



Trieste:

"...**Patto territoriale con le imprese Fvg...**"(Messaggero Marittimo)

"...**Comitato di Gestione...**" (L'Informatore Navale)

Genova:

"...**nel 2017 crocieristi in calo del 9%...**" (Il Nautilus)

La Spezia:

"...**Comunità portuale: quale futuro?...**" (Corriere Marittimo, Ferpress, Ansa, L'Informatore Navale, Informare, The Medi Telegraph)

Marina di Carrara:

"...**Continua la battaglia legale con l'Autorità di La Spezia...**"
(The MediTelegraph)

Livorno:

"...**Rotary Club Livorno firmeranno un convenzione porto città ...**"
(L'Informatore Navale)

"...**crece il Bacini di carenaggio...**"(Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

Civitavecchia:

"... **Autostrade del mare e Marenostrum...**"(L'Informatore Navale)

Salerno:

"...**Traffici contenitori in aumento...**" (Ansa, Informazioni Marittime, Il Nautilus, Messaggero Marittimo)

Brindisi:

"...**il commissario tutelki la nostra città...**" (Gazzetta del Mezzogiorno)

"...**che il Segretario sia un Brindisino...**" (Nuovo quotidiano di Puglia, Newspam)

"...**nuove cariche propeller club Brindisi...**" (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...**perso primato movimentazione container...**" (Ansa)

Messina:

"...**tremesieri: insabbiamento porto canale...**" (Giornale di Sicilia)

Focus:

- **Zone Economiche Speciali**
(Gazzetta del Sud, Italia Oggi, The Medi Telegraph)
-

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Sistema portuale: patto territoriale con le imprese del Fvg

TRIESTE – Un patto territoriale tra le imprese del Friuli Venezia Giulia, in particolare quelle del comparto delle costruzioni, e la realtà portuale per uno sviluppo economico a 360 gradi. E' quanto emerso, in un incontro che si è tenuto nel palazzo della Regione a Trieste fra la presidente del Friuli Venezia Giulia, l'assessore regionale alle Infrastrutture, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, il presidente e il direttore dell'associazione costruttori Ance Fvg, rispettivamente Andrea Comar e Fabio Millevoi e Donato Riccesi presidente Ance Pordenone-Trieste. L'auspicio emerso è stato quello di porre in essere una sinergia con il tessuto delle imprese del territorio regionale per favorire lo sviluppo del porto in tutte le sue anime: da quella più propriamente legata al mare a quella logistica e industriale.

L'obiettivo evidenziato nella riunione è stato dunque quello di lavorare per costruire un tavolo che deve portare a delle sinergie utili per i progetti futuri, come ha rilevato la presidente della Regione, in una logica che indirizzi lo stesso porto a superare i suoi confini per sviluppare l'economia a 360 gradi.

Il sistema portuale che vogliamo attuare, come ha riferito il presidente dell'Autorità, deve coinvolgere più settori anche in un'ottica di diversificazione: non solo logistica e trasporti, ovvero i settori specifici, «come stiamo facendo, con innovazione e ricerca ma anche con le imprese delle costruzioni».

La realtà portuale, come è stato evidenziato, coinvolge il territorio in un progetto di integrazione globale che vede una stretta relazione fra porto, interporti, punti franchi e la zona industriale dando vita ad un sistema integrato dal punto di vista logistico. Il che significa, secondo D'Agostino, servizi oltre che attività di manutenzione, costruzione o bonifiche. Il valore del costruttore locale, come è stato rimarcato, che conosce bene la realtà in cui opera, può essere utile allo sviluppo dell'area portuale ma anche a quei soggetti globali che il porto sta coinvolgendo nelle proprie attività.

Condivisione anche da parte dei rappresentanti di Ance Fvg che si sono detti favorevoli all'avvio di un tavolo per approfondire le tematiche e valutare le opportunità legate al tema della portualità.

