

Asoporti

Associazione Porti Italiani

Data
1 FEBBRAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...lavora per confermare i risultati ..."(Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Sistema ligure si riunisce il comitato di gestione..." (Informare, Ansa, The Medi Telegraph, Ansa, Repubblica, Trasporto Europa, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...15,8% i container, in calo io passeggeri..."(Il Nautilus)

Piombino:

"...Riunione operativa su crociere e turismo..."

(Il Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, Il Tirreno, Il Telegrafo)

Gioia Tauro:

"...i cinesi ci tagliano fuori..." (Il Sole 24 Ore)

"...Tempi biblici per lo sdoganamento..." (Il sole 24 Ore)

Cagliari:

"...numeri record per turismo e crocierismo..." (Messaggero Marittimo)

Catania:

"...riforma degli enti camerali..."(giornale di Sicilia)

Messina:

"...No accorpamento con Gioia Tauro..." (ilcittadinodimessina.it)

"...Abbiamo le risorse e gli strumenti, manca la progettualità..."
(La Sicilia, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Notiziario-CISCO-31-gennaio-2018

Porti campani in rete

Shipping-Bulletin-febbraio-marzo_final

Trieste lavora per confermare i risultati record del 2017

Zerbini: proseguire la sinergia tra istituzioni ed operatori portuali

TRIESTE – «Niente festeggiamenti, per confermare il lavoro fatto finora, il 2018 ha ancora bisogno della sinergia già in essere tra le istituzioni e con gli operatori portuali». Con questo chiaro messaggio il presidente del Propeller Club Port of Trieste, Fabrizio Zerbini, ha chiuso la serata che ha visto i maggiori terminalisti dello scalo del Friuli Venezia Giulia presentare i risultati del 2017 ma soprattutto i progetti di crescita per il 2018.

Non a caso, al termine delle relazioni, due interventi significativi sono stati riservati alla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani ed al Sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza. «E' stato un anno meraviglioso – ha detto il sindaco – anche grazie alle importanti realtà che abbiamo sul territorio». «Bisogna continuare a rafforzare il rapporto con le Dogane per chiarire come sfruttare al meglio le caratteristiche del Porto Franco, aumentare le relazioni internazionali – ha concluso Serracchiani – e ribadire che Trieste è il porto dell'intero Fvg, perché dietro allo scalo c'è l'intera piattaforma logistica della regione». Nel corso della serata aveva già preso la parola il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, evidenziando la crescita costante dello scalo negli ultimi anni, il forte impegno sul trasporto intermodale (Trieste è il primo scalo italiano per numero di treni) e sull'alta percentuale di container pieni (circa l'89%) rispetto al totale dei teu movimentati.

Antonio Gurrieri, amministratore delegato di Alpe Adria (società di logistica ed intermodale), aveva descritto in rapida sintesi i successi del 2017 (previsioni superate e 4.100 treni in totale), spiegando che il futuro sarà fondato su una strategia di rete, che comprende l'Interporto di Trieste.

Grandi novità nel prossimo biennio attendono anche il Gruppo Parisi, il cui presidente Francesco Parisi è intervenuto nella sua doppia veste: socio di minoranza di EMT (traffico ro-ro controllato dai turchi di Ekol) e rappresentante dell'associazione temporanea di imprese (con Icop Costruzioni, Cosmo Ambiente e Interporto Bologna) per la costruenda Piattaforma logistica.

Il professor Giacomo Borruso, presidente dell'interporto di Trieste fresco di un aumento di capitale ed una modifica dell'azionariato, ha illustrato l'operazione Wartsila, grazie alla quale sono stati acquistati due ampi capannoni e relativi spazi esterni della società di motoristica per dare vita a nuovi insediamenti industriali in regime di Punto Franco.

Enrico Samer (presidente della Samer & Co Shipping), del quale è stata ricordata la figura del padre Dario fondatore dell'azienda di famiglia, ha illustrato diversi aspetti della variegata serie di attività del Gruppo. Dai 13,6 milioni di investimenti per l'attività ro-ro dell'autostrada del mare con la Turchia (in collaborazione con gli armatori turchi di Un Ro-Ro) alle previsioni di crescita: entro il 2019 atteso un traffico di 100mila Teu e 260mila camion contro i circa 180mila camion e i quasi 50mila Teu del 2017.

Di petrolio aveva poi parlato Alessio Lilli (presidente ed Ad di Siot), forte dei 42,4 milioni di tonnellate di crude oil e delle 502 petroliere approdati al Porto di Trieste. «Sono felice di avere aumentato i traffici ma di avere diminuito la quota di mercato all'interno del Porto» aveva detto Lilli confermando il clima di collaborazione ed ottimismo che si respira già da qualche tempo tra i terminalisti dello scalo giuliano. Anche nel caso della Siot previsioni di crescita nel 2018, con importanti ricadute sul territorio.

-segue

L'ultima relazione era stata riservata a Fabrizio Zerbini in qualità di presidente di Trieste Marine Terminal, società di gestione del Molo VII, dove quest'anno sono arrivate 626 navi e sono stati movimentati più di 546mila Teu e oltre 2.200 treni con aumenti di volumi rispettivamente del 21,62% e del 47,7% sull'anno precedente.

«Le prospettive per il 2018 sono buone seppure in un contesto di forte competizione e del mercato internazionale non ancora consolidato – ha detto Zerbini – e va da sé che punteremo a battere il record dell'anno appena trascorso. Proseguono nel 2018 gli investimenti in tecnologia, equipment ed avranno inizio i lavori di allungamento del Molo VII. Ma l'investimento maggiore è quello sul personale, incrementato nel 2017, e la formazione dello stesso ed i risultati dell'anno scorso sono stati raggiunti anche grazie alle lavoratrici ed ai lavoratori tutti del terminal. I nuovi traguardi saranno ottenuti anche attraverso il forte impegno di chi ogni giorno presta la propria opera».

Informare

Prima riunione dell'anno del Comitato di gestione dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale

Deliberata una proroga fino al 31 marzo dei tempi di consegna del piano di sviluppo ed efficientamento della Culmv

Oggi si è riunito il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale che ha deliberato di concedere una proroga fino al prossimo 31 marzo dei tempi di consegna del piano di sviluppo ed efficientamento della compagnia portuale genovese Culmv in modo tale da consentire agli uffici di concludere la relativa istruttoria entro il 30 aprile. La proroga è stata decisa alla luce delle novità introdotte a livello normativo a fine 2017 riguardanti il lavoro portuale e davanti alle criticità occupazionali della Compagnia Pietro Chiesa, nonché di fronte all'istanza della Culmv di ammettere 53 lavoratori interinali allo status di "soci speciali".

Inoltre il Comitato, relativamente al "procedimento ricognitorio degli assetti concessori facenti capo a Centro Servizi Derna S.r.l. e all'A.T.I. "Messina San Giorgio", ha espresso parere favorevole alla distribuzione delle aree del comprensorio che riporta in capo a CSD un'area di circa 16.500 metri quadri a nord di Ponte Canepa in coerenza con atti già deliberati dall'ex Autorità Portuale di Genova.

Infine è stato approvato il Piano triennale Anticorruzione, così come disposto da Anac, che indica le possibili azioni per prevenire il rischio corruzione essenzialmente attraverso l'innalzamento del livello di trasparenza delle procedure e con una ulteriore digitalizzazione di atti e documenti.

Porti: Toti, sistema ligure non ha avuto quanto era giusto

Governatore, è strategico e tale va considerato



(ANSA) - GENOVA, 31 GEN - Il sistema dei porti liguri è "il primo d'Italia, tra i principali d'Europa, insiste su una Regione che troppo spesso non ha avuto quanto era giusto avesse in termini di gettito erariale e investimenti". Lo ha detto il governatore della Liguria Giovanni Toti in diretta su Tele-nord per il convegno 'Autonomia, Via della Seta, nuove rotte: quale futuro per i porto della Liguria?'.

"Siamo partiti dall'ambito portuale per ragionare di una maggiore autonomia della Liguria, sulla scia di quanto avvenuto in Lombardia e Veneto con il referendum. - spiega il governatore - Ai porti liguri non sono stati garantiti finanziamenti, infrastrutture, aiuti logistici, da parte del Governo centrale per quanto gli scali producono per il Paese sia in termini di gettito erariale che in termini di infrastrutture per il mondo delle imprese. Il sistema dei porti liguri è strategico per il Paese - ha concluso Toti -, va considerato come tale".

Authority di Genova-Savona, portuali e Derna al centro del comitato di gestione

Genova - Approvato anche il Piano triennale Anticorruzione così come disposto dall'Anac.

Genova - Prima seduta del 2018 per il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. **Tra i punti all'ordine del giorno, approvati dal Comitato, quello riguardante il Piano di sviluppo ed efficientamento della Culmv, che per motivi contingenti e non previsti all'atto della proroga dell'autorizzazione biennale a fine ottobre, doveva essere presentato all'ADSP in questi giorni.** Per effetto delle novità introdotte a livello normativo a fine 2017 riguardanti il lavoro portuale e davanti alle criticità occupazionali della Compagnia Pietro Chiesa, nonché di fronte all'istanza della Compagnia Unica di ammettere 53 lavoratori interinali allo status di "soci speciali", il Comitato di gestione ha deliberato di prevedere una proroga dei tempi di consegna del piano di sviluppo ed efficientamento fino alla data del 31 marzo in modo tale da consentire agli uffici di concludere la relativa istruttoria entro il 30 aprile. **Altro passaggio al vaglio del Comitato quello che relativo al "procedimento ricognitorio degli assetti concessori facenti capo a Centro Servizi Derna S.r.l. e all'A.T.I. " Messina San Giorgio".** Sostanzialmente, il parere favorevole del Comitato riporta in capo a CSD un'area di circa 16.500 mq a nord di Ponte Canepa in coerenza con atti già deliberati dall'ex Autorità Portuale di Genova. **Approvazione, infine, del Piano triennale Anticorruzione,** così come disposto dall'Anac. Il documento, dopo la ricognizione del "rischio corruzione" tra le varie attività dell'ente, elaborata secondo le linee guida di Autorità Anticorruzione, indica le possibili azioni per prevenire il suddetto rischio essenzialmente attraverso l'innalzamento del livello di trasparenza delle procedure e con una ulteriore digitalizzazione di atti e documenti.

Culmv, quasi pronto il piano di salvataggio

Genova - Spunta l'ipotesi di un prestito garantito. Ma sui conti i terminalisti adottano la linea dura.

Genova - Ieri «lo spirito» come lo chiama una fonte interna alla riunione sull'emergenza camalli di Palazzo San Giorgio, ha ottenuto il via libera di tutti: dai sindacati, dall'Authority, dalla stessa Culmv.

Il piano di efficientamento dei camalli è tracciato: per ora ci sono le linee guida (lo "spirito") e sembrano accontentare tutti. È il secondo step di un percorso che è cominciato con la legge di bilancio e l'autorizzazione a sistemare le compagnie con il 15% delle tasse portuali. **Dopo il board di ieri l'Authority guidata da Paolo Signorini ha concesso altro tempo, sino a fine marzo, per la presentazione del piano.** Sul documento comincia a trapelare qualche indiscrezione: buona parte delle azioni si baserebbe sulle risorse che arrivano dalla legge di bilancio e dalla possibilità di accompagnare alla pensione anticipata diversi soci. All'uscita però dovrebbe corrispondere anche un ingresso di nuovi giovani. L'altro pilastro - a quanto risulta al *Secolo XIX/The MediTelegraph* - poggerebbe su strumenti partecipativi emessi dalla Culmv e sottoscritti dall'Autorità di sistema portuale: nuovi finanziamenti garantiti da Palazzo San Giorgio. Per ora sono solo indiscrezioni, ma il piano è stato presentato già ai vertici della compagnia nel corso dell'ultimo consiglio di amministrazione. In parallelo si gioca la partita della Pietro Chiesa. I carbuné e i camalli si fonderanno, ma bisogna trovare spazi e tempi giusti per inserire gli oltre 20 soci che confluiranno nella Compagnia.

-segue

Terminalisti, linea dura

Oggi si riuniranno invece, nella sede di Confindustria a Genova, i terminalisti. I conti della Culmv saranno al centro della discussione. Da quanto appreso da diverse fonti, dal direttivo di oggi dovrebbe emergere la linea dura: «La legge ormai stabilisce le modalità e i criteri per salvare i conti della Culmv e non vogliamo entrare nella campagna elettorale dei camalli» è la sintesi di quello che raccontano tre fonti. Significa che se la Culmv dovesse battere cassa ai terminalisti, non troverebbe risposta positiva. Ieri il clima era unanime, ma potrebbe essere solo tattica. Oggi da Confindustria potrebbe uscire un appello per scrivere una riforma duratura del capitolo del lavoro in porto a Genova. I terminalisti poi saranno oggi impegnati ad esaminare anche lo schema delle nuove concessioni a Spinelli, Sech e San Giorgio. La trattativa va avanti dall'estate e il testo dell'Authority prevede controlli serrati e penali per gli inadempienti. **A lavorare come nuovo ambasciatore tra Palazzo San Giorgio e gli operatori, è arrivato da poco Paolo Piacenza, nuovo manager dell'ente. I genovesi lamentano anche una nuova disparità di trattamento con i savonesi:** «Qui le penali, là invece nulla e in più pagano meno». E questo introdurrà anche il tema della lettera svelata dal *Secolo XIX*, in cui il presidente degli industriali Giovanni Mondini ha chiesto a Paolo Signorini spiegazioni sui vantaggi competitivi di Savona rispetto a Genova. Ieri il board ha anche approvato l'adeguamento tecnico funzionale del Terminal Rinfuse, dando il via libera al traffico ro/ro, e la sistemazione della vicenda del centro servizi Derna.

Rixi ha fretta su Bettolo

L'assessore regionale ai porti Edoardo Rixi tocca il tempo su Calata Bettolo: «Siamo ancora in attesa del layout - ha spiegato a margine del convegno della Scuola nazionale di Logistica -. Rileviamo l'interesse forte del mercato sul terminal». Come se, oltre a Msc-Gip, ci fossero altri pretendenti in arrivo.

Porti: Genova dà a Culmv 2 mesi per piano che aumenta soci

Oltre agli interinali anche i lavoratori della Pietro Chiesa

(ANSA) - GENOVA, 31 GEN - La Culmv avrà tempo fino al 31 marzo, due mesi in più, per presentare il piano di sviluppo ed efficientamento del lavoro dei camalli nel porto di Genova. Un piano che da una parte è la condizione per vedersi confermare la proroga della concessione per operare in porto fino al 2019 e dall'altra è indispensabile per ottenere l'autorizzazione al passaggio a soci speciali di 53 lavoratori interinali e soprattutto per l'eventuale assorbimento di almeno una parte dei lavoratori della Pietro Chiesa (24 soci e 5 dipendenti) che si avvia alla liquidazione. Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona lo ha deciso oggi e si impegna a chiudere l'istruttoria entro il 30 aprile. Ma per quanto riguarda il nodo della storica compagnia dei carbonini, la Pietro Chiesa, che non ha più lavoro, una parte degli occupati potrebbe essere assunta dai terminalisti genovesi, a cominciare dal gruppo Spinelli e la partita si potrebbe quindi chiudere in tempi più brevi. La Culmv, invece, prima di essere autorizzata ad aumentare l'organico dovrà garantire appunto con il piano di sviluppo - che era atteso per oggi, ma che potrà presentare entro fine marzo vista la complessità e le novità introdotte a fine 2017 dalle nuove norme - la stabilità economico finanziaria.

Culmv, via libera al piano

SIMONE GALLOTTI
ALBERTO QUARATI

GENOVA. Ieri «lo spirito» comelo chiama una fonte interna alla riunione sull'emergenza camalli di Palazzo San Giorgio, ha ottenuto il via libera di tutti: dai sindacati, dall'Authority, dalla stessa Culmv.

Il piano di efficientamento dei camalli è tracciato: per ora ci sono le linee guida (lo «spirito») e sembrano accontentare tutti. È il secondo step di un percorso che è cominciato con la legge di bilancio e l'autorizzazione a sistemare le compagnie con il 15% delle tasse portuali. Dopo il board di ieri l'Authority guidata da Paolo Signorini ha concesso altro tempo, sino a fine marzo, per la pre-

sentazione del piano. Sul documento comincia a trapelare qualche indiscrezione: buona parte delle azioni si baserebbe sulle risorse che arrivano dalla legge di bilancio e dalla possibilità di accompagnare alla pensione anticipata diversi soci. All'uscita però dovrebbe corrispondere anche un ingresso di nuovi giovani. L'altro pilastro - a quanto risulta al *Secolo XIX/The MediTelegraph* - poggerebbe su strumenti partecipativi emessi dalla Culmv e sottoscritti dall'Autorità di sistema portuale: nuovi finanziamenti garantiti da Palazzo San Giorgio. Per ora sono solo indiscrezioni, ma il piano è stato presentato già ai vertici della compagnia nel corso dell'ultimo consiglio di amministra-

zione. In parallelo si gioca la partita della Pietro Chiesa. I carbuné e i camalli si fonderanno, ma bisogna trovare spazi e tempi giusti per inserire gli oltre 20 soci che confluiranno nella Compagnia.

Terminalisti, linea dura

Oggi si riuniranno invece, nella sede di Confindustria a Genova, i terminalisti. I conti della Culmv saranno al centro della discussione. Da quanto appreso da diverse fonti, dal direttivo di oggi dovrebbe emergere la linea dura: «La legge ormai stabilisce le modalità e i criteri per salvare i conti della Culmv e non vogliamo entrare nella campagna elettorale dei camalli» è la sintesi di quello che raccontano tre fonti. Significa

che se la Culmv dovesse battere cassa ai terminalisti, non troverebbe risposta positiva. Ieri il clima era unanime, ma potrebbe essere solo tattica. Oggi da Confindustria potreb-

be uscire un appello per scrivere una riforma duratura del capitolo del lavoro in porto a Genova. I terminalisti poi saranno oggi impegnati ad esaminare anche lo schema delle nuove concessioni a Spinelli, Sech e San Giorgio. La trattativa va avanti dall'estate e il testo dell'Authority prevede controlli serrati e penali per gli inadempienti. A lavorare come nuovo ambasciatore tra Palazzo San Giorgio e gli operatori, è arrivato da poco Paolo Piacenza, nuovo manager dell'ente. I genovesi lamentano anche una nuova disparità di trattamento con i savonesi: «Qui le penali, là invece nulla e in più pagano meno». E questo introdurrà anche il tema della lettera svelata dal *Secolo XIX*, in cui il presi-

dente degli industriali Giovanni Mondini ha chiesto a Paolo Signorini spiegazioni sui vantaggi competitivi di Savona rispetto a Genova. Ieri il board ha anche approvato l'adeguamento tecnico funzionale del Terminal Rinfuse, dando il via libera al traffico ro/ro, e la sistemazione della vicenda del centro servizi Derna.

Rixi ha fretta su Bettolo

L'assessore regionale ai porti Edoardo Rixi tocca il tempo su Calata Bettolo: «Siamo ancora in attesa del layout - ha spiegato a margine del convegno della Scuola nazionale di Logistica -. Rileviamo l'interesse forte del mercato sul terminal». Come se, oltre a Msc-Gip, ci fosse ro altri pretendenti in arrivo.

Porto Genova: verso ok ro-ro e container al Terminal rinfuse

Approvato documento, risposta finale tocca a Roma

(ANSA) - GENOVA, 31 GEN - Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato l'adeguamento del Piano Regolatore Portuale finalizzato a consentire la movimentazione di ro-ro e container nelle aree dell'attuale Terminal Rinfuse, in aggiunta alle merceologie già autorizzate. Il provvedimento - spiega l'authority - è coerente con le delibere già assunte in precedenza dal Comitato di gestione ed è propedeutico al pronunciamento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Questa modifica era stata richiesta da Trge (in cui nell'estate 2017 sono subentrati il Gruppo Spinelli e MSC rilevando rispettivamente il 44% e il 36% della società terminalistica dalla Italiana Coke di Augusto Ascheri, rimasta azionista di minoranza col 20%), che lo scorso settembre aveva ottenuto un'autorizzazione temporanea di 6 mesi per poter movimentare container e merce rotabile sui propri moli.

Il Comitato di gestione ha poi dato parere favorevole al "procedimento ricognitorio degli assetti concessori facenti capo a Centro Servizi Derna e all' A.T.I. Messina San Giorgio". In sostanza, questa decisione, "in coerenza con atti già deliberati dall'ex Autorità Portuale di Genova", riporta in capo a Centro Servizi Derna (Gruppo Spinelli) un'area di circa 16.500 mq a nord di Ponte Canepa.

Il Comitato ha approvato anche il Piano triennale Anticorruzione, così come disposto da Anac. Il documento, dopo la ricognizione del "rischio corruzione" tra le varie attività dell'ente, elaborata secondo le linee guida della stessa Autorità Anticorruzione, indica le possibili azioni per prevenire il suddetto rischio essenzialmente attraverso l'innalzamento del livello di trasparenza delle procedure e con un'ulteriore digitalizzazione di atti e documenti. (ANSA).

Traghetti ro-ro e container alle Rinfuse ok dal comitato

Il comitato di gestione apre il suo 2018 (nell'ultimo giorno di gennaio) con una seduta dedicata al lavoro. L'ente di governo dell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, tra i punti all'ordine del giorno approvati ieri, si è concentrato sul Piano di sviluppo ed efficientamento della Culmv, «che per motivi contingenti e non previsti all'atto della proroga dell'autorizzazione biennale a fine ottobre, doveva essere presentato all'autorità in questi giorni».

Lo scenario è però mutato rapidamente, sia dal punto di vista normativo sul lavoro portuale, sia da quello contingente alle vicende genovesi, con la criticità legate alla compagnia Pietro Chiesa. A questo bisogna aggiungere anche la recente richiesta della Culmv di far passare a «soci speciali» 53 lavoratori interinali in servizio al Vte (28 turni al mese di media, tre specializzazioni e un avviamento al lavoro con contratti giornalieri). Risultato, uno slittamento in avanti dei tempi. Il comitato di gestione, infatti, delibera una proroga dei tempi di consegna del piano di sviluppo ed efficientamento a fine marzo, così da permettere agli uffici di palazzo San Giorgio di concludere l'istruttoria a fine aprile. Altro passaggio importante, l'adeguamento tecnico funzionale del piano regolatore portuale che consente la movimentazione di Ro-Ro e container al Terminal Rinfuse in aggiunta alle merceologie già autorizzate. «L'adozione dell'adeguamento — spiega una nota — è coerente con le delibere già assunte in precedenza dal comitato di gestione ed è propedeutica al pronunciamento del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici». Approvato infine il Piano triennale Anticorruzione, così come disposto da Anac. Il documento, dopo la ricognizione del «rischio corruzione» tra le varie attività dell'ente «indica le possibili azioni per prevenire il rischio essenzialmente attraverso l'innalzamento del livello di trasparenza delle procedure e con una ulteriore digitalizzazione di atti e documenti».

Trasporto Europa

Vte renderà automatico l'accesso dei camion

L'amministratore delegato della società terminalista genovese, Gilberto Danesi, annuncia un miglioramento per l'autotrasporto, ma mette in guardia dal rischio di un attacco informatico che paralizzerebbe l'operatività del porto. Il terminal container Voltri Terminal Europa di Genova Prà si prepara ad automatizzare il sistema di accesso dei camion ai piazzali. Lo ha rivelato l'amministratore delegato Gilberto Danesi in occasione dell'ultima riunione del Propeller Club – Port of Genoa dedicata al tema degli smart port. "Faremo certamente anche un truck management system", ha annunciato Danesi, mentre prima di lui Luciano Boscelli, dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, parlando del sistema telematico E-port aveva spiegato che "ogni giorno entrano ed escono dal porto di Genova circa 4500 mezzi stradali. Sul cavalcavia del Vte transita un camion ogni 25 secondi".

L'automazione in ambito portuale secondo l'amministratore delegato del terminal container di Genova Prà porterà benefici in termini di maggiore efficienza e sicurezza, ma non è esente da rischi e controindicazioni: "Stiamo puntando decisamente verso l'automazione dei piazzali, che è l'unico modo per aumentare la produttività e provare a competere davvero con i porti del Nord Europa". Esiste però, aggiunge Danesi, un forte rischio legato alla cybersicurezza: "Se tutto dipende da un unico sistema informatico, e questo viene attaccato, le conseguenze per l'operatività in banchina potrebbero essere devastanti. Per questo è necessario investire pesantemente in sicurezza informatica, che oggi non è ancora adeguata".

Dopo aver chiuso il 2017 con una crescita del 16% a oltre 1,6 milioni di teu movimentati, il numero uno del Vte non si accontenta e guarda al futuro con ambizioni ancora superiori anche grazie al raddoppio del binario d'accesso al terminal per il quale RFI avvierà finalmente i lavori destinati a concludersi entro la fine del 2019. "Si può sempre fare di più" ha detto Danesi, che poi ha aggiunto: "Se viene approvato dagli azionisti il programma di sviluppo che ho in mente, nel giro di tre anni potremmo arrivare a fare 2,3 milioni di teu. Ma per raggiungere questo risultato serviranno investimenti importanti in opere civili, nel piazzale, in nuove gru (dalle attuali tre a cinque) per il fascio di binari ferroviari e altro. Gli investimenti necessari saranno nell'ordine dei 70 milioni di euro". Nel breve termine, invece, per effetto di alcune razionalizzazioni degli spazi (tra cui lo spostamento delle attività di Spinelli nelle aree esterne al terminal) il terminal sarà in grado di incrementare la movimentazione annuale di 100-120mila teu.

«Porti e terminal, necessario fare sistema e adeguare le infrastrutture»

Genova - Ettore Torzetti - autore dell'intervento - è responsabile nazionale Porti della Cisl.

Genova - In questo contesto e in questa città, Genova, non si può non partire dalla governance portuale che potrebbe offrire un'opportunità e aprire nuovi scenari per il sistema logistico italiano, nel solco delle linee guida tracciate con il Piano strategico nazionale, purtroppo penalizzato per troppi anni da un carente interesse di Parlamento e governi che si sono succeduti. In termini di prospettiva e di programmazione infrastrutturale, infatti, il nostro sistema trasportistico non ha favorito lo sviluppo di politiche basate su "sistemi" articolati su un'area più vasta e in grado di competere sul mercato europeo. **Questo a maggior ragione in un contesto nel quale la concentrazione dei traffici è ormai nelle mani di un numero sempre più ristretto di operatori.** L'acquisto di terminal da parte delle compagnie dello shipping internazionale e di gruppi finanziari sta rapidamente e ulteriormente modificando la mappatura del terminalismo nazionale.

A ciò si aggiunge l'inasprimento della concorrenza a livello europeo e mediterraneo dal punto di vista delle pressioni sul costo del lavoro e della produttività oltre al fenomeno del gigantismo navale e la sempre più spinta ricerca di innovazione nei processi produttivi. Sono tutti fattori in grado di condizionare pesantemente la competitività e la compattezza sociale dei nostri porti, pertanto occorre valorizzare l'importanza ed il ruolo del lavoro ed individuare, se necessari, aggiustamenti normativi adeguati ed innovativi volti ad affermare e rilanciare il sistema portuale. La nostra azione sarà rivolta quindi a rafforzare il modello di organizzazione del lavoro riaffermando i ruoli dell'impresa terminalista e del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo per le operazioni e servizi portuali nonché delle imprese autorizzate alle operazioni portuali.

-segue

Per il settore marittimo/portuale, l'innovazione tecnologica applicata ai porti e la rincorsa all'utilizzo delle mega-navi sta dando una maggiore spinta all'automazione. **In questo contesto la principale sfida per la Cisl è anticipare ed accompagnare questi cambiamenti e, attraverso la contrattazione, cercare di ridurre al minimo gli effetti negativi sull'occupazione.** La creazione e il consolidamento delle alleanze di shipping aumentano il potere di negoziazione delle compagnie di navigazione, mentre la crescente dimensione delle navi, e' una grande spinta per l'automazione dei porti.

I porti e terminal del nostro sistema portuale, per non perdere in competitività rispetto agli altri Paesi del Mediterraneo, dovranno adeguare le proprie infrastrutture in un'ottica di sistema che risponda agli obiettivi del Piano nazionale della portualità e della logistica. Concludendo, in riferimento all'innovazione la formazione ha un valore immenso, non dobbiamo avere paura dei cambiamenti e di metterci in discussione. I cambiamenti tecnologici non faranno sparire il lavoro ma faranno lavorare diversamente: sta a noi avere la capacità di governare bene queste trasformazioni avendo come obiettivo la tutela dell'occupazione del reddito e della sicurezza sul lavoro.

Il Nautilus

Porto di La Spezia: +15,8% i container, in calo i passeggeri



LA SPEZIA – Cresce nel 2017 il traffico nel porto della Spezia, con un aumento container del 15,8% sul 2016. La movimentazione complessiva sale a 1.473.571 Teu (di cui 1.076.773 di 'pieni') che "conferma il ruolo di primo piano dello scalo, al secondo posto in Italia per destinazione finale verso i mercati di produzione e consumo del nord Italia" sottolinea l'Autorità di Sistema Portuale in una nota.

Segno più sia per la movimentazione dei contenitori in export (+16,8%) sia in import (+14,8%), come positiva l'attività di trasbordo che rappresenta l'11,7% del traffico portuale con 173 mila movimenti complessivi in banchina, quasi il triplo dell'anno precedente. E il porto della Spezia parla sempre di più con l'oriente: tra i mercati esteri serviti spicca l'Asia, seguita dalle Americhe.

Il 65% del mercato totale per quel che riguarda l'inland è coperto da Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. I dati sul trasporto intermodale segnano nel 2017 movimentazioni per 127 mila carri (+6,7%) e 7500 treni (+6,4%), con la quota di trasporto ferroviario di La Spezia Container Termina al 33%, tra le più rilevanti in Italia e in Europa e che "conferma negli anni l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto". Nel 2017 sono 15,98 milioni le merci passate nel porto spezzino (+12,6%).

Il segno negativo arriva per il traffico passeggeri (-10,4%), con 455 mila crocieristi e 143 toccate navi, per la "cancellazione di alcuni scali previsti a fine anno. Il calo tuttavia dovrebbe essere recuperato, secondo le prime previsioni, nel corso del 2018". Anno d'oro anche per il porto di Marina di Carrara con un incremento del 20,7% delle movimentazioni in banchina pari a 2.279.725 tonnellate. Il consolidamento del traffico container e rotabili, inaugurato nel 2016, vale 715.410 tonnellate di containerizzato (+60%) e 476.940 tonnellate di rotabili. Sono stati 17.810 i crocieristi in transito, +13,7% rispetto al 2016.

Messaggero Marittimo

A Piombino riunione operativa su crociere e turismo

Obiettivo dell'incontro condividere un percorso di iniziative promozionali

PIOMBINO – Crociere e turismo, ma non solo: a distanza di quasi tre mesi dalla presentazione a Piombino di Why Livorno, l'azione di marketing legata allo sviluppo del turismo crocieristico da Livorno alla Val di Cornia, operatori e istituzioni si sono dati appuntamento presso la sala riunioni dell'ex Port Authority piombinese per riprendere le fila del discorso e sviluppare un piano di azione concreto per la promozione del territorio.

Alla riunione hanno partecipato rappresentanti dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (presente tutta l'area promozione e comunicazione guidata dal dirigente Gabriele Garigiulo); il vice sindaco di Piombino, Stefano Ferrini; l'assessore al demanio di Portoferraio, Angelo Del Mastro; Carlo Torlai, amministratore unico di Tuscany Terminal srl, partecipata da Moby, dall'agenzia marittima Mixos e dalla Compagnia Portuali piombinese, che ha in concessione una banchina a Piombino; Luciano Guerrieri e Serena Veroni, rispettivamente presidente e responsabile marketing della Porto 2000, società che a Livorno gestisce i servizi di accoglienza al crocierista.

L'obiettivo dell'incontro, intraprendere un percorso virtuoso di condivisione di iniziative promozionali da mettere in campo per l'anno in corso: il traguardo da raggiungere è la definizione di una strategia di marketing da diffondere in occasione delle prossime fiere internazionali che verranno organizzate nel 2018, a cominciare dal Sea Trade Cruise Global di Fort Lauderdale (Florida), per finire con il Sea Trade Europe di Lisbona.

Il messaggio che è stato lanciato da Piombino è che si può e si deve fare sistema, e non solo sul turismo. «Lo scalo piombinese può e deve essere complementare rispetto a Livorno e può puntare a sviluppare, oltre al traffico crocieristico, anche quello rotabile, ha detto Torlai, che ha aggiunto: quello di oggi è l'inizio di un'analisi sulle potenzialità del sistema portuale dell'Alto Tirreno che dobbiamo fare assieme».

Non è un mistero che Piombino stia da tempo provando a ritagliarsi il ruolo di porta per la Toscana del Sud e che per questo motivo intenda provare a mettere in campo per la stagione in corso un piano di offerta turistica che miri ad attirare l'interesse delle migliaia di turisti che scenderanno dalle otto navi da crociera già schedate tra aprile ed ottobre (più altre quattro da confermare).

Le prossime vetrine internazionali, quelle di Miami e Amburgo per le crociere, più quelle di Brema per il break bulk e il transport and logistic di Shanghai per la logistica, saranno momenti importanti per far conoscere al mondo le potenzialità dei porti del Sistema del Mar Tirreno Settentrionale.

«Siamo convinti che Piombino abbia enormi potenzialità e che occorra fare tutto il possibile per promuovere lo scalo portuale all'interno di una visione di sistema». Il prossimo 19 Febbraio l'AdSp farà scalo a Portoferraio per un confronto interlocutorio con gli amministratori e gli operatori di Portoferraio e Rio Marina e coinvolgerli fattivamente nella nuova strategia di marketing della Port Authority.

A Piombino la prima riunione operativa a quasi tre mesi dalla presentazione di Why Livorno



Operatori e istituzioni fanno quadrato su crociere e turismo

Piombino, 31 gennaio 2018 – Crociere e turismo, ma non solo: a distanza di quasi tre mesi dalla presentazione a Piombino di Why Livorno, l'azione di marketing legata allo sviluppo del turismo crocieristico da Livorno alla Val di Cornia, operatori e istituzioni si sono dati appuntamento presso la sala riunioni dell'ex Port Authority piombinese per riprendere le fila del discorso e sviluppare un piano di azione concreto per la promozione del territorio. Alla riunione hanno partecipato rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (presente tutta l'area promozione e comunicazione guidata dal dirigente **Gabriele Garigiulo**); il vice sindaco di Piombino, **Stefano Ferrini**; l'assessore al demanio di Portoferraio, **Angelo Del Mastro**; **Carlo Torlai**, amministratore unico di Tuscany Terminal srl, partecipata da Moby, dall'agenzia marittima Mixos e dalla Compagnia Portuali piombinese, che ha in concessione una banchina a Piombino; **Laura Miele** (past president di Asamar e titolare della Mixos); **Luciano Guerrieri** e **Serena Veroni**, rispettivamente presidente e responsabile marketing della Porto 2000, società che a Livorno gestisce i servizi di accoglienza al crocierista.

L'obiettivo dell'incontro, intraprendere un percorso virtuoso di condivisione di iniziative promozionali da mettere in campo per l'anno in corso: il traguardo da raggiungere è la definizione di una strategia di marketing da diffondere in occasione delle prossime fiere internazionali che verranno organizzate nel 2018, a cominciare dal Sea Trade Cruise Global di Fort Lauderdale (Florida), per finire con il Sea Trade Europe di Lisbona.

Il messaggio che è stato lanciato da Piombino è che si può e si deve fare sistema, e non solo sul turismo. "Lo scalo piombinese può e deve essere complementare rispetto a Livorno e può puntare a sviluppare, oltre al traffico crocieristico, anche quello rotabile, ha detto Torlai, che ha aggiunto: "quello di oggi è l'inizio di un'analisi sulle potenzialità del sistema portuale dell'Alto Tirreno che dobbiamo fare assieme".

Non è un mistero che Piombino stia da tempo provando a ritagliarsi il ruolo di porta per la Toscana del Sud e che per questo motivo intenda provare a mettere in campo per la stagione in corso un piano di offerta turistica che miri ad attirare l'interesse delle migliaia di turisti che scenderanno dalle otto navi da crociera già schedate tra aprile ed ottobre (più altre quattro da confermare).

Le prossime vetrine internazionali, quelle di Miami e Amburgo per le crociere, più quelle di Brema per il break bulk e il transport and logistic di Shanghai per la logistica, saranno momenti importanti per far conoscere al mondo le potenzialità dei porti del Sistema del Mar Tirreno Settentrionale.

PIOMBINO INCONTRO OPERATIVO ALLA SEDE DELL'AUTORITÀ PORTUALE LE STRATEGIE PER LA PROMOZIONE NELLE GRANDI FIERE

Crociere, si lavora alla nuova stagione turistica. Ecco il piano

RIUNIONE operativa per il porto ieri a Piombino. Si è parlato di crociere e turismo con operatori e istituzioni, a distanza di quasi tre mesi dalla presentazione in sala consiliare di Why Livorno, l'azione di marketing legata allo sviluppo del turismo crocieristico da Livorno alla Val di Cornia. L'incontro si è tenuto nella sala riunioni dell'ex Port Authority piombinese. L'obiettivo: riprendere le fila del discorso e sviluppare un piano di azione per la promozione del territorio. **AL VERTICE** c'erano rappresentanti dell'Autorità di Si-

stema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (presente tutta l'area promozione e comunicazione guidata dal dirigente Gabriele Garigiulo); il vice sindaco di Piombino, Stefano Ferrini; l'assessore al demanio di Portoferraio, Angelo Del Mastro; Carlo Torlai, amministratore unico di Tuscan Terminal srl, partecipava da Moby, dall'agenzia marittima Mixos e dalla Compagnia Portuali piombinese, che ha in concessione una banchina a Piombino; Laura Miele (past president di Asamar e titolare della Mixos); Luciano Guerrieri e Serena Veroni, ri-

spettivamente presidente e responsabile marketing della Porto 2000, società che a Livorno gestisce i servizi di accoglienza al crocierista. Il traguardo da raggiungere è la definizione di una strategia di marketing da diffondere in occasione delle prossime fiere internazionali che verranno organizzate nel 2018, a cominciare dal Sea Trade Cruise Global di Fort Lauderdale (Florida), per finire con il Sea Trade Europe di Lisbona. Il messaggio che è stato lanciato da Piombino è che si può e si deve fare sistema, e non solo sul turismo. «Lo scalo piombi-

nese può e deve essere complementare rispetto a Livorno e può puntare a sviluppare, oltre al traffico crocieristico, anche quello rotabile - ha detto Torlai - quello di oggi è l'inizio di un'analisi sulle potenzialità del sistema portuale dell'Alto Tirreno che dobbiamo fare assieme». Le prossime vetrine internazionali, quelle di Miami e Amburgo per le crociere, più quelle di Brema per il break bulk e il transport and logistic di Shanghai per la logistica, saranno momenti importanti per far conoscere al mondo le potenzialità dei porti del Sistema del Mar Tirreno Settentrionale.

INTEGRAZIONE

Lo scalo è collegato direttamente con la ferrovia



IL GRUPPO rappresentanti di istituzioni e operatori all'incontro operativo sulle crociere

I GUAI DELLA COMPAGNIA LAVORATORI PREOCCUPATI

Mannaia sui salari dei portuali Piano industriale lacrime e sangue

E' STATA preceduta dal brontolio nemmeno troppo contenuto che sempre accompagna l'annuncio di sacrifici economici. Ma alla fine l'assemblea dei lavoratori portuali della Cpl, che si è svolta ieri mattina nel palazzo di via San Giovanni, ha 'ingoiato il rospo' ed ha espresso voto favorevole a maggioranza sulla rivisitazione del piano industriale. Un piano che come

a buon fine. Rimane un'ipotesi aperta, sostengono i dirigenti della Compagnia, ma al momento non si può far altro che andare avanti con le forze dei lavoratori. Il che significa stringere la cinghia e ritornare a quei 'contributi di solidarietà' chiesti ai portuali che sono, in pratica, un taglio ai propri salari. Chiaro che non abbia fatto piacere: chiaro anche il tentativo di alcune frange di mettere sotto accusa gli amministratori. Ma se c'è stata amarezza, non è risultata abbastanza per bocciare la proposta del nuovo piano industriale: che come detto, è passato, sia pure tra i mugugni.

ALL'ASSEMBLEA del resto ha partecipato solo una parte minoritaria dei circa 300 iscritti, tra soci e lavoratori. Segnale di amarezza, ammettono i dirigenti: ed è comprensibile. Ma del resto il problema delle cooperative di lavoro nei porti italiani (e non solo) è diventato generale. Finita l'epoca del lavoro manuale, la meccanizzazione e

l'automazione la fanno da padroni anche in banchina, sono richieste assai meno braccia e probabilmente il processo continuerà a ridurre il numero. Gli ammortizzatori sociali, che ci sono, non compensano certo la perdita di salario, specie rispetto ai tempi d'oro quando la categoria era privilegiata. Il porto a

IL DIBATTITO

All'assemblea presente una parte minoritaria dei trecento soci iscritti

sua volta lavora ormai con settori come i contenitori e i ro/ro dove l'automazione e l'auto-produzione sono la norma.

IL PORTUALE storico non ha più un futuro, questo è chiaro: si tratta ormai di sostituirlo con lo specialista, ma nella proporzione di uno a tre o anche meno. Dicono che sia la globalizzazione e il progresso: che però non si possono mangiare a pranzo né a cena.

Antonio Fulvi

IL NODO

La mancata alienazione dell'autoparco del Faldo ha avuto effetti negativi

ha spiegato il presidente Enzo Raugci ha dovuto scontare alcuni effetti negativi, primo dei quali la mancata alienazione dell'autoparco del Faldo.

ERA STATO indicato come previsione attendibile (e attesa) per rimettere in piedi il pesante bilancio della Compagnia, ma non è andato



LA PROFESSIONE il portuale - storicamente inteso - non sembra avere più futuro: il mestiere è sempre più specializzato

Il Tirreno

Crociere, alleanza con Piombino e l'isola d'Elba

Crociere e turismo, ma non solo: a distanza di quasi tre mesi dalla presentazione a Piombino di Why Livorno, l'azione di marketing legata allo sviluppo del turismo crocieristico da Livorno alla Val di Cornia, operatori e istituzioni si sono dati appuntamento presso la sala riunioni dell'ex Port Authority piombinese. Alla riunione hanno partecipato rappresentanti dell'Authority (con l'area promozione e comunicazione guidata dal dirigente Gabriele Garigliulo); il vicesindaco di Piombino, Stefano Ferrini; l'assessore elbano, Angelo Del Mastro; Carlo Torlai, amministratore unico di Tuscany Terminal (partecipata da Moby, agenzia marittima Mixos e Compagnia Portuali piombinese, che ha in concessione una banchina a Piombino); Laura Miele (past president di Asamar e titolare della Mixos); Luciano Guerrieri e Serena Veroni, presidente e responsabile marketing della Porto 2000. L'obiettivo: un percorso virtuoso di condivisione di iniziative promozionali da mettere in campo per l'anno in corso: il traguardo da raggiungere è la definizione di una strategia di marketing da diffondere in occasione delle prossime fiere internazionali.

Inchiesta. Privilegiare la Via della seta escluderebbe il porto dai grandi traffici

La paura di Gioia Tauro «I cinesi ci tagliano fuori»

Mazzuca (Unindustria Calabria): «Si rischia un flop»

Gioia Tauro Se alla fine degli anni Ottanta nel tormentone di uno spot pubblicitario bastava una telefonata per allungare la vita, all' alba del 2018 è bastato un tweet per alimentare in Calabria la speranza di rinascita dell' area portuale e industriale di Gioia Tauro.

Il 25 gennaio, infatti, il ministro per la Coesione territoriale Claudio De Vincenti ha "cinguettato" la firma del premier Paolo Gentiloni al dpcm per l' istituzione delle zes, le zone economiche speciali, tra le quali Gioia Tauro, nelle quali le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale (credito d' imposta per investimenti fino a 50 milioni e semplificazioni amministrative). Firmato il dpcm generale con i criteri, il testo passa alla Corte dei conti, poi arriverà in Gazzetta ufficiale e infine bisognerà pregare che il singolo dpcm per ogni area zes giunga prima delle elezioni politiche del 4 marzo.

Per la Calabria, l' estensione massima sarà oltre i 2mila ettari, con una delimitazione cresciuta rispetto a quella prevista inizialmente.

Con i piedi per terra Chi si sporca le mani ogni giorno per creare lavoro e occupazione riporta tutti alla dura realtà e legge, per come deve essere letta, questa spinta (potenziale) alla ripresa del Mezzogiorno, con i porti protagonisti.

«La zes è una cosa straordinaria per attrarre investimenti anche dall' estero - spiega al Sole-24 Ore Natale Mazzuca, presidente di Unindustria Calabria - ma noi dobbiamo rendere appetibile l' arrivo a Gioia Tauro. C' è invece una precisa strategia politica internazionale, che è la via marittima cinese della seta, che taglia i porti del mediterraneo e privilegia quelli di Venezia e Trieste.

Per usare un eufemismo la politica italiana è stata distratta e non ho sentito un solo politico alzare la voce quando ha cominciato a prendere corpo questa prospettiva che parte da Pechino. L' est vuole trasferirsi a ovest anche attraverso i porti ma se si taglia fuori Gioia Tauro dai traffici mondiali quali investimenti internazionali arriveranno? A cosa servirà allora la zes? Gioia Tauro non deve essere più derubricata a problema ma deve diventare una ricchezza strategica per l' Italia».

Mazzuca va oltre e apre il fronte burocrazia. «Le peculiarità della Zes - ricorda - sono principalmente agevolazioni fiscali e burocrazia zero.

Si tratta di ottime condizioni che per diventare realmente attrattive per il sistema delle imprese devono essere accompagnate da sinergie concrete tra pubblico e privato ma soprattutto servono specifici uffici,

-segue

creati ad hoc, preposti solo a dare risposte immediate alle istanze provenienti da aziende che fanno richiesta di insediamento a Gioia Tauro o nell'intera area che rientra nella circoscrizione zes. Non vorrei che si creasse una nuova forma di burocrazia intasata. Quindi risulta fondamentale la governance.

Evitiamo ulteriori colli di bottiglia, sprecando ennesime possibilità di sviluppo».

Numeri incerti Domenico Laganà, segretario generale della Filt Cgil della Piana di Gioia torna sulla burocrazia. «La zes è un'opportunità - dichiara al Sole 24 Ore - se sarà sviluppata per quello che il mercato chiede. Non ci serve più un porto fine a se stesso ma in sinergia con l'area industriale. Cito Tangeri che ha un porto che in forma diretta e senza tanti fronzoli chiede alle imprese: di cosa avete bisogno affinché questo scalo possa garantirvi ininterrottamente e senza problemi 15 o 20 anni della vostra attività? In un quinquennio il porto di Tangeri ha così avviato nell'area retroportuale circa 300 attività».

E nell'area di Gioia quante sono le imprese? Il Sole 24 Ore lo ha chiesto a Rosaria Guzzo, commissario straordinario del Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap), istituito il 29 giugno 2016, che accorpa gli ex consorzi Asi di Catanzaro, Cosenza, Crotone, Vibo e Reggio.

«In questo momento - dichiara Guzzo - siamo molto impegnati nel dare attuazione a ciò che prevede l'istituzione della zes anche in Calabria».

Guzzo fornisce i dati aggiornati, che comunque certificano il deserto. All'interno della gigantesca area retroportuale della Piana di Gioia Tauro sono attive 59 aziende, ed esistenti ma non attive altre 15, nelle tre aree industriali, in prevalenza appartenenti ai settori agroalimentare, logistica, meccanica e commercio. La superficie disponibile per insediamenti produttivi è di poco superiore a 986mila metri quadrati.

Passi indietro Il porto di Genova ha superato nel primo semestre 2017 (ultimo periodo a disposizione confrontabile) quello di Gioia Tauro per numero di container movimentati. Da gennaio a giugno del 2017 nel capoluogo ligure sono stati movimentati 1.283.564 teu (la misura standard di volume nel trasporto dei container, che corrisponde a circa 40 metri cubi totali).

Quelli forniti a Confindustria Reggio Calabria da Eurokal, il gruppo che controlla Contship Italia che a sua volta gestisce l'unico terminal container di Gioia Tauro, si fermano per lo stesso periodo dell'anno a 1.255.953. Gioia Tauro, però, è un porto principalmente di transhipment (trasbordo da una nave all'altra) mentre Genova è di destinazione finale e conta soltanto una volta, in entrata o in uscita, la maggior parte dei suoi contenitori.

Riflessioni in pre assise Non mancherà dunque la benzina alle riflessioni di centinaia di imprenditori calabresi, che oggi si riuniranno nella pre assise confindustriale in vista dell'assise generale del 16 febbraio a Verona. La tappa odierna, alla presenza del presidente di Confindustria Vincenzo Boccia, è a suo modo unica perché viene ospitata nella sala consiliare del Municipio di Gioia Tauro, messa a disposizione dalla giunta commissariale prefettizia che dal 25 maggio dello scorso anno guida il Comune sciolto per infiltrazioni mafiose. «Non è un caso - spiegano all'unisono Mazzuca e Giuseppe Nucera, presidente di Confindustria Reggio Calabria - perché il nostro rapporto con le Istituzioni è vitale. La preconditione per fare impresa in quest'area, in Calabria e al Sud è infatti la legalità. Senza se e senza ma».

Roberto Galullo

Il caso. A Rotterdam (Olanda) bastano 48 ore, in Italia si può giungere fino a 10 giorni

Tempi biblici per lo sdoganamento

Secondo i dati di Fedespedit (la federazione delle imprese di spedizioni internazionali), nel porto olandese di Rotterdam un container viene sdoganato in 48 ore al massimo. In Italia, nella migliore delle ipotesi, ci vogliono tre o quattro giorni, che possono diventare sette o 10 ad agosto o dicembre.

In Italia, per sbrigare fino a 68 istanze che coinvolgono fino a 18 amministrazioni (fonte: Agenzia delle Dogane) c'è un funzionario ogni 4.957 container. A Rotterdam uno ogni 9.068. «Questo scenario - spiega al Sole-24 Ore Giuseppe Nucera, presidente di Confindustria Reggio Calabria - determina un vantaggio competitivo degli scali del nord europa».

La concorrenza mediterranea, europea ed internazionale sarà sempre più agguerrita. Secondo lo studio "Top 100 container ports 2016", pubblicato nel luglio 2017, realizzato dagli analisti di Lloyd's List e riferito al traffico 2015, il porto di Genova ha scalato due posizioni e si è attestato al 71° posto, mentre Gioia Tauro è al 64° in lista. Al vertice della classifica mondiale restano gli scali asiatici con Shanghai (35 milioni di teu), Singapore (31 milioni di teu) e Shenzhen (24 milioni di teu).

Per trovare il primo porto europeo si deve arrivare all'undicesima posizione, con Rotterdam.

Per decollare (parola che da queste parti risuona invano da decenni), il porto di Gioia Tauro deve dunque creare attività alternative e complementari al solo transhipment, visti i fortissimi rischi di instabilità, dovuti al fatto di dipendere quasi totalmente dal volere dei terminalisti e/o delle compagnie marittime a cui le prime fanno capo.

Per uscire dalla "trappola", Nucera indica due strategie parallele: la zes (sta arrivando) e il collegamento ferroviario lungo la direttrice tirrenica ed adriatica per consolidare i possibili flussi di merci verso i bacini di consumo del Mezzogiorno e del Centro-Nord. Per quanto riguarda il traffico non containerizzato, spiega Nucera, «specifiche attività possono essere sviluppate nei porti del sistema calabrese che si affacciano sulla costa ionica e che costituiscono basi ideali per i "ro-ro" (trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati, ndr) lungo le direttrici dal Maghreb alla Turchia ed alla Siria ed i Balcani».

La duplicazione delle funzioni (un tempo accentrate nel solo ministero della Marina mercantile) fra più di 20 amministrazioni a cui sono delegati i controlli sulla merce e sulla nave in porto, genera disfunzioni a catena.

- segue

Gioia Tauro rappresenta un caso emblematico. Un numero crescente di spedizionieri internazionali impone alle compagnie di navigazione l'esclusione del porto calabrese dall'elenco dei porti dove sbarcare la merce, a causa dei controlli più numerosi rispetto a quanto accade nei porti concorrenti: 13.803 ispezioni sui container, pari al 2% di tutti i container movimentati, quando a Valencia si ispeziona l'1% del traffico, ad Algeiras lo 0,2% e al Pireo lo 0,01%. Con un risultato paradossale: a Gioia Tauro nel 2014 sono stati sequestrati 4.966 chili di droga, contro i 26.700 della Spagna dove, come detto, il numero dei controlli è infinitamente inferiore (fonte Federagenti, Federazione nazionale degli agenti e raccomandatori marittimi).

R.Gal.

A Cagliari numeri record per il turismo crocieristico

Comune firma intesa con AdSp, Sogaer e Cagliari Cruis Port

CAGLIARI – È il segno “più” il tratto distintivo del bilancio della stagione crocieristica 2017 a Cagliari. Nell'anno appena trascorso il traffico al porto ha fatto registrare un incremento del 70% rispetto al 2016, 430mila i passeggeri provenienti da cento nazionalità diverse. Oltre 160 le navi da crociera delle 25 compagnie armatrici che hanno ormeggiato nelle banchine del capoluogo della Sardegna, ora tra le prime dieci realtà crocieristiche d'Italia.

E per il 2018 i numeri si preannunciano non meno importanti. Nonostante un leggero calo (135 arrivi e circa 370mila ospiti) a causa della cosiddetta «rotazione della destinazione» messa in campo dalle compagnie di navigazione per diversificare l'offerta, «per gli operatori economici cittadini le occasioni di sviluppo non saranno poche».

A sottolinearlo è Marzia Cilloccu che, nella doppia veste di assessora alle Attività produttive e di assessora al Turismo della Giunta Zedda, alla conferenza stampa di presentazione del bilancio dell'attività crocieristica 2017 promossa da Cagliari Cruis Port al Terminal crociere del Molo Rinascita, «perché Cagliari sa offrire non soltanto ambiente, cultura ed enogastronomia, ma soprattutto accoglienza».

L'obiettivo, hanno detto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sardegna, Massimo Deiana, l'amministratore delegato di Sogaer (che gestisce l'aeroporto Cagliari-Elmas) Alberto Scanu e Antonio Di Monte di Cagliari Cruis Port, è quello di far diventare Cagliari “home port”, ovvero capolinea delle navi da crociera, scalo di partenza e di arrivo nel quale viene imbarcato e sbarcato un gran numero di passeggeri.

«Il Comune è pronto», ha assicurato l'esponente dell'esecutivo cittadino e come già sta facendo «metterà in campo le risorse che ha a disposizione e tutti i suoi servizi». E per il prossimo primo Maggio, in occasione della 362^a Festa di Sant'Efisio, anche i passeggeri delle due navi “Msc Divina” e “Msc Opera” potranno contare anche su una tribuna in più di oltre mille posti nella piazza del Carmine.

In questa prospettiva si inserisce anche il protocollo d'intesa sottoscritto dal Comune e Città Metropolitana di Cagliari, con l'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sardegna, l'Aeroporto Cagliari-Elmas, insieme con il Terminal Crociere che da poco più di un anno è entrato a far parte del network di Global Ports Holding, il più importante operatore indipendente di terminal crocieristici al mondo. Ma anche il progetto di ampliamento del terminal cagliaritano (i lavori inizieranno quest'anno), lo spostamento del traffico merci dal Molo Rinascita e da quello Sant'Agostino al Porto Canale.

«Ottimo lavoro – ha detto Massimo Deiana – siamo al fianco del “Ccp”. Ci stiamo impegnando a liberare gli spazi dal traffico pesante con una parte importante del settore ro-ro che andrà al porto canale: avremo aree più grandi e funzionali. Possiamo anche immaginare di spostare in futuro anche il traffico passeggeri collegato con le navette». Il sogno? «Non demolire il silos e puntare su un suo utilizzo alternativo».

«Siamo entrati nella top ten delle destinazioni crocieristiche nazionali – ha sottolineato Antonio Di Monte – e raggiunto quota un milione di passeggeri dall'inizio dell'attività nel 2013. In una sola giornata abbiamo avuto 10mila ospiti con cinque navi in porto. E il 2018 si preannuncia non meno interessante nonostante una leggera, fisiologica, contrazione».

MOVIMENTI. Siracusa e Ragusa confermano la volontà di volersi staccare da Catania e fanno appello a Gentiloni perché adotti un provvedimento in questa direzione

Riforma degli enti camerali Quella del Sudest non convince

O OO Quarantuno associazioni di categoria della provincia di Siracusa, sindacati, Ordini professionali e sindaci hanno firmato un documento per chiedere il distacco delle Camere di commercio di Siracusa e Ragusa da quella di Catania. L'atto è stato presentato nella sede della Cisl. Attraverso questo documento ci si appella al presidente del Consiglio per salvare la Camera di Commercio locale. La nota è stata inviata anche al ministro dello Sviluppo economico, al presidente della Regione e all'assessore regionale Attività produttive, in vista della convocazione del Cdm di oggi che dovrebbe affrontare il tema legato alla riforma degli enti camerali. Hanno sottoscritto il documento Confindustria, Cna, Confartigianato, Claa, Confesercenti, Confagricoltura, Cia, Coltivatori diretti, Copagri, Federcoltivatoriaretusei, Confcooperative, Agci, Legacoop, Territorio Protagonista 2016, Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Unioneconsumatori, Ordini dei Consulenti del Lavoro, dei Dottori Commercialisti e degli esperti contabili, l'Associazione nazionale commercialisti, insieme ai sindaci dei ventuno comuni. «Il tessuto economico, sociale ed istituzionale della provincia di Siracusa - ha spiegato l'ex vicepresidente della Camera di commercio, Pippo Gianninoto - chiede al governo nazionale di ridefinire i termini della riforma che ridisegna gli enti camerali sul territorio. Una Camera di commercio con Siracusa e Ragusa rappresentativa del Sud est siciliano attraverso le specificità e le analogie tra i due territori». L'ex presidente dell'Autorità portuale di Augusta e di Confindustria Siracusa, Aldo Garozzo ha parlato di azione per dire «basta alla mortificazione subita dalla città e dal suo territorio». Sullo sfondo resta aperta la diatriba sul futuro dell'aeroporto di Catania, secondo cui i rappresentanti delle associazioni firmatarie del documento hanno aperto alla possibilità di un azionariato diffuso. Il segretario provinciale della Cisl, Paolo Sanzaro ha sottolineato la necessità di «fare squadra» per tutelare le esigenze del territorio, garantendo la rappresentatività alle imprese del territorio, tutelando l'autonomia messa in forte discussione dalla supremazia di Catania. Sulla stessa lunghezza d'onda il segretario provinciale della Uil, Stefano Munafò che ha rilevato la necessità di mantenere l'ente camerale in città. Il gruppo rileva con soddisfazione la delibera della Commissione Attività produttive dell'Ars i cui componenti, hanno votato all'unanimità la posizione da tempo rappresentata e sostenuta dal nostro territorio».

De Luca: dubbi su iter. Musumeci chiedi a governo nazionale di intervenire, noi vigileremo

M5S, no accorpamento Autorità Portuale Messina con Gioia Tauro

"Il Movimento 5 Stelle si oppone all'accorpamento dell'Autorità portuale di Messina con quella di Gioia Tauro, previsto dalla Riforma dei porti varata dal Governo Renzi due anni fa. Già da tempo proponiamo l'istituzione dell'Autorità portuale dello Stretto. Musumeci mostri autorevolezza e chiedi fermamente al Governo nazionale di evitare quello che sarebbe l'ennesimo scippo di risorse provenienti dalla provincia di Messina". Lo dice il deputato regionale del M5S Antonio De Luca che ha partecipato, a palazzo d'Orleans, a Palermo, a un incontro tra il presidente della Regione Nello Musumeci e una delegazione di deputati regionali della provincia di Messina. "Al Governo regionale - aggiunge De Luca - ho espresso dubbi e preoccupazioni sull'avvio dell'iter, poiché il porto di Gioia Tauro si trova in una condizione di crisi economica che potrebbe travolgere anche l'autorità portuale della città dello Stretto. Il Porto di Messina è il primo per numero di passeggeri del Mediterraneo e ha un bilancio con un attivo di oltre 120 milioni di euro e un piano triennale di investimento 2018-2020 pari a circa 310 milioni, mentre quello di Gioia Tauro sta attraversando da tempo una condizione di crisi". "Auspichiamo che dalle parole si passi ai fatti, dal momento che il governatore ha condiviso la nostra posizione, noi comunque vigileremo". "Già nel 2015 - dicono la capogruppo del M5S all'Ars Valentina Zafarana e il deputato nazionale Francesco D'Uva - avevamo espresso le nostre perplessità. Siamo stati primi a sottolineare che accorpare le autorità portuali di Messina e Gioia Tauro non aveva alcuna logica. Già allora avevamo richiesto di valutare la creazione di un'unica Autorità dello Stretto, che comprendesse Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria e che gestisse i traffici marittimi tra le due sponde, assicurando la necessaria continuità territoriale e puntando sulle sue caratteristiche peculiari". "Accorpare - concludono - l'Autorità Portuale di Messina a quella di Gioia Tauro sarebbe l'ennesimo smacco per tutti i cittadini siciliani e calabresi che da troppi anni vivono profondi disagi causati dalla progressiva riduzione dei servizi di trasporto per i pendolari, oltre che dalle continue ed illogiche scelte di Trenitalia".

autorità portuale, zes e nuovo lavoro gli argomenti principali del consiglio generale della cisl

«Abbiamo le risorse e gli strumenti, manca la progettualità»

Uno spaccato sul mondo del lavoro nel nostro territorio, tra vertenze e la necessità di programmare uno sviluppo strategico che crei occupazione nuova, vera e stabile. La Cisl ha alzato il velo sull'inerzia che si registra a Messina nel corso del Consiglio generale tenutosi nel Salone degli Specchi di Palazzo dei Leoni. «Abbiamo la possibilità di spendere oltre un miliardo di euro - ha detto Genovese - ma abbiamo bisogno di progettazione e realizzazione. Sui Patti siamo partiti male, senza un progetto strategico e una visione di come dovevano essere spesi i fondi, polverizzandoli e con una progettazione molto lenta. Paradossalmente, oggi, abbiamo le risorse e gli strumenti per dare respiro all'occupazione e dare un programma e un progetto di sviluppo del nostro territorio, ma non ci sono le professionalità per realizzarle». Passaggio di particolare interesse e attualità quello legato alle vicende dell'Autorità portuale e alle affermazioni del presidente della Regione, Nello Musumeci. «Parole che aprono un percorso - sottolinea il segretario generale della Cisl - il problema però è che la legge di riforma delle Autorità portuali in Italia è stata tradita dalla stessa legge. Nel momento in cui sono state costituite 15 Autorità portuali di sistema non si capisce perché Messina non ha avuto la propria autonomia. Eppure alle Città metropolitane di Messina e Reggio Calabria, nel momento della loro istituzione, era stato dato mandato di coordinamento e azione sinergica per lo sviluppo dell'area dello Stretto. Questo avrebbe dovuto portare all'ipotesi di un'unica Autorità. E non ci convince nemmeno un eventuale accorpamento con l'Autorità di sistema della Sicilia Orientale: Messina ha caratteristiche e peculiarità diverse da Gioia Tauro e Catania. Il rischio, quindi, è di perdere ulteriore tempo e non definire le questioni legate all'istituzione della Zes, non investire tutte le risorse che ha l'Autorità portuale di Messina e che garantisce ogni anno». Presenti al Consiglio generale anche il segretario regionale della Cisl, Milazzo e il Commissario straordinario della Città metropolitana, Calanna.

A Palazzo dei Leoni il consiglio generale della Cisl

«Basta polemiche, lavoriamo per salvare questa terra»

Genovese: «Sui diversi Patti siamo partiti male, senza un progetto strategico e una visione su come impiegare i fondi»

Domenico Bertè Basta con le polemiche e rimbocchiamoci le maniche per metterci tutti al lavoro. L'obiettivo è salvare questa terra. Il consiglio generale della Cisl, in sintesi, guarda avanti nel suo appuntamento d'inizio anno e lo fa nella casa del Patto per Messina, palazzo dei Leoni. È quello in canovaccio su cui interpretare i temi dell'occupazione e della politica, delle promesse e della concretezza, proprio nel bel mezzo di tre campagne elettorali, una alle spalle, le altre alle porte. Il Patto per Messina, oltre 330 milioni di finanziamenti nuovi più altri 400 di progetti già avviati e da accelerare, finora non ha speso un solo euro.

Pochi progetti, sette, hanno ottenuto il nulla osta della piattaforma ministeriale e gli altri cento sembrano quelle materie difficili che lo studente universitario vuole lasciare in coda ai suoi studi: ci sono, ma poi se ne parla. Sono gli enti locali a dover far scattare la molla del Masterplan.

«Abbiamo la possibilità di spendere, nel nostro territorio e nell'arco di qualche anno, oltre un miliardo di euro - ha detto Genovese - ma abbiamo bisogno di due fattori: la progettazione e la realizzazione. Dobbiamo ammettere che sui diversi Patti siamo partiti

male, senza un progetto strategico e una visione di come dovevano essere spesi i fondi nel nostro territorio. Le abbiamo polverizzate, portando a una progettazione opera per opera molto lenta e senza che si abbiano le risorse umane per farla. Paradossalmente, oggi, abbiamo le risorse e gli strumenti per dare respiro all'occupazione e per dare un programma e un progetto di sviluppo del nostro territorio ma non ci sono le risorse umane per realizzarla. E bene ha fatto il commissario della Città Metropolitana a istituire un tavolo di coordinamento e di concertazione. Adesso bisogna smettere di lamentarsi e vedere chi fa cosa, come, quando e in che misura».

Sui fondi a disposizione è intervenuto anche il segretario generale della Cisl Sicilia, Mimmo Milazzo, che ha anticipato la convocazione nei prossimi giorni da parte del Presidente della Regione.

«Porteremo alla sua attenzione quelle che consideriamo priorità strutturali - ha detto Milazzo -, il lavoro

- segue

per prima cosa, come produrlo e come creare posti stabili grazie anche agli incentivi che sono disponibili. Ci sono 17 miliardi di euro a disposizione della Regione, risorse che devono essere spese in maniera rapida per creare infrastrutture, per attrarre investimenti esterni e creare sviluppo e lavoro stabile».

Milazzo ha anche evidenziato, però, come il clima da campagna elettorale stia ritardando scelte strategiche per il territorio.

«Non si può camminare con in mano il libro dei sogni - ha aggiunto il segretario generale della Cisl Sicilia - richiamiamo al senso di responsabilità tutti i partiti affinché parlino di cosa è possibile realizzare e raccontino la verità al popolo».

Ma la giornata di approfondimento alla Città metropolitana è stata anche l'occasione per tornare a parlare di **Autorità Portuale**.

«Parole quelle di Musumeci di martedì - sottolinea il segretario generale della Cisl **Messina** - che aprono un percorso. Non ci convince però un eventuale accorpamento con l' **Autorità** di sistema della Sicilia orientale - dice Tonino Genovese -, **Messina** ha caratteristiche e peculiarità diverse da Gioia Tauro e Catania.

Oggi, purtroppo, cambiare velocemente le cose è complicato perché il Governo nazionale e il Parlamento hanno concluso la loro esperienza e si va verso nuove elezioni. Il rischio, quindi, è di perdere ulteriore tempo e non definire, inoltre, le questioni legate all' istituzione della Zes, non investire tutte le risorse che ha l' **Autorità Portuale** di **Messina** e che garantisce ogni anno».

POTRÀ OSPITARE 500 IMBARCAZIONI. L'investimento si aggira intorno ai 150 milioni di euro. I tempi di realizzazione sarebbero di un anno dall'ottenimento delle autorizzazioni

A Milazzo presentato il progetto per realizzare il megaporto turistico

OOO Dopo la bocciatura del porto hub da parte degli ambientalisti, una dozzina di anni fa, presentato dall'allora amministrazione Nastasi, ecco un'altra riproposizione di megaporto turistico progettato per ospitare oltre cinquecento imbarcazioni, delle quali un centinaio di media e grossa stazza. L'ubicazione è sempre la stessa: lo specchio d'acqua antistante la Marina Garibaldi. Solo che, mentre l'allora porto hub interessava solo l'area antistante il circolo del Tennis e Vela, questa nuova struttura interessa lo specchio d'acqua che va dal fanale verde del porto fino alla Croce di mare, conglobando al suo interno i due porticcioli turistici esistenti: quello della Marina di Santa Maria Maggiore e quello della Marina di Poseidone. A questo punto, però, bisognerà vedere se può essere data una concessione di uno specchio d'acqua in cui già esistono due altre concessioni dati ad altre società. Ma questo potrebbe essere solo un dettaglio. Poi bisognerà capire, dal punto di vista della sicurezza in mare, come la diga progettata a quella distanza dalla terra ferma, può essere installata in quell'area, considerato il fatto che a pochi metri esistono due ancoraggi di emergenza per grosse petroliere. Ma anche questi potrebbero essere dettagli.

Il punto, forse, più importante che, al momento, non si vede nel progetto è il collegamento fra la terra ferma ed i pontili galleggianti che dovrebbe partire dalla piazza della Repubblica dove esiste una rotatoria con una fontana. La proposta progettuale dell'ecoporto crocieristico con diga foranea galleggiante è stata ideata dal Cisvam (Centro Internazionale di Studi per la Valorizzazione dell'Ambiente e del Mare) e progettata dalla Porti Galleggianti srl. Mentre l'iniziativa è stata promossa dall'assessore allo Sviluppo Economico Carmelo Torre il quale, da svariati anni, ancor prima di ricoprire questa carica, ha cercato di offrire questo «salotto del mare» alla città.

L'investimento dell'opera, secondo quanto hanno anticipato i promotori si aggira intorno ai 150 milioni di euro compreso la lunga diga che dovrà riparare le imbarcazioni ai pontili lunga oltre mille metri e larga 55 metri che permetterà anche l'attracco di navi da crociera lunghe oltre trecento metri. Per quanto concerne i tempi di realizzazione si è parlato di un anno, dal momento dell'ottenimento di tutte

le autorizzazioni.

Il sindaco Giovanni Formica, ancor prima della presentazione ufficiale del progetto, si è dichiarato ampiamente convinto della fattibilità dell'opera. E, l'assessore Carmelo Torre ha aggiunto: «D'intesa col sindaco lavoriamo da oltre due anni a questa ipotesi. La proposta progettuale dell'ecoporto crocieristico con diga foranea galleggiante è una novità assoluta nel panorama regionale e non solo».

(*ALA*)

Barcellona, nel 2017 record dei traffici

Barcellona - Sforati i 3 milioni di teu nel 2017. La Cina è il primo partner commerciale dello scalo.

Barcellona - Barcellona nel 2017 ha segnato il suo risultato migliore in termini di traffico, passando le 61 milioni di tonnellate per la prima volta e segnando un aumento del 26%. I container movimentati sono stati quasi 3 milioni di teu, con un incremento del 32,3%. A guidare il boom dei contenitori è stato il traffico transhipment, più che raddoppiato in un anno. **La Cina rimane il primo partner commerciale dello scalo catalano, sia nell'import (rappresenta oltre il 44% dei traffici) sia nell'export (con l'11,6% dei contenitori che lasciano il porto in direzione degli scali cinesi).** Crescono anche i traffici delle autostrade del mare, per un totale di 144,723 uti.

Informare

Nel quarto trimestre del 2017 i nuovi ordini acquisiti da Wärstilä sono cresciuti del +14%

Incremento del +42% nel settore Marine. Calo dei risultati economici trimestrali

Nel 2017 i nuovi ordini acquisiti dal gruppo finlandese Wärstilä Corporation, che realizza sistemi per la generazione di energia sia per il settore marino che terrestre, sono ammontati ad un valore complessivo di 5,64 miliardi di euro, in crescita del +15% rispetto a 4,93 miliardi di euro nell'anno precedente. Il valore dell'orderbook al 31 dicembre scorso era pari a 5,06 miliardi di euro, con un +8% sul 31 dicembre 2016.

Lo scorso anno il fatturato dell'azienda è salito del +3% attestandosi a 4,92 miliardi di euro. In rialzo anche l'utile operativo con 552 milioni di euro (+4%), l'utile ante imposte con 506 milioni di euro (+6%) e l'utile netto con 385 milioni di euro (+8%).

Nel solo segmento delle soluzioni per il settore marittimo i nuovi ordini incamerati dal gruppo hanno totalizzato 1,48 miliardi di euro (di cui il 31% nel comparto delle navi da crociera e dei traghetti), con una progressione del +15% sul 2016, e al 31 dicembre 2017 il valore del portafoglio ordini della divisione era pari a 2,02 miliardi di euro, cifra analoga a quella del 31 dicembre 2016. Lo scorso anno i ricavi della divisione hanno accusato una flessione del -22% scendendo a quasi 1,31 miliardi di euro.

Nel solo quarto trimestre del 2017 i ricavi del gruppo Wärstilä Corporation sono ammontati a 1,44 miliardi di euro, con un calo del -7% sul corrispondente periodo dell'anno precedente. L'utile operativo è risultato pari a 225 milioni di euro (-3%), l'utile ante imposte a 215 milioni di euro (-5%) e l'utile netto a 167 milioni di euro (-3%). La sola divisione Marine Solutions ha registrato ricavi pari a 366 milioni di euro (-28%).

Nel trimestre ottobre-dicembre dello scorso anno i nuovi ordini acquisiti dal gruppo sono stati pari a 1,51 miliardi di euro (+14%), di cui 366 milioni di euro per la sola divisione Marine Solutions (+42%).

Informare

Accordo porto di Rotterdam - IBM per applicare le tecnologie dell'Internet degli oggetti alle operazioni portuali

L'iniziativa partirà con lo sviluppo di un'applicazione dashboard che raccoglierà e processerà dati sulle condizioni meteo-marine

L'Autorità Portuale di Rotterdam ha reso noto di aver raggiunto un accordo con il gruppo informatico IBM per portare avanti un progetto pluriennale di digitalizzazione con lo scopo di innovare l'operatività portuale impiegando le tecnologie dell'Internet of Things su cloud.

L'iniziativa, che coinvolge anche le aziende Cisco e Axians, verrà avviata con lo sviluppo di un'applicazione dashboard centralizzata che raccoglierà e processerà in tempo reale dati sulle condizioni meteo-marine analizzate sulla piattaforma IoT dell'IBM, con l'obiettivo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo nel porto di Rotterdam. A tale scopo si sta stendendo una rete di sensori che include tutta l'estensione di 42 chilometri di infrastrutture del porto olandese.

I dati saranno analizzati dalle tecnologie IoT su cloud dell'IBM e trasformate in informazioni che il porto potrà utilizzare per assumere decisioni relativamente alla riduzione dei tempi di attesa, alla determinazione della programmazione ottimale dell'attracco delle navi, del loro carico e scarico, e per far sì che un maggior numero di navi utilizzi le aree disponibili.

L'ente portuale di Rotterdam ha evidenziato che la riduzione di un'ora del tempo di ormeggio rappresenta per le compagnie di navigazione e per il porto risparmi che possono ammontare a circa 80mila dollari.

«La velocità e l'efficienza - ha sottolineato il direttore finanziario della Port of Rotterdam Authority, Paul Smits - sono essenziali per la nostra attività e ci impongono di utilizzare tutti i dati a nostra disposizione. Grazie alle informazioni in tempo reale sulle infrastrutture, le acque, l'aria, ecc., possiamo migliorare considerevolmente il servizio che offriamo a tutti coloro che utilizzano il porto e ci prepariamo a soddisfare il trasporto marittimo connesso e autonomo del futuro».

L'INTERVENTO

La petizione sul porto non racconta la verità sul progetto

Da alcuni giorni lo Yacht Club Livorno ha lanciato una petizione sul sito change.org dal titolo "Liberiamo i Quattro Mori e salviamo il Porto Mediceo". La petizione e le informazioni diffuse per promuoverla travisano in modo assai fuorviante il progetto relativo al Porto stesso e contengono una serie di inesattezze su cui è opportuno fare chiarezza.

Non è infatti prevista alcuna cancellazione dei Circoli e delle Associazioni che operano nell'area, mentre è altresì certo che l'Autorità di Sistema Portuale e Azimut Benetti, in qualità di socio di maggioranza della (STU) Porta a Mare S.p.A., stanno lavorando insieme per individuare le soluzioni e gli strumenti ideali per

assicurare a tutti la migliore delle sistemazioni.

Attualmente sono allo studio i criteri per garantire la continuità della permanenza nell'ambito portuale livornese, e quindi la possibilità di proseguire con le attività diportistiche o di pesca, a tutti coloro che sono oggi presenti, tutelando "in primis" i residenti a Livorno.

La salvaguardia del Porto Mediceo non si persegue tramite il tentativo di conservare posizioni di privilegio e tantomeno con l'accettazione di stantie situazioni di degrado e trasandatezza. Al contrario la si supporta investendo in opere di miglioramento e valorizzazione del patrimonio esistente, in modo da metterne in luce ed esaltarne il prestigio

e la storia.

Il riattualmodernamento delle strutture di ormeggio e una nuova organizzazione della loro gestione saranno garanzia di una condizione di mercato più dinamica ed equa che creerà le condizioni per avviare nuove attività economiche e per rilanciare quelle esistenti, dando vita a nuove opportunità di lavoro.

Ci auguriamo che coloro che sono invitati a dare un giudizio sul progetto del porto turistico vogliano obiettivamente distinguere fra progresso e distorta difesa di una storicità del porto mediceo, che appare piuttosto un mero alibi per la protezione di interessi personali.

Vincenzo Poerio

Amministratore Delegato Azimut Benetti