo soddisfazione per l'inizio delle attività del nuovo terminal che sta procedendo secondo i piani e gli obiettivi prefissati nel business plan. Ringrazio tutti coloro che hanno contribuito negli ultimi mesi al raggiungimento di questo risultato in tempi molto brevi. A Carrara c'è voglia di crescere, di migliorare, di innovare e di sviluppare i traffici e il nostro gruppo si adopererà al massimo per divenire un attore importante per l'economia del territorio».

Marina di Carrara: oggi in partenza la prima nave per la Tunisia. Al via collegamento regolare con porti di Sousse e Sfax

(FERPRESS) – Carrara, 23 OTT – Nel MDC Terminal di Marina di Carrara, che da poco tempo insiste su parte delle banchine Chiesa e Taliercio dopo la vincita di una gara da parte della “Dario Perioli SpA”, è arrivata la motonave New CAP della Sahel Line che, a partire da oggi, collegherà con un servizio di linea regolare, ogni 10 giorni, il porto di Carrara con i porti tunisini di Sousse e Sfax.

Le operazioni di sbarco e imbarco di granulato, marmo, tubi e contenitori sono cominciate ieri alle ore 8:00 e termineranno oggi alle ore 18:00.

“C’è voluto un po’ di tempo per riordinare gli spazi presi in concessione, ma ora inizia davvero la fase operativa per il nuovo terminal – ha dichiarato la Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo – A questo nuovo servizio per la Tunisia, si aggiungerà a breve anche quello per l’Algeria, che renderà il nostro scalo sempre più presente sul mercato internazionale. Credo inoltre che si possano aprire ulteriori interessanti scenari per il nostro porto e per il territorio che lo ospita.”

Michele Giromini, AD della Dario Perioli SpA: “Esprimo soddisfazione per l’inizio delle attività del nuovo terminal che sta procedendo secondo i piani e gli obiettivi prefissati nel business plan. Ringrazio tutti coloro che hanno contribuito negli ultimi mesi al raggiungimento di questo risultato in tempi molto brevi. A Carrara c’è voglia di crescere, di migliorare, di innovare e di sviluppare i traffici e il nostro gruppo si adopererà al massimo per divenire un attore importante per l’economia del territorio”.

Nuovo servizio di linea tra Marina Carrara e i porti tunisini di Sousse e Sfax

Il porto di Marina di Carrara da oggi collegato con gli scali tunisini di Sousse e Sfax. E' arrivata la motonave New Cap della Sahel Line. Nel MDC Terminal di Marina di Carrara, che da poco tempo insiste su parte delle banchine Chiesa e Taliercio dopo la vincita di una gara da parte della "Dario Perioli SpA", è arrivata la motonave New CAP della Sahel Line che, a partire da oggi, collegherà con un servizio di linea regolare, ogni 10 giorni, il porto di Carrara con i porti tunisini di Sousse e Sfax.

Le operazioni di sbarco e imbarco di granulato, marmo, tubi e contenitori sono cominciate ieri alle ore 8:00 e termineranno oggi alle ore 18,00.

"C'è voluto un po' di tempo per riordinare gli spazi presi in concessione, ma ora inizia davvero la fase operativa per il nuovo terminal - ha dichiarato la presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo - A questo nuovo servizio per la Tunisia, si aggiungerà a breve anche quello per l'Algeria, che renderà il nostro scalo sempre più presente sul mercato internazionale. Credo inoltre che si possano aprire ulteriori interessanti scenari per il nostro porto e per il territorio che lo ospita."

Michele Giromini, AD della Dario Perioli SpA: *"Esprimo soddisfazione per l'inizio delle attività del nuovo terminal che sta procedendo secondo i piani e gli obiettivi prefissati nel business plan. Ringrazio tutti coloro che hanno contribuito negli ultimi mesi al raggiungimento di questo risultato in tempi molto brevi. A Carrara c'è voglia di crescere, di migliorare, di innovare e di sviluppare i traffici e il nostro gruppo si adopererà al massimo per divenire un attore importante per l'economia del territorio".*

Avviso di selezione AdSp mar Tirreno settentrionale

Si cerca un esperto in comunicazione e relazioni istituzionali

LIVORNO – L'AdSp del mar Tirreno settentrionale ha indetto una selezione per l'affidamento di un incarico di collaborazione coordinata e continuativa ad un esperto di comunicazione e relazioni istituzionali, della durata di due anni e 6 mesi. Al candidato selezionato sarà corrisposto un compenso pari a 85 mila euro lordi annui, comprensivo di ritenute fiscali e previdenziali e di qualsiasi altra spesa sostenuta a titolo di viaggio, vitto ed alloggio.

Il candidato dovrà avere particolare e comprovata specializzazione nel suddetto campo per portare a termine gli obiettivi indicati nel bando stesso: collaborare nell'organizzazione di importanti eventi comunicativi, nazionali ed internazionali, legati in parte agli accordi di programma stipulati dai porti di Livorno e di Piombino con il Governo connessi alla realizzazione di opere infrastrutturali di rilevante portata nazionale, tra cui la Piattaforma Europa, le cui fasi esecutive dovranno essere adeguatamente divulgate in termini di comunicazione istituzionale; collaborare alla realizzazione comunicativa di iniziative di primario livello nel settore della portualità nazionale ed internazionale, quale, a titolo di esempio, l'Assemblea annuale 2019 dell'organizzazione dei porti europei (Espo) che ha individuato quale sede la città di Livorno; nell'ambito delle relazioni istituzionali, mantenere attiva a più livelli, sul territorio locale, regionale e nazionale, nonché nel più ampio panorama portuale internazionale, ed accrescere la rete di relazioni volta a favorire il consolidamento del ruolo e dell'immagine del Sistema portuale, nell'ottica, tra l'altro, di promuovere il ruolo dell'istituzione stessa quale soggetto pubblico mediatore e regolatore in ambito portuale, anche a seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs 4 Agosto 2016, n. 169 e del relativo decreto correttivo, D.Lgs. 13 Dicembre 2017, n. 232; rafforzare la comunicazione dell'Ente anche attraverso il sito istituzionale, webnews, social media, utilizzo dei mass media, il monitoraggio dei servizi radio-televisivi d'interesse dell'Ente; contribuire al rafforzamento dei rapporti con i mass media ed alla valorizzazione delle relazioni con gli organismi di settore, nonché con i ministeri competenti, promuovendo attività di partecipazione giornalistica e televisiva in ambito nazionale ed internazionale.

La domanda dovrà pervenire entro e non oltre le ore 13 del 5 Novembre 2018, in busta chiusa, indicando sull'esterno il mittente e la dicitura "Selezione Pubblica per l'affidamento di un incarico di collaborazione coordinata continuativa" all'indirizzo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale, Servizio Risorse Umane, Scali Rosciano, 6-57123 Livorno.

La domanda di ammissione alla selezione potrà essere inviata anche con formato file pdf (od altro formato non modificabile), entro e non oltre il medesimo termine, mediante PEC al seguente indirizzo: adsp@pec.portialtotirreno.it.

È possibile consultare il bando della selezione, con i requisiti per poter partecipare, nella sezione apposita [del sito dell'Autorità portuale](#).

Il Propeller Livorno accoglie l'ammiraglio Pettorino e il Direttivo Nazionale del Club

Il 26 e 27 ottobre a Livorno il Direttivo Nazionale Propeller d'Italia, con la presenza del Comandante generale delle Capitanerie di Porto, Ammiraglio Giovanni Pettorino.

LIVORNO - L'International Propeller Club Port of Leghorn, guidato da Maria Gloria Giani Pollastrini, venerdì 26 ottobre ospiterà i rappresentanti di tutte le sedi italiane dell'associazione per la riunione del Direttivo nazionale, incontro che avviene solo due volte l'anno. Per l'occasione sarà presente il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, l'Ammiraglio (I.C.) Giovanni Pettorino, il quale relazionerà sul "Ruolo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera nello scenario marittimo-portuale d'Italia". La delegazione dei rappresentanti del Club, venerdì 26 e sabato 27, avranno inoltre l'occasione di conoscere la città di Livorno attraverso alcuni dei luoghi più rappresentativi del mondo storico-marittimo.

Il programma

Venerdì 26 ottobre

Arrivo della delegazione alle ore 14 per una breve visita del Livorno Port Center, Fortezza vecchia (g.c.) guidata da Alessandra Potenti (AdSP Alto Tirreno). Alle 14.30 si terrà la riunione dei 24 rappresentanti del Direttivo Nazionale. Alle ore 17,00 - La delegazione si sposterà (in seduta pubblica) in Sala Ferretti - Fortezza Vecchia- per la conferenza dell'Ammiraglio(I.C.) Giovanni Pettorino.

Sabato 27

La delegazione del Club visiterà l'Accademia Navale di Livorno, a fare gli onori di casa sarà il comandante Ammiraglio Pierpaolo Ribuffo, poi seguirà la visita del "Museo della Città" accolti dai rappresentanti della Amministrazione comunale: Gabriele Belais, assessore alla Cultura e, del dirigente Antonio Bertelli.

"La presenza del Comandante Generale e la scelta di individuare Livorno come sede del Direttivo Nazionale - commenta la presidente del club Maria Gloria Giani Pollastrini – non solo è un privilegio per la città, ma è anche una conferma che i Propeller Club sono sempre più il think tank per la portualità italiana. Lo dimostrano anche gli shipping week di Napoli e Genova che vedono il Propeller quale catalizzatore della gran parte delle iniziative. Sono particolarmente grata inoltre al nostro Presidente nazionale Umberto Mascucci per avere accettato Livorno come sede per il direttivo oltre a Genova, Napoli e Milano, che sono tradizionalmente i tre luoghi per questo tipo di meeting". "Ringrazio infine i nostri sostenitori: Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci, CitySightseeing, Pilade Giani Srl e i Piloti del Porto di Livorno".

Trasparenza e lotta alla corruzione nelle Autorità portuali

A Marina di Salvivoli un incontro per fare il punto della situazione

PIOMBINO – Venerdì 26 Ottobre a partire dalle 9, esperti di settore si incontreranno al porto Marina di Salvivoli per confrontarsi sul tema della trasparenza e della lotta alla corruzione nelle Autorità portuali: cosa è stato fatto e che cosa resta da fare.

Tra gli argomenti trattati, i profili normativi nazionali e internazionali in materia di prevenzione della corruzione e di disciplina della trasparenza, e i connessi profili applicativi nell'ambito degli ordinamenti delle Autorità di Sistema portuale.

Il programma dell'incontro inizierà con i saluti del presidente della Port Authority Livorno-Piombino, Stefano Corsini, del sindaco di Piombino, Massimo Giuliani e del vice prefetto Ernesta D'Alessio.

Spetterà al dirigente controllo interno, trasparenza, anticorruzione e formazione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Claudio Capuano aprire i lavori. A seguire gli interventi del presidente dell'Anac, Raffaele Cantone, del consigliere di stato Stefano Toschei e della dirigente del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Patrizia Scarchilli.

Per conto di Assoportori interverrà poi anche Tiziana Murgia. Le conclusioni saranno affidate al segretario generale della Port Authority dell'Alto Tirreno, Massimo Provinciali.

Il programma dettagliato è consultabile direttamente sul sito dell'AdSp, al seguente link.

Porti pugliesi «Via della seta» D'Attis: Governo ancora sordo

■ «Finalmente la Regione con l'assessore Borraccino si accorge oggi che i porti pugliesi vanno difesi rispetto al tema della "via della seta". Peccato che non si accorge però di avere uffici lenti visto che la mia interrogazione al Ministro Tria, rispetto a questo, è piuttosto data-ta, nonostante una mancata sollecitazione da parte del suo assessora-to». Così il segretario di FI Puglia, Mauro D'Attis, interviene sul tema sollevato, ieri, dall'assessore allo Sviluppo Borraccino. «È triste constatare che alla interrogazione, riprodotta poi durante una audizione allo stesso Ministro in Commissione Bilancio - prosegue D'Attis - non sia mai arrivata (ancora) una risposta. Mi auguro che l'assessore recuperi terreno nel far sentire al Ministro anche la voce della Regione». Borraccino, ricordando di aver inviato lo scorso 16 ottobre una nota al Presidente del Consiglio e a vari Ministeri, sul tema, ieri ha trasmesso a tutti i Parlamentari pugliesi copia della nota, in attesa di risposte.

Intervista esclusiva al presidente Ugo Patroni Griffi sul Sistema dell'Autorità Portuale/Adriatico Meridionale



1. Presidente, è noto che il sistema portuale dell'Adriatico meridionale è strategico per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia e non solo; ritiene che non si può più attendere la decretazione delle Zes per i porti di Bari e Brindisi?

“Tutti gli studi confermano la stretta relazione tra porto e retroporto, nel senso che la crescita del secondo è funzione della crescita del primo. A ciò si aggiunga la carenza, nel meridione, di infrastrutture retroportuali adeguate (interporti, distripark, etc). Le Zes possono consentire di catalizzare gli investimenti privati necessari tanto allo sviluppo delle imprese retroportuali, quanto alla realizzazione delle infrastrutture logistiche ancora mancanti. Inoltre possono assecondare gli interventi pubblici di ristrutturazione industriale necessari al passaggio dalla Red economy alla blue economy. Quindi sì, non si può più attendere oltre e bisogna sia che le Zes siano istituite sia che la loro istituzione sia accompagnata dagli strumenti idonei a farne effettivamente il fulcro dello sviluppo del meridione (kit localizzativi, semplificazioni, zone doganali intercluse, azioni di promozione internazionale da parte del governo e della regione)”.

2. I Comuni di Bari e di Brindisi, di quali strumenti amministrativi dovranno dotarsi per affrontare il consolidamento delle Zes, vista la grande opportunità logistico – marittima che si offre anche in rapporto alla “Via della Seta” e al Corridoio 8?

“Dovranno adottare da subito il citato kit localizzativo. Un pacchetto di misure incentivanti (fiscaltà locale e semplificazioni). Accelerare gli interventi pubblici sulle infrastrutture (penso alla campionare di Bari), rimuovere gli ostacoli agli investimenti (ad esempio sarebbe utile avviare il processo di riqualificazione delle aree Sin in Sir), appoggiare gli interventi della Adsp volti al completamento delle infrastrutture portuali, facendo comprendere alle popolazioni l'utilità per la collettività di porti efficienti e dotati dei servizi necessari (bunkeraggio, lng, piazzali e banchine adeguate alla crescita del naviglio, dragaggi etc) ad accogliere il traffico e soprattutto il traffico in crescita (come quello dei rotabili)”.

3. A che punto è la richiesta di concessione al porto di Brindisi (per la vastità di aree incluse nella Zes) di una Zona Doganale Interclusa?

“L'ottimo rapporto con il consorzio Asi ha permesso di candidare al finanziamento regionale lo studio di fattibilità della Zdi a Brindisi. Devo ringraziare l'onorevole D'Attis, il consigliere Bozzetti e l'Assessore Borraccino che hanno messo questo tema, trasversale e non di parte, sull'agenda politica. L'area da intercludere non è enorme (max 50 ettari) secondo le dimensioni ottimali che saranno tracciate dallo studio di fattibilità ovvero indicate dai privati (penso ai referenti delle associazioni mondiali zone franche che hanno chiesto di visitare a Brindisi e che potrebbero fornire suggerimenti sulla dimensione ottimale della Zdi)”.

4. Il traffico ro-ro e ro-pax mantiene un sostanziale incremento e mi riferisco al flusso con la Grecia e Albania; forse meritano una maggiore attenzione nel coinvolgere più compagnie e più tratte anche verso il Montenegro e perché non verso la Turchia?

“La Turchia rappresenta un mercato per noi interessantissimo. Tanto è vero che saremo ad Istanbul a novembre per partecipare, con l'interporto di Bologna, al Logitrans. In quella occasione presenteremo anche la piattaforma intermodale di Brindisi. Ciò precisato, vanno rimossi tutti i limiti allo sviluppo dei collegamenti (contingentamento dei permessi in primis) e gli elementi distorsivi, specie di natura fiscale”.

- segue

5. Il porto di Brindisi può essere un valido sito per il bunker di Gnl, (per le tratte nord/sud dell'Adriatico) a garanzia di una riduzione delle emissioni di CO2 in atmosfera. Ritiene si possa effettivamente realizzare?

“Brindisi è ideale, per un impianto a basso impatto ambientale (small scale) e che potrebbe servire sia al rifornimento delle navi che dell'autotrazione. Tale impianto potrebbe attrarre nuovo traffico, contribuire a ridurre le emissioni, inserirsi sulla costituenda rete nazionale dell'Lng, contribuire alla riconversione industriale della città e al suo passaggio alla Blue economy. Io penso che si possa e si debba realizzare. Ove la collettività brindisina condivida i vantaggi. Che a me sono evidenti, ma ritengono debbano essere adeguatamente comunicati ed illustrati dalle istituzioni brindisine”.

6. Presidente, per il Sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, il nuovo sviluppo turistico della città passa per una maggiore presenza delle crociere, vista anche la presenza del vicino aeroporto; sappiamo della richiesta di utilizzo di banchina dalla MSC: per Lei quali possono essere le linee strategiche in questo settore, mi riferisco a stazione marittima – terminal crociere nel porto interno o dove, a medio e lungo termine?

“Brindisi ha una posizione ottimale e la vicinanza all'aeroporto costituisce un asset strategico formidabile. È l'unico porto al mondo, almeno come porto industriale e commerciale, ad avere al proprio interno un aeroporto. Ci consente di sviluppare pacchetti fly&cruise che oggi rappresentano circa il 22% del mercato della crocieristica in molti paesi. Potrebbe poi svolgere la funzione di home port per i nuovi itinerari conseguenti alla stabilizzazione di alcuni paesi Mena o che si affacciano sul Mar Nero. Questo traffico ha però bisogno di infrastrutture adeguate, anche in considerazione del gigantismo che connota il mercato crocieristico e all'utilizzo da parte delle navi di nuova costruzione di carburanti alternativi (come l'Lng). Questo traffico non può essere ospitato nel porto interno per insufficienza del bacino di evoluzione (il porto interno va benissimo per il segmento delle Luxury CRUISES e per i mega yacht). Vanno dunque realizzati al più presto accosti adeguati (utilizzando magari la banchina oggi in uso alle Nazioni Unite che permetterebbe una inedita integrazione porto/aeroporto o portando a termine il progetto dei nuovi accosti). Le stazioni marittime sono l'ultimo dei problemi. La crocieristica ha necessità di strutture leggere, di dimensioni contenute”.

7. Sempre in tema di crociere, Monopoli a sud (con una viabilità rinnovata) e Manfredonia a nord, quali potenzialità si stanno evidenziando per rendere competitivo l'intero sistema portuale dell'Adriatico Meridionale?

“Si stanno ben posizionando nel segmento small Luxury Cruises. Molto interessante per le ricadute economiche sulle città scalate, per la capacità di spesa dei crocieristi e perché spesso queste navi sostano di notte (overnight)”.

8. Un'ultima domanda: come procede la pianificazione nel rendere più smart i porti del sistema?

“Investendo massicciamente in innovazione tecnologica e offrendo i nostri porti come Innovation hub e test field alle imprese”.

Il Sul al Ministero «Ridimensionare la concessione a Mct»

Domenico LatinoGIOIA TAURO Istituire un tavolo interministeriale permanente che veda coinvolti il MIT, il MISE, il ministero per il Sud e quello del Lavoro e delle Politiche sociali per valutare assieme all' **Autorità portuale** le azioni da mettere in campo per il rilancio del porto e dell' area industriale di Gioia Tauro, valutando anche la possibilità di un' eventuale ridimensionamento della concessione ad MCT, per quei tratti di banchina sottoutilizzati. Questo permetterebbe di mettere a gara internazionale gli spazi a nuovi terminalisti, generando "concorrenza", competizione, voglia di crescere, investire e sviluppare, in un area dalle enormi potenzialità. È quanto propone il sindacato SUL in vista della prossima riunione a Roma con il viceministro Rixi che dovrebbe convocata tra il 10 e il 15 novembre. «Sembra che qualcosa si stia muovendo, nonostante siano passati circa quaranta giorni dall' ultimo incontro, lo scorso 10 settembre - evidenzia il Coordinamento **portuali** in una lunga nota -. Auspichiamo concretezza, idee chiare sul da farsi e la speranza che questo ritardo sia servito proprio ad approfondire lo studio della storia del porto dell' ultimo decennio».

Il SUL ricorda, quindi, di aver consegnato al tavolo romano una dettagliata relazione con allegate alcune pagine dei programmi d' investimento di Medcenter in concomitanza delle richieste annuali di rinnovo della Cigs, «programmi poi in parte disattesi», evidenziando le problematiche cogenti dell' intera area **portuale**. Per il sindacato occorre partire dalle cose più urgenti: «I lavoratori - si spiega nel comunicato - hanno dato tanto per il porto e poi si sono visti licenziati, anche dopo 15-20 anni di servizio, e collocati in un' Agenzia alla quale in 14 mesi non è stata richiesta nessuna risorsa, né tantomeno vi sono state ricollocazioni o corsi professionali di riqualificazione come invece era previsto. Non possiamo permettere altre umiliazioni in caso di assunzioni». Le aziende, infatti, per i potenziali neoassunti vorrebbero contratti a tutele crescenti, con tutte le criticità del Jobs Act.

Inoltre, la diversificazione delle attività diventa indispensabile se si vuole realmente il rilancio dell' area: «Serve la realizzazione delle opere previste nell' APQ del 2016 (gateway ferroviario, piattaforma di riparazione dei container, bacino di carenaggio). Serve porre fine alla guerra in atto tra terminalista MCT e il cliente socio MSC, richiamando le parti a mantenere gli impegni assunti in questi anni in merito a nuovi investimenti, nuovi volumi di contenitori e sviluppo di nuove attività visti gli enormi spazi inutilizzati

-segue-

e la Zes a sostegno dello sviluppo della logistica». Il SUL fa sapere che, se necessario, non esiterà ad aprire una vertenza: «È ora che il destino del porto non sia lasciato nelle mani dei due attori principali del declino in atto».

Per il sindacato occorre rilanciare la concorrenza e diversificare l'attività.

"Porto Franco", il pm della Dda chiede 24 condanne per 160 anni

Associazione mafiosa, riciclaggio, contrabbando, frode fiscale le accuse

Francesco Altomontepalmi Sono 160 gli anni di carcere chiesti al collegio del Tribunale di Palmi nel processo "Porto franco" contro le cosche Pesce e Molè. Ieri sera il pubblico ministero della Procura antimafia di Reggio Calabria, Giulia Pantano, ha concluso la due giorni in cui ha diviso la sua requisitoria, iniziata lo scorsa settimana.

Il pm ha chiesto 24 condanne, 2 assoluzioni e non doversi procedere nei confronti di 10 imputati per prescrizione dei reati contestati.

Le richieste di condanna Queste le richieste di condanne della Distrettuale antimafia di Reggio Calabria: Francesco Pesce 6 anni di reclusione, Domenico Sibio 12 anni, Giuseppe Comandè 12 anni, Domenico Franco 16 anni, Francesco Rachele 15 anni, Nicola Filardo 12 anni, Amelia Bonarrigo 6 anni, Giuseppe Zungri 6 anni, Teodoro Aversa 4 anni 8 mesi, Michele Molè 2 anni 3 mesi, Giuseppe Chindamo 7 anni 6 mesi, Teodoro D' Agostino 6 anni, Angelo Ferraro 7 anni, Salvatore Di Bartolo 7 anni, Francesco Gaetano 7 anni e sei mesi, Domenico Corrao 8 anni, Giuseppe Rizzo 6 anni, Laura Speranza 2 anni e tre mesi, Giuseppe Galizia 3 anni, Michele Gallo 3 anni, Diego Giovinazzo 4 anni, Domenico Valerioti 3 anni e tre mesi, Danilo Maio 3 anni, Salvatore Spina un anno e 3 mesi.

Assoluzioni richieste per Raffaele Rizzo e Domenico Luccisano. Per Nicola Racheli, Natale Calabrese, Carmelo Punteri, Felicia Crisafulli, Renato Giacobbe, Mario Antonino Rao, Antonio Messina, Pasquale Figliuzzi, Bruno Comandè, Giovanni Ventre, la Procura ha chiesto l' esclusione dell' aggravante mafiosa e, quindi, non doversi procedere per la prescrizione degli altri reati.

Le difese inizieranno le arringhe difensive davanti al collegio del Tribunale di Palmi il 12 dicembre.

Le accuse I reati per i quali sono sotto processo sono associazione mafiosa riciclaggio di proventi di illecita provenienza, trasferimento fraudolento di valori, contrabbando di gasolio e di merce contraffatta, frode fiscale attraverso l' utilizzo e l' emissione di fatture per operazioni inesistenti. Tutti reati aggravati dalle modalità mafiose.

Le indagini, coordinate dalla Dda reggina, avrebbero accertato l' esistenza di rilevanti infiltrazioni delle cosche di 'ndrangheta "Pesce" e "Molè" nell' indotto del terziario che opera nell' area portuale della

-segue-

Piana di Gioia Tauro, con particolare riferimento ai servizi connessi al traffico mercantile generato dallo scalo marittimo e con la conseguente «indebita percezione di rilevanti illeciti profitti».

Il porto e l'ombra dei Pesce L'indagine avrebbe dimostrato come la cosca Pesce si sarebbe infiltrata nel tessuto economico dei servizi connessi all'imponente operatività del porto di Gioia Tauro esercitando un soffocante controllo sulle attività economiche della zona portuale, diretto ad assicurare all'organizzazione ingenti risorse finanziarie, mirando poi a ripulire i proventi dei reati consumati grazie anche all'aiuto di soggetti estranei all'organizzazione mafiosa.

L'inchiesta avrebbe consentito di portare alla luce l'asfissiante sistema di controllo dei servizi connessi alle operazioni di import-export e di trasporto merci per conto terzi dalle cosche nel porto di Gioia, nonché di ritenere provata l'appartenenza all'organizzazione criminale di stampo mafioso di soggetti fino ad ora non coinvolti in altre operazioni di polizia.

Una nuova nave Blufferries in servizio nello stretto di Messina, operativa da dicembre 2018

(FERPRESS) – Messina, 24 OTT – È approdata ieri mattina nel porto di Messina la nuova nave Trinacria per il servizio di traghettamento nello Stretto. Blufferries, controllata di Rete Ferroviaria Italiana, società del Gruppo FS Italiane, amplia così la propria flotta navale dedicata ai servizi di traghettamento passeggeri e merci tra Messina e Villa San Giovanni.

Trinacria, costruita dalla Ocean Freedom Shipping Company in Grecia, è lunga 104 metri, larga 18 metri e si distingue per la maggiore capacità di carico. Ha un ponte dedicato al transito degli automezzi e uno per i passeggeri e potrà trasportare fino a 23 tir o 150 autoveicoli e 400 passeggeri. La nuova nave risponde a criteri di maggiore ecosostenibilità, grazie a minori consumi di carburante (-30%) e riduzione del 50% delle emissioni di CO2.

La nuova nave Trinacria, in servizio da dicembre 2018, garantirà anche il servizio di trasporto per le persone a ridotta mobilità (PRM), assicurando elevati standard di qualità, con minori vibrazioni e maggiore comfort per i viaggiatori.

L'investimento economico è di 14,5 milioni di euro:

Blufferries ha già esercitato l'opzione con Ocean Freedom Shipping Company per la costruzione di una seconda nave traghetto, gemella di Trinacria, per un ulteriore investimento di 14 milioni di euro. La nuova nave sarà pronta nel 2020 e completerà così il rinnovo della flotta, testimoniando l'impegno del Gruppo FS Italiane e di Rete Ferroviaria Italiana per i servizi di traghettamento tra le sponde dello Stretto.

nessuna opposizione del ministro alla decisione di del rio

Assoporto: «Ha deciso Toninelli»

Assoporto sollecita l' azione politica a salvaguardia del porto e dell' economia che vi ruota attorno, ritendendo necessario un patto di coesione e sviluppo sociale a salvaguardia degli interessi della comunità e per lo sviluppo dei territori. Marina Noè, presidente dell' associazione, si dice preoccupata perché il consulente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale avrebbe suggerito l' esclusione delle zone con vincoli ambientali che, di fatto, escluderebbero le aree ricadenti nei territori di Augusta, Melilli, Priolo e parte di Siracusa.

«Ancora più preoccupanti- dice- le notizie apprese in riferimento al "tentato scippo" della sede dell' Adps». Assoporto nell' attesa del pronunciamento del Tar, previsto per gli di novembre continua a porre la massima attenzione al ripristino della legalità in riferimento al decreto Del Rio che ordina il trasferimento della sede da Augusta a Catania.

«In una recente conferenza abbiamo appreso che, per ragioni che ci sfuggono, il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli, non avrebbe dato mandato all' avvocatura dello Stato di presentare una nuova memoria che ribalti le posizioni assunte dall' allora ministro, decidendo, di fatto, di lasciare che sia la Magistratura a mettere la parola fine alla questione. I giudici del Tar si esprimeranno tenendo conto della posizione assunta dall' avvocatura secondo le volontà dell' allora ministro Delrio». Per giorno 27 Assoproto ha organizzato un incontro con i deputati regionali, nazionali, il senatore Pisani e il sindaco Di Pietro. Agnese Siliato.

Assoporto Augusta: definire al più presto patto di coesione e sviluppo sociale per salvaguardare interessi della nostra comunità

(FERPRESS) – Augusta, 23 OTT – “Assoporto Augusta a distanza di circa otto mesi dall’incontro, torna sugli argomenti sottoposti all’attenzione della politica, argomenti di quotidiana burocrazia che provocano parecchi disagi alle attività delle aziende del comparto portuale”. Lo riferisce una nota di Assoporto.

“E’ recente la notizia che la Regione Sicilia si stia dotando di linee guida per la scelta dei territori cui far ricadere le aree ZES. Pare che il consulente dell’ADSP della Sicilia Orientale – si legge ancora – abbia suggerito l’esclusione delle zone con vincoli ambientali che, di fatto, escluderebbero le aree ricadenti nei territori di Augusta, Melilli, Priolo e parte di Siracusa.

Ancora più preoccupanti le notizie apprese in queste settimane in riferimento al “tentato scippo” della sede dell’ADSP di Sicilia Orientale. Assoporto Augusta, nell’attesa del pronunciamento del TAR, previsto all’inizio di novembre, continua a porre la massima attenzione al ripristino della legalità in riferimento sul decreto Del Rio che ordina il trasferimento della sede da Augusta a Catania.

In una recente conferenza stampa che si è svolta a palazzo di città, abbiamo appreso che, per ragioni che ci sfuggono, sembra che il Ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli, non sembra essere interessato. Non ha dato mandato all’Avvocatura dello Stato di presentare una nuova memoria che ribalti le posizioni assunte dall’allora Ministro DelRio, decidendo, di fatto, di lasciare che sia la Magistratura a mettere la parola fine alla questione. Tale decisione comporterà la conseguenza che i giudici del TAR si esprimeranno tenendo conto della posizione assunta dall’avvocatura secondo le volontà dell’allora ministro DelRio.

A meno che, dunque che non abbia il ministero deciso che la posizione assunta dall’ex ministro, di spostare la sede dell’ADSP da Augusta a Catania è condivisa, non si dovrebbe rimanere inermi ma decidere di assumere con coraggio la posizione, facendo predisporre apposita memoria difensiva ovvero ritirando in autotutela ed in quanto non condiviso il Decreto del Ministro Del Rio”.

“Per tutti questi motivi Assoporto di Augusta – conclude la nota – sabato 27 ottobre, ha invitato i Deputati regionali, nazionali, il Senatore ed il Sindaco di città ad un incontro dove, oltre agli argomenti su indicati, proporrà altri punti che meritano un’analisi e profonde riflessioni. Siamo sempre più convinti che le battaglie si combattono mettendo in campo tutte le forze disponibili.

Non c’è più tempo, occorre definire al più presto un patto di coesione e sviluppo sociale a salvaguardia degli interessi della nostra comunità e per lo sviluppo dei nostri territori. Abbiamo necessità di avere risposte chiare da chi ci governa e prende decisioni in nome di un popolo che li ha eletti”

Pescara: al via i lavori per l'installazione dei parabordi per l'ormeggio delle imbarcazioni da pesca

(FERPRESS) – Pescara, 23 OTT – Sono iniziati oggi i lavori nel porto di Pescara per l'installazione dei parabordi per l'ormeggio delle imbarcazioni da pesca. L'intervento dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale interessa 250 metri della banchina sud del porto canale dove saranno posizionati 38 parabordi.

Sullo stesso tratto di banchina saranno poi fissati anche 11 anelli di ormeggio per i pescherecci. L'investimento complessivo per questo intervento è di circa 100 mila euro. I lavori per i parabordi navali vengono effettuati dalla Marine Management di Torino, che interviene sull'area, su cui è sospeso l'accesso per tutta la durata dell'intervento, in stretto coordinamento con la Capitaneria di porto di Pescara.

“La sicurezza dei lavoratori e del lavoro delle imprese è una delle principali priorità di ogni azione di nostra competenza – afferma Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale – perché la sicurezza non si baratta con niente”. Questo intervento, aggiunge Giampieri, “è la risposta ad una esigenza specifica degli operatori. È nostro compito, infatti, cercare di facilitare il più possibile le loro attività in modo che si traducano in sviluppo dell'economia e occupazione per il territorio”.

Informazioni Marittime

Scambi Ue-Gran Bretagna, la comunità marittima sollecita l'accordo

L'European Network of Maritime Clusters discute sulle "preoccupanti conseguenze della Brexit per il settore"

L'export di beni e servizi dall'Unione Europea verso la Gran Bretagna vale 365 miliardi di euro, pari al 54% di tutte le importazioni effettuate dal Regno Unito, mentre l'export britannico verso l'Ue vale 274 miliardi, pari al 43% delle esportazioni totali del Paese. Il dato è fornito dall'**European Network of Maritime Clusters (Enmc)**, che ha tenuto il proprio meeting annuale a Malta il 16 ottobre scorso, affrontando – appunto – anche il tema delle preoccupanti conseguenze della Brexit per il settore marittimo. Per questo la comunità marittima europea sostiene l'obiettivo di Maritime UK (il cluster marittimo britannico) di giungere ad un accordo reciprocamente vantaggioso tra Regno Unito e Ue. Al meeting ha partecipato per il Cluster marittimo italiano la Federazione del Sistema marittimo italiano (**Federazione del Mare**), rappresentata dal segretario generale Carlo Lombardi.

"In questa fase critica - spiega in una nota la Federazione del Mare – nei negoziati c'è bisogno di freddezza e di una attenzione mirata a raggiungere l'accordo sostenibile e reciprocamente vantaggioso su cui contano entrambe le parti. Dobbiamo essere in grado di fornire il più presto possibile certezza e stabilità alle nostre attività. L'accordo deve ridurre al minimo le difficoltà per le imprese marittime, evitando interruzioni nei porti e nei flussi lungo le complesse catene di approvvigionamento pan-europee che abbiamo costruito assieme. Le persone sono spesso trascurate in questo dibattito. Che si tratti di naviganti o dei tanti altri che lavorano nel settore marittimo - la più globale delle industrie - l'accordo deve far sì che le nostre popolazioni possano lavorare, vivere e muoversi in tutta Europa".

Dati sull'interscambio commerciale dell'Ue e dell'Italia con l'UK:

- attualmente l'export di beni e servizi dall'UE a 27 verso l'UK vale 365 miliardi di euro, pari al 54% di tutte le importazioni effettuate dal Regno Unito, mentre l'export britannico verso l'UE vale 274 miliardi, pari al 43% delle esportazioni totali del Paese (Fonte Espo 2017);

- gli scambi commerciali tra Italia e hanno raggiunto nel 2017 quota 34,5 miliardi di euro, di cui 23,1 miliardi di esportazioni verso la Gran Bretagna e 11,4 miliardi di euro di importazioni verso l'Italia (Fonte ICE 2017).

Informazioni Marittime

Fusione Moby-Tirrena, ok delle assemblee

Atto propedeutico al trasferimento del gruppo in Sardegna

Annunciata a luglio, la fusione tra Tirrenia e Moby è stata approvata dalle rispettive assemblee. «Un atto propedeutico – si legge in una nota - al trasferimento di tutto il gruppo in Sardegna, con le importanti ricadute economiche che ne derivano».

In futuro quindi questo gruppo avrà sede nell'isola italiana, «dopo più di un secolo in continente». Il gruppo Onorato ha poi continuato: «Impieghiamo più di cinquecento sardi e saremo impegnati nei prossimi anni in un ulteriore piano di espansione dell'organico sul territorio grazie ai nuovi investimenti in naviglio che porteranno in Sardegna i traghetti più grandi e green al mondo».

Demolizioni navali e vantaggi finanziari / FOCUS

Durante il 2017 le demolizioni navali sono andate avanti nel mondo al ritmo di circa 3 milioni di tonnellate di portata lorda/mese. L'analisi di Marco Macciò per TTM.

Durante il 2017 le demolizioni navali sono andate avanti nel mondo al ritmo di circa 3 milioni di tonnellate di portata lorda/mese. Dunque, l'anno scorso quasi il 2% dell'intera flotta è uscito di scena diventando rottame.

Nei primi otto mesi del 2018 le cose non sono andate molto diversamente, se dei vari tipi di navi si fa d'ogni erba un fascio. Tutto, però, cambia, se si scompongono le cifre in base al genere di tonnellaggio. Che balza fuori? Fondamentalmente, due cose. Innanzitutto, che per ogni 10 tonnellate di portata lorda rottamate nei primi 2/3 di quest'anno quasi 9 tonnellate erano bulk tonnage. Viceversa, l'anno scorso le navi destinate al trasporto di rinfuse secche, le cisterne e quelle poche unità ancora in servizio adatte alla movimentazione tanto degli oli minerali, quanto del carbone, del minerale di ferro, delle granaglie, ecc. (le cosiddette "combo") erano un aggregato pari a poco più del 70% dell'intero tonnellaggio trasformato in scrap.

Secondariamente, e qui sta il punto focale, le statistiche 2018 relative al bulk tonnage finora venduto per rottamazione informano che le petroliere rappresentano ben i $\frac{3}{4}$ del totale, avendo la cosiddetta scrapping activity fatto un balzo all'insù nel caso delle tanker e **uno scioglimento nel caso delle bulkcarrier.** Infatti, quest'anno le demolizioni di petroliere hanno viaggiato al ritmo mensile di 2,1 milioni di tonnellate di portata lorda (cioè una dimensione più che doppia rispetto agli 0,9 milioni registrati in media nel 2017), mentre l'avvio di bulkcarrier ai cosiddetti recycling yard è crollato: 0,3 milioni di tonnellate/mese contro l'1,7 milioni /mese nel 2017. Del resto, perché sorprendersi?

[Acquista una copia digitale di TTM per continuare la lettura](#)

Le emissioni e l'inquieto mercato dello shipping / ANALISI

Tra tragedie e pesanti cadute, lo shipping continua a cavalcare un mercato sempre più inquieto. L'analisi di Giorgio Carozzi per TTM.

Tra tragedie e pesanti cadute, lo shipping continua a cavalcare un mercato sempre più inquieto. Capita adesso che la riduzione allo 0,5% del tenore di zolfo del bunker che entrerà in vigore nel 2020, venga percepita da molti come un'autentica rivoluzione, **destinata a cambiare profondamente posizioni di potere ed equilibri consolidati**. In realtà questa misura rappresenterà solo il primo passo di un processo destinato ad innovare in maniera radicale il modo di lavorare dello shipping, un'industria fra le più tradizionali e refrattarie al cambiamento. La riduzione dei consumi e quindi delle emissioni viene misurata sulla base dell'**Energy Efficiency Design Index (EEDI)**. Tra il 2012 ed il 2014 l'introduzione delle cosiddette "eco-ships" ha già consentito di abbattere in maniera significativa le emissioni, grazie all'adozione di nuovi e più efficienti sistemi di propulsione idonei allo 'slow steaming'. Con gli standard EEDI, una nave costruita nel 2025 dovrà avere un'efficienza energetica del 30% superiore rispetto ad una nave simile costruita prima del 2013. Un punto di partenza importante verso innovazioni ancora più sostanziali in grado di raggiungere gli obiettivi fissati dall'IMO per la riduzione del 40% delle emissioni entro il 2030 e fra il 50% ed il 70% entro il 2050. Traguardo ambizioso ma possibile con un sostanziale rinnovamento della flotta globale.

Per adeguarsi agli standard richiesti nel 2020, molti armatori stanno investendo sugli scrubber. Nonostante la forte accelerazione degli ordini registrati negli ultimi mesi, tuttavia, fra due anni ne sarà dotato meno del 5% della flotta mondiale. Un punto critico sarà quindi la disponibilità per la maggioranza delle navi di bunker pulito nei porti, con ulteriore necessità che le strutture terminalistiche più avanzate si dotino di servizi adeguati. L'attenzione sarà in futuro sempre più focalizzata anche su navi in grado di operare con carburanti alternativi come LNG / LPG, che emettono zero SOx e il 90% in meno di NOx. Per raggiungere gli obiettivi si dovrà però ridefinire in maniera complessiva il modo con cui le navi sono progettate e gestite. Un lavoro immane per compagnie di navigazione, cantieri e costruttori dei sistemi di propulsione che probabilmente porterà ad una ulteriore concentrazione fra le società armatoriali. Negli ultimi due anni il settore del trasporto container ha anticipato la tendenza, con una serie di fusioni ed acquisizioni che hanno scremato il mercato in maniera davvero drastica.

Rispetto alle venti compagnie alleate in nove consorzi di dieci anni fa, oggi l'80% dei traffici container è gestito da nove compagnie riunite in tre alleanze, e altre importanti operazioni sono in corso. **Probabile quindi che nel 2020 la quasi totalità del mercato sarà controllato da cinque o sei mega compagnie.** La mancanza di profitti nel settore container ma anche negli altri segmenti del trasporto marittimo, dalle rinfuse solide a quelle liquide, per non parlare dei traghetti, è l'ostacolo maggiore alla condivisione degli obiettivi fissati dall'IMO. Nell'avvicinarsi delle prime scadenze, le compagnie più avvedute si sono convinte della necessità di una **'full compliance'** ambientale senza se e senza ma. Una svolta destinata a cambiare in poco tempo un'industria abituata da 200 anni ad utilizzare energia fossile, prima con il carbone poi con il petrolio. Fra dieci anni tutto cambierà. Magari anche con il ritorno all'utile da parte delle imprese armatoriali più avvedute, già oggi prime artefici e protagoniste del cambiamento.

Conftrasporto-Confcommercio: nella giusta direzione le intenzioni di Toninelli sui temi dell'autotrasporto

(FERPRESS) – Roma, 23 OTT – Conftrasporto definisce apprezzabili e orientate nella giusta direzione le intenzioni comunicate alle agenzie di stampa sui temi dell'autotrasporto. “La decisione di rimpinguare i fondi per le spese non documentate, nel rispetto di quanto sottoscritto a luglio con Unatras, va certamente nella linea giusta”, afferma il vicepresidente di Confcommercio e di Conftrasporto Paolo Uggè.

Significativamente positivi, per la Confederazione, anche le dichiarazioni sulla compensazione dell'accisa, sulla rottamazione per il rinnovo del parco circolante, il rifinanziamento delle misure per il trasporto intermodale e la conferma delle riduzioni compensate sui pedaggi autostradali.

Alle preoccupazioni espresse dal ministro Toninelli sul rischio che le risorse, alla luce degli interventi inseriti nella legge di bilancio costringano il governo a spostare nel 2019 alcune misure, Conftrasporto ribadisce, nel più ampio spirito di collaborazione, che – con le misure adeguate e senza costi aggiuntivi per lo Stato – si possono trovare soluzioni idonee e si possa rispondere pienamente alle attese della categoria.

Il rinvio al 2019 non pare essere la scelta idonea, in quanto interromperebbe un circuito virtuoso, peggiorando la competitività degli operatori nazionali. Il criterio da seguire sulla compensazione dell'accisa che renderebbe disponibili le risorse, per Conftrasporto-Confcommercio è quello della sostenibilità, per la compensazione dell'accisa. Vale insomma lo slogan ‘chi più inquina più paga’.

Nautica Italiana: continuano gli incontri istituzionali

Il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, assieme ai vertici di Nautica Italiana al Versilia Yachting Rendez-Vous

Appuntamenti di rilievo quelli di Nautica Italiana con il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi e il Presidente della Regione Lombardia, Attilio Fontana. In settimana, a Roma, quello con il Ministro del Turismo e delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, Gian Marco Centinaio

Un ottobre ricco di appuntamenti strategici quello che vede coinvolta Nautica Italiana in vista della prossima edizione del Versilia Yachting Rendez-vous (Viareggio, 9 - 12 maggio 2019) e, più in generale, di presentazione istituzionale di una serie di iniziative volte a promuovere l'intero comparto nautico nazionale.

Lunedì 15 ottobre una delegazione guidata dal Presidente di Nautica Italiana Lamberto Tacoli insieme ai partner Fiera Milano, Distretto nautico della Toscana e Navigo hanno incontrato il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ottenendo la piena riconferma dei fondi regionali a sostegno del Versilia Yachting Rendez-vous 2019, con estensione degli stessi fino al 2021. Un risultato importante che si aggiunge al riconoscimento ottenuto dal MISE e da ICE per le attività di internazionalizzazione del salone viareggino.

“Il Distretto toscano è fra i primi al mondo per concentrazione industriale di produttori di yacht e per tutta la filiera, ponendosi anche geograficamente nella condizione ideale di poter ospitare una vetrina internazionale che speriamo possa contribuire, sinergicamente e complementariamente, al palinsesto delle altre fiere nazionali - a partire dal Salone di Genova - alla ripartenza del mercato domestico e a riposizionare il nostro Paese ai vertici non solo della produzione e dell'export, ma anche dell'attrazione di clienti, investitori, operatori e visitatori”, così Lamberto Tacoli a margine dell'incontro con il Governatore Rossi.

- segue

Martedì 16 ottobre si è poi svolto l'incontro con il Presidente della Regione Lombardia, Attilio Fontana, che ha espresso grande apprezzamento per Nautica Italiana e ha voluto ricordare come la Nautica sia una delle filiere produttive e commerciali in assoluto più fiorenti della regione nonché asset strategico irrinunciabile per l'intero Paese. Fontana ha poi assicurato il massimo sostegno ai progetti dell'Associazione anche in termini di promozione presso il Governo centrale di Roma.

Oggi, mercoledì 24 si terrà l'incontro con il Ministro del Turismo e delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, Gian Marco Centinaio, al quale verrà illustrata la strategia di Nautica Italiana per lo sviluppo del turismo nautico come motore di slancio economico per il Paese, oltre ad altre proposte specifiche su temi importanti per l'economia e il lavoro in ambito marittimo, come la qualifica dei titoli professionali e la questione, ancora aperta, dei rapporti fra pescatori e porti turistici.

L'incontro, che fa seguito a quello già avuto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli che, di fatto, ha accelerato l'entrata in vigore del Registro Telematico e recepito le proposte di Nautica Italiana sulla Bandiera Italiana, precede quello in corso di programmazione con il Vice Presidente del Consiglio e Ministro allo Sviluppo Economico e del Lavoro, Luigi Di Maio, al quale verrà chiesto di rinnovare l'impegno assunto dall'Istituto per il Commercio con l'Estero per il supporto all'internazionalizzazione delle imprese italiane e al quale verrà presentata una proposta di contratto di settore per la nautica.

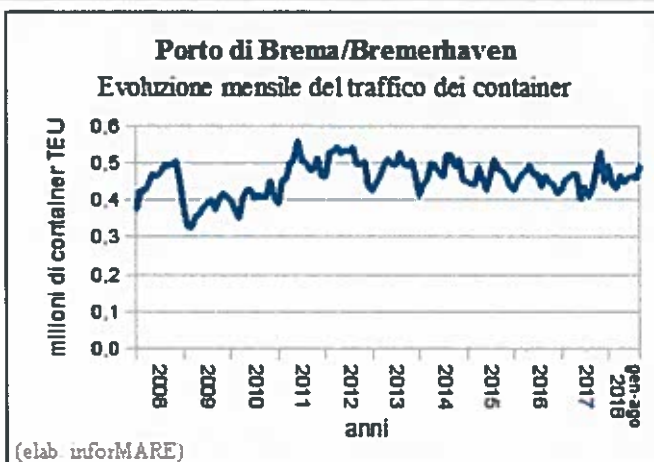
THE Alliance conferma il trasferimento di quattro servizi transatlantici dal porto di Bremerhaven a quello di Amburgo

Eurogate accusa il colpo e specifica che si tratta di una decisione assunta dalla Hapag-Lloyd, che è partner della HHLA

Il consorzio armatoriale THE Alliance, che è formato dalla compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd, da quella giapponese Ocean Network Express (ONE) e dalla taiwanese Yang Ming, ha confermato il trasferimento dal porto di Bremerhaven a quello di Amburgo di una quota consistente dei propri servizi transatlantici, prospettiva ora avveratasi che nelle scorse settimane aveva allarmato la comunità di Brema (*inforMARE* del 24 agosto 2018).

All'inizio del prossimo anno l'alleanza armatoriale trasferirà ben quattro servizi transatlantici che attualmente fanno scalo al terminal Container Terminal Bremerhaven (CTB) gestito dal gruppo terminalista Eurogate nel porto di Bremerhaven al Container Terminal Altenwerder (CTA) del gruppo terminalista Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) nel porto di Amburgo.

I timori della comunità portuale di Brema per la perdita di una fetta rilevante di traffico containerizzato si avvera in un momento in cui questa tipologia di traffico movimentata nello scalo portuale di Bremerhaven sta mostrando una netta ripresa: dopo un primo tri-



mestri del 2018 chiusi con una flessione del -3,2% dei container movimentati nel periodo e dopo un trimestre successivo in cui è stata registrata una crescita del +4,8%, nel successivo bimestre di alta stagione luglio-agosto il traffico dei container movimentato nel porto di Brema/Bremerhaven è stato pari a 952mila teu, con un incremento del +12,4% sul corrispondente periodo del 2017. Il solo mese di agosto del 2018, con un totale di 491mila teu, è stato archiviato con un aumento del +13,0%.

La decisione di THE Alliance è ovviamente particolarmente negativa per il gruppo Eurogate, che se da una parte ha specificato che tale annuncio non è giunto inatteso dall'altra ha pungentemente manifestato perplessità per i limiti infrastrutturali che limitano l'accesso delle grandi navi al terminal CTA di Amburgo e ha lasciato intendere, lasciando poco spazio a differenti interpretazioni, che la decisione è legata al "peso" nell'ambito del consorzio armatoriale della Hapag-Lloyd, compagnia di navigazione che tra l'altro ha un azionista in comune con la HHLA: la HGV (Hamburger Ge-

sellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmangement GmbH), società integralmente controllata dall'amministrazione della città di Brema, che detiene il 68% del capitale della HHLA e il 13,9% del capitale della Hapag-Lloyd.

«Per molti anni - ha spiegato l'amministratore delegato del gruppo terminalista tedesco Eurogate, Michael Blach - abbiamo valutato attentamente l'evoluzione delle dimensioni delle navi nel segmento del traffico containerizzato internazionale e il loro impatto sui porti europei. Facendo riferimento al CTA, è evidente che a causa della situazione infrastrutturale - in questo caso a causa del ponte Köhlbrand (viadotto posto a valle del terminal CTA che attraversa il Köhlbrand, ramo secondario dell'Elba, ndr) - l'impiego delle più grandi classi di navi portacontainer è possibile solo in modo limitato. Nonostante ciò - ha precisato Blach - noi rispettiamo la libera decisione imprenditoriale del partner della CTA, la Hapag-Lloyd, di spostare ad Amburgo le sue portacontainer più piccole impiegate nei servizi transatlantici al fine di assicurare il miglior utilizzo possibile del CTA».



Blach ha ammesso che questa decisione avrà come effetto una diminuzione del traffico movimentato al terminal CTB e dei risultati economici del gruppo, con riflessi negativi anche sull'occupazione: «naturalmente - ha confermato - questa non è una buona notizia per il gruppo Eurogate, perché dobbiamo aspettarci un corrispondente impatto sui dati dei ricavi e degli utili complessivi e sull'occupazione all'Eurogate Container Terminal Bremerhaven. Tuttavia - ha precisato - in futuro il ruolo di Bremerhaven quale importante hub internazionale per il traffico dei container è destinato a crescere».

Un incendio ha distrutto la nuova sede di Savona dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale

Nessun danno per i 40 dipendenti dell'ente che erano negli uffici

Oggi a Savona un incendio devastato la nuova palazzina che ospita la sede savonese dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale, incidente che non ha provocato alcun danno per i 40 dipendenti dell'ente che erano negli uffici. I vigili del fuoco, prontamente intervenuti, hanno provveduto a domare le fiamme in poco meno

di tre ore scongiurando il pericolo che l'incendio potesse estendersi ad alcuni capannoni adiacenti.

I varchi portuali, chiusi per consentire le operazioni di spegnimento dell'incendio, sono stati riaperti alle attività già dopo quattro ore. Una volta "raffreddata" la struttura danneggiata i vigili del fuoco effettueranno i sopralluoghi necessari al fine di fornire all'autorità giudiziaria gli esiti degli accertamenti sulle cause dell'incendio.

L'AdSP ha reso noto che, al fine di garantire la piena operatività dello scalo portuale, ha immediatamente disposto la dislocazione del personale nella vecchia sede dell'ex Autorità Portuale di Savona e la possibilità di operare in remoto attraverso la rete telematica dell'Autorità di Sistema. L'ente ha evidenziato inoltre che a seguito dell'incidente l'attività nel porto di Savona non subirà comunque ritardi o contraccolpi.



Accordo di partnership strategica tra la britannica GNS e l'italiana SIRM

L'obiettivo è di fornire servizi basati su cloud agli armatori e ai gestori di navi

La britannica Global Navigation Solutions Ltd. (GNS) e l'italiana SIRM (Società Italiana Radio Marittima) hanno siglato un accordo di partnership strategica con lo scopo di fornire servizi basati su



cloud agli armatori e ai gestori di navi, intesa - hanno spiegato le parti - che si baserà sulle competenze specifiche della GNS nel campo del software e della gestione di dati e sull'esperienza della SIRM nel campo del cloud computing e dei servizi di telecomunicazione e navigazione per il settore marittimo.

La collaborazione sarà incentrata inizialmente sull'integrazione dei prodotti FleetOnCloud® della SIRM e Voyager FLEET INSIGHT della GNS volti a consentire agli armatori di monitorare i movimenti delle navi delle loro flotte e le loro performance e di supportare la gestione degli incidenti da terra.

Spiegando le motivazioni che hanno indotto SIRM e GNS a rinsaldare ulteriormente la loro collaborazione, l'amministratore delegato della società italiana, Luca De Cesare, ha evidenziato che attualmente il settore marittimo si trova all'apice di una rivoluzione tecnologica: «con la crescita dei volumi di dati e con la necessità di risposte intelligenti in tempo reale per lo svolgimento dell'attività - ha rilevato - le compagnie stanno diventando sempre più dipendenti dalla tecnologia. Lavorando con GNS per mettere assieme la nostra esperienza nel campo delle comunicazioni con le

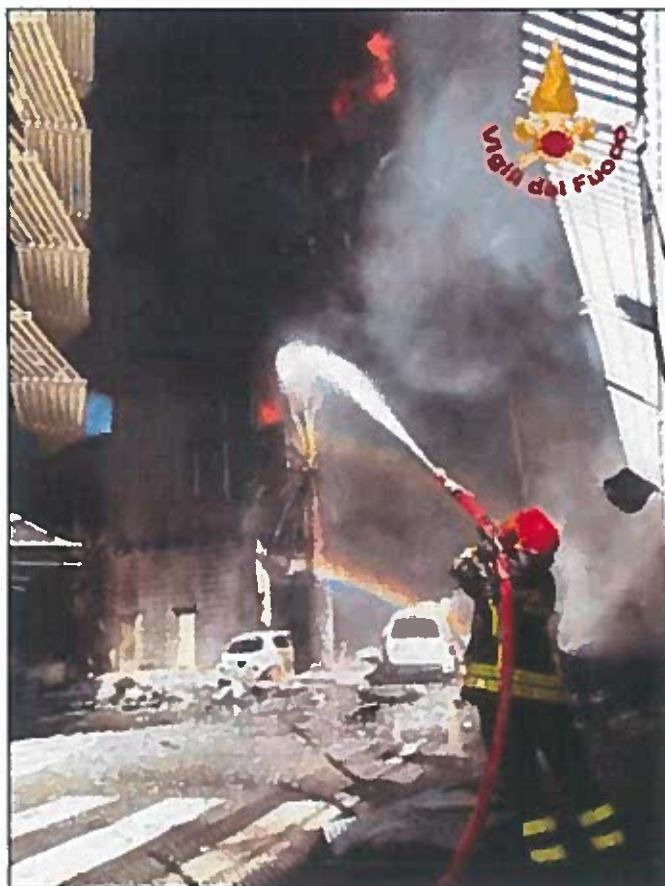
soluzioni per la navigazione all'avanguardia della GNS siamo assolutamente pronti ad aiutare le compagnie a risolvere difficili sfide tecnologiche, a migliorare l'efficienza operativa e la sicurezza».

Manifestando soddisfazione per l'accordo che intensifica la cooperazione con la SIRM, l'amministratore delegato della GNS, Paul Stanley - ha specificato che le due aziende «stanno sviluppando inedite e interessanti innovazioni per l'impiego sia a bordo che a terra con lo scopo di rispondere alle sfide degli utenti e per aiutare le compagnie di navigazione a raggiungere l'efficienza e i miglioramenti promessi dalla navigazione digitale».

Calo del traffico dei container nei terminal della DP World nel terzo trimestre

Sono stati movimentati 8,0 milioni di teu (-1,4%)

Dopo 19 trimestri consecutivi di crescita, nel periodo luglio-settembre di quest'anno il traffico dei container movimentato dai terminal portuali che fanno capo al gruppo DP World di Dubai ha mostrato una flessione essendo stati totalizzati 18,0 milioni di teu,



con una contrazione del -1,4% rispetto a 18,3 milioni di teu movimentati nel terzo trimestre del 2017. La riduzione è stata prodotta dal calo del -4,4% del traffico movimentato dai terminal del gruppo in Europa, Medio Oriente ed Africa che è ammontato a 7,3 milioni di teu, di cui 3,6 milioni di teu movimentati nei porti degli Emirati Arabi Uniti (-6,7%). Il lieve crescita sia il traffico movimentato nei porti di Asia, che si è attestato a 8,4 milioni di teu (+0,6%), sia il traffico totalizzato nei porti nelle Americhe e in Australia, che è stato pari a 2,3 milioni di teu (+1,0%).

Nei primi nove mesi del 2018 il traffico containerizzato complessivo è stato pari ad oltre 53,6 milioni di teu, con una progressione del +2,6% sullo stesso periodo dello scorso anno. I terminal in Europa, Medio Oriente ed Africa hanno movimentato 22,3 milioni di teu (+1,7%) di cui 11,3 milioni di teu movimentati negli Emirati Arabi Uniti (-2,1%), il traffico nei terminal in Asia è stato pari a quasi 24,7 milioni di teu (+3,1%) e quello nei terminal nelle Americhe e in Australia a 6,7 milioni di teu (+3,7%).

Sabato OOCL inaugurerà il nuovo servizio Mediterranean - West Africa

Scali ai porti di Genova, Valencia, Algeciras, Dakar, Tincan, Tema e Abidjan

La compagnia di navigazione Orient Overseas Container Line (OOCL) ha annunciato l'attivazione, con la partenza dal porto di Genova della portacontainer *Calais Trader* in programma sabato prossimo, del nuovo servizio Mediterranean - West Africa (MAF) che collegherà porti del Mediter-

aneo occidentale con quelli dell'Africa occidentale, rotta realizzata con la collaborazione delle compagnie COSCO, Messina, ZIM, CMA CGM, MSC e Arkas. La rotazione dei porti della linea, che ha frequenza settimanale, è la seguente: Genova, Valencia, Algeciras, Dakar, Tincan, Tema, Abidjan, Genova.

Incremento trimestrale dei ricavi e dei nuovi ordini della divisione Marine Solutions di Wärtsilä

Il gruppo finlandese ha chiuso il periodo luglio-settembre con un utile netto di 101 milioni di euro (+23%)

Nel terzo trimestre di quest'anno la finlandese Wärtsilä Corporation, azienda che realizza sistemi per la generazione di energia per il settore marino e terrestre, ha registrato un incremento del +13% dei ricavi che si sono attestati a 1,33 miliardi di euro rispetto a 1,17 miliardi nel corrispondente periodo del 2017. L'utile operativo è ammontato a 141 milioni di euro (+11%), l'utile ante imposte a 130 milioni di euro (+18%) e l'utile netto a 101 milioni di euro (+23%). La sola divisione Marine Solutions, che sviluppa sistemi per il settore navale, ha totalizzato ricavi pari a 307 milioni di euro (+9%).

Nel terzo trimestre del 2018 i nuovi ordini acquisiti da Wärtsilä hanno raggiunto un valore di 1,37 miliardi di euro, con un rialzo del +1% sullo stesso periodo dello scorso anno, e il valore dell'orderbook al 30 settembre scorso risultava pari a 5,92 miliardi di euro, con un aumento del +16% sul 30 settembre 2017. La sola divisione Marine Solutions ha incamerato nuovi ordini per 525 milioni di

euro (+55%) e il valore del portafoglio ordini si è attestato a 2,45 miliardi di euro (+21%).

Nei primi nove mesi di quest'anno i nuovi ordini ottenuti dal gruppo sono ammontati a 4,43 miliardi di euro, in crescita del +7% sul periodo gennaio-settembre del 2017, di cui 1,29 miliardi generati nel segmento navale (+33%). I ricavi hanno mostrato un aumento del +5% salendo a 3,64 miliardi di euro, di cui 867 milioni nel settore Marine Solutions (+9%). L'utile operativo è stato di 337 milioni di euro (+6%), l'utile ante imposte di 308 milioni (+10%) e l'utile netto di 233 milioni di euro (+11%).

Prevista entro fine anno la privatizzazione del porto fluviale di Novi Sad

Il termine per la presentazione delle offerte è stato prorogato al 21 novembre

Ieri il Ministero dell'Economia della Serbia ha annunciato l'estensione dal 22 ottobre al prossimo 21 novembre alle ore 15.00 del termine per la presentazione delle offerte nell'ambito della procedura di gara per la privatizzazione di Luka Novi Sad, la società che gestisce il porto fluviale di Novi Sad. L'apertura delle buste pervenute al dicastero avverrà il 23 novembre.

L'avvio della procedura di privatizzazione della società portuale risale all'ormai lontano 2007 e la proroga annunciata ieri dal governo, che prevede di concludere la procedura di gara entro fine anno, è l'ultima di una lunga serie di rinvii. In vendita c'è il 99,38% del capitale di Luka Novi Sad che è di proprietà statale e il prezzo a base d'asta è di circa 16 milioni di euro.



Accordo tra Assarmatori e il Dipartimento di Economia dell'Università di Genova

In programma la realizzazione di un corso per la formazione di futuri manager e dirigenti del settore della logistica

L'associazione armatoriale Assarmatori ha sottoscritto un protocollo d'intesa con il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova per promuovere la formazione e il perfezionamento professionale degli addetti operanti nei settori della logistica, dei trasporti, delle spedizioni, delle attività marittime e portuali.

L'accordo è stato siglato dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, e dal direttore del Dipartimento di Economia (DIEC), Luca Beltrametti, e si propone di mettere in atto forme di collaborazione reciproca attraverso un'attività scientifica e didattica finalizzata a un miglioramento e a un aggiornamento delle competenze, incidendo quindi su professionalità e imprenditorialità.

Oggetto dell'intesa è un corso riservato agli studenti iscritti a corso di laurea magistrale in Economia e Management Marittimo e Portuale, rivolto alla formazione di laureati che possano occupare posizioni di responsabilità all'interno delle imprese di trasporto marittimo e intermodale, di terminalismo portuale, nei servizi logistici nonché negli enti e nelle istituzioni che interagiscono in questo settore. Referenti del corso saranno Stefano Messina e Anna Sciomachen, coordinatore del corso di laurea magistrale EMMP.

Ok delle autorità all'acquisizione della Containerships da parte della CMA CGM

La transazione sarà portata a termine il 31 ottobre

Le autorità competenti hanno autorizzato il gruppo armatoriale francese CMA CGM a comprare le attività nel segmento dei container della finlandese Containerships, come da accordo raggiunto tra le due parti a metà di quest'anno (*informARE* del 20 giugno 2018). Secondo le previsioni, la transazione sarà portata a termine il prossimo 31 ottobre e i marchi Containerships plc, Multi-link Terminals Ltd and CD Holding Oy saranno integrati nel network europeo e mediterraneo della CMA CGM.

Venerdì a Milano si terrà l'edizione 2018 del Premio Il Logistico dell'Anno di Assologistica

In programma il convegno-tavola rotonda "Trasporto intermodale: quali idee, progetti e soluzioni per una logistica moderna ed efficiente?"

Venerdì prossimo a Milano, presso l'auditorium Gio' Ponti di Asolombarda, si terrà l'edizione 2018 del Premio Il Logistico dell'Anno, l'evento che premia l'impegno innovativo di manager e aziende e che è organizzato da Assologistica (l'associazione nazionale degli operatori di logistica in conto terzi), dalla sua divisione formativa Assologistica Cultura e Formazione e dal magazine "Eurommerci".

Nel corso dell'evento verranno consegnati anche premi riservati a

manager, imprenditori e professionisti che nel loro specifico ambito d'azione si sono rivelati particolarmente dediti all'evoluzione del settore della logistica. Verrà attribuita anche la Borsa di Studio Alvaro Spizzica sponsorizzata dal CIM - Centro Intermodale di Novara e riservata a un neo-laureato particolarmente meritevole per avere elaborato una tesi con ap-

porto di novità o analisi significative per il mondo della logistica.

Nella prima parte della mattinata la premiazione sarà preceduta da un convegno-tavola rotonda dal titolo "Trasporto intermodale: quali idee, progetti e soluzioni per una logistica moderna ed efficiente?".

Programma del convegno-tavola rotonda

ore 9.00 REGISTRAZIONE PARTECIPANTI

9.30 INIZIO LAVORI E SALUTI di Andrea GENTILE, Presidente ASSOLOGISTICA

Intervengono

Thomas BAUMGARTNER (Presidente FERCAM)

Francesco BENEVOLO (Direttore Operativo RAM LOGISTICA, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI)

Umberto BENEZZOLI (Direttore Generale FNM)

Guido Pietro BERTOLONE (Chief Executive Officer ARCESE)

Francesco CACCIAPUOTI (Responsabile Direzione Sviluppo Business - Responsabile Business Unit Fast MERCITALIA LOGISTICS)

Matteo GASPARATO (Presidente UIR - UNIONE INTERPORTI RIUNITI)

Oliviero GIANNOTTI (Ufficio Studi ASSOPORTI)

Sebastiano GRASSO (Managing director - Business Services CONTSHIP ITALIA GROUP)

Giancarlo LAGUZZI (Presidente FERCARGO)

Marco LOPEZ DE GONZALO (Professore di Diritto della Navigazione UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO - Partner STUDIO LEGALE MORDIGLIA)

Eugenio MUZIO (Presidente Commissione Trasporto Intermodale ASSOLOGISTICA)

Guido OTTOLENGHI (Presidente Gruppo Tecnico per la Logistica, i Trasporti e l'Economia del Mare CONFINDUSTRIA)

Ralf Charley SCHULTZE (Presidente UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport)

Alessandro VALENTI (Deputy Managing Director, Director Sales & Operations Shuttle Net West HUPAC INTERMODAL)

Pieralberto VECCHI (Amministratore Delegato DB CARGO ITALIA SERVICES)

Moderà il giornalista Massimo DE DONATO

12.30 CONSEGNA DEI PREMI "IL LOGISTICO DELL'ANNO 2018"

13.00 CHIUSURA LAVORI E LIGHT LUNCH



GNV

**TRAGHETTI PER
SICILIA. SARDEGNA. SPAGNA.
MAROCCO. TUNISIA. ALBANIA.**