Trieste: SEDUTA ODIERNA DEL COMITATO DI GESTIONE. INSEDIATI I TRE COMMISSARI: NUOVA FASE PER LA DEPOSITI COSTIERI. PRIORITA' A BUNKERAGGIO E TUTELA DIPENDENTI



CAMBIO EPOCALE PER LA QUALITA' DEL LAVORO NEI DEPOSITI DI CAFFE' A-BOLENDO NORMA DEL 1929 WÄRTSILÄ INIZIA ATTIVITA' TERMINALISTICA IN CANALE INDUSTRIALE

Trieste, 10 gennaio 2018 – Il commissariamento della Depositi Costieri è stato il primo punto all'ordine del giorno del Comitato di Gestione che si è riunito questo pomeriggio presso la Torre del Lloyd. Il Comitato ha preso atto della nomina di tre commissari (Roberto Zuliani, Andrea Crismani, Matteo Tonon), avvenuta stamattina da parte del prefetto di Trieste, Annapaola Porzio.

Il provvedimento permetterà l'avvio di una nuova fase per la Depositi Costieri, evitando la decadenza della concessione. I commissari, insediati già dalla tarda mattinata, dovranno garantire l'attività dell'impianto, la tutela dei 24 lavoratori diretti e del relativo indotto, nonché la pronta riattivazione del servizio di bunkeraggio per le navi.

Tra gli altri punti all'ordine del giorno, va evidenziato l'introduzione di un nuovo regolamento sulla qualità del lavoro nei magazzini di caffè. Il nuovo atto che andrà a modificare un regolamento in vigore dal 1929, consentirà di ripartire tra più lavoratori il carico di lavoro derivante dalla movimentazione manuale del caffè e quindi ridurre le malattie professionali, migliorando le condizioni di salute dei lavoratori, i trattamenti contrattuali e tutta una serie di interventi sulla formazione professionale. Il risultato è stato raggiunto all'interno di un quadro più ampio di iniziative a sostegno del lavoro e delle imprese nel porto, con il consenso di tutte le parti sindacali, operatori e terminalisti, e ha permesso di individuare un modello sperimentale di applicazione della durata di un anno, da consolidarsi successivamente all'interno del sistema delle operazioni portuali dello scalo giuliano. "Un avvenimento di portata storica – come ha affermato Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – in linea con il processo di modernizzazione e sviluppo del porto che vede la tutela dei lavoratori come elemento fondamentale".

-segue

Parere positivo del Comitato sulla richiesta di rilascio di ASTL srl, impresa portuale non terminalista che ha richiesto l'autorizzazione ad operare quale società esecutrice di attività rientranti nel ciclo operativo di Siderurgica Triestina. L'azienda basata a Cremona, operante nel settore ferroviario, si propone di innovare il ciclo di trasporto connesso all'attività di Siderurgica Triestina, sviluppando la funzione logistica dell'impianto dello stabilimento.

Al via il nuovo accordo tra Wärtsilä Italia S.p.A. e il Gruppo Samer relativo all'acquisizione di un ramo d'azienda per lo svolgimento dell'attività di terminalista portuale del colosso finlandese sul canale navigabile. "L'Autorità di Sistema Portuale ha svolto una preziosa attività per arrivare a questo brillante risultato, – ha commentato il presidente D'Agostino. "Siamo quindi molto soddisfatti dell'accordo raggiunto che vede il sub ingresso di Wartsila nella concessione Frigomar che potrà mantenere l'attività in conto terzi". "Si tratta di un'integrazione armonica delle attività sul Canale industriale da parte di Wärtsilä in un'area che sta diventando il motore di tutte le attività ad alto valore aggiunto del nostro scalo" ha concluso D'Agostino. "Questo significa concretamente che il Canale industriale è e rimane uno dei principali obiettivi dello sviluppo futuro e del rilancio del porto di Trieste".

Porto di Genova: nel 2017 crocieristi in calo del 9%



GENOVA – Moderata flessione del traffico di crocieristi e numeri stabili per i traghetti: si è chiuso così il 2017 di Stazioni Marittime S.p.a., società che gestisce il terminal passeggeri del porto di Genova.

Durante l'anno appena trascorso sono infatti stati movimentati sotto la Lanterna un totale di 3.003.652 passeggeri contro i 3.110.432 del 2016 (-3,4%). In particolare i crocieristi sono stati 925.188 nel 2017 (di cui 540.592 home port e 384.596 in transito), con un calo del 9% rispetto agli 1.017.368 dell'anno precedente. Resta comunque predominante la presenza di MSC Crociere, che lo scorso anno ha portato nel terminal genovese 858.000 passeggeri, sui poco più di 900.000 totali, seguita a grande distanza da Princess Cruises con 31.273 passeggeri.

Sostanzialmente stabile, invece, il numero di passeggeri dei traghetti, passati da 2.093.064 nel 2016 a 2.078.464 nel 2017 (-14.600 unità, pari al -0,7%). In lieve calo la movimentazione di auto, pari a 723.884 unità (-3,89%), mentre sono cresciute le moto (51.921, +4,98%) e i metri lineari di carico rotabile (1.806.892, +0,28%). Nel dettaglio, la Sardegna ha perso oltre 78.000 passeggeri, mentre per contro sono cresciuti la Sicilia (oltre 31.500 passeggeri), la Corsica (circa 16.300 passeggeri), il Nord Africa (circa 18.500 passeggeri). Le previsioni di Stazioni Marittime per il prossimo anno sono positive: nel 2018 il terminalista tornerà a superare la soglia del milione di crocieristi, di cui ben 950.000 arriveranno grazie a MSC, mentre sul versante traghetti la stima è di una crescita dei traffici pari al 3%.

La Spezia Community portuale: Quale il futuro del porto?

Nuove opere, tempi di realizzazione e terzo bacino: La Community chiede un urgente confronto con Autorità e LSCT.

LA SPEZIA - Dove va il porto di La Spezia? È questa la domanda che la Community portuale rivolge al presidente dell'Autorità Portuale di Sistema e al principale terminalista, LSCT, chiedendo la convocazione di un tavolo di confronto finalizzato a verificare i rispettivi programmi specie relativi alla realizzazione di nuove infrastrutture. *“Nessuna motivazione polemica – afferma **Andrea Fontana, presidente degli Agenti Marittimi**, intervenendo a nome della Community – ma la necessità reale e concreta degli operatori di essere informati correttamente e a nostra volta di tenere informata la clientela così da scongiurare il rischio di sovrapposizione di interventi e quindi di danni concreti alla produttività e anche alla credibilità del porto”.*

Secondo la **Community portuale spezzina**, apprendere solo dai giornali l'esistenza di un serrato programma di nuove opere, che, come una volta di più testimonia anche il caso delle barriere fono-assorbenti, sono ancora da avviare e i cui tempi di realizzazione sono incerti, si somma al proliferare di voci talora contraddittorie, relative a scelte fondamentali in primis il cosiddetto Terzo bacino, che non sembra essere più considerato opera così prioritaria. *“Nell'interesse comune del porto e nella prospettiva di sviluppo dei traffici – afferma **Alessandro Laghezza, presidente degli Spedizionieri** – è indispensabile disporre di un cronoprogramma che segni anche la ripresa di un dialogo costante e trasparente fra tutti gli attori principali del porto, Autorità, terminal e Port Community”.*

*“L'andamento dei mercati – conclude **Sergio Landolfi, al vertice degli spedizionieri doganali** – è di per sé così fragile e volatile da richiedere dove possibile riferimenti certi, specie all'interno dei porti e quindi della punta sul mare della catena logistica”.*

Community di La Spezia: urgente un confronto con Autorità e LSCT sul futuro del porto

(FERPRESS) – Roma, 10 GEN -Dove va il porto di La Spezia? È questa la domanda che la Community portuale rivolge al presidente dell’Autorità Portuale di Sistema e al principale terminalista, LSCT, chiedendo la convocazione di un tavolo di confronto finalizzato a verificare i rispettivi programmi specie relativi alla realizzazione di nuove infrastrutture.

“Nessuna motivazione polemica – afferma Andrea Fontana, presidente degli Agenti Marittimi, intervenendo a nome della Community – ma la necessità reale e concreta degli operatori di essere informati correttamente e a nostra volta di tenere informata la clientela così da scongiurare il rischio di sovrapposizione di interventi e quindi di danni concreti alla produttività e anche alla credibilità del porto”.

Secondo la Community portuale spezzina, apprendere solo dai giornali l’esistenza di un serrato programma di nuove opere, che, come una volta di più testimonia anche il caso delle barriere fono-assorbenti, sono ancora da avviare e i cui tempi di realizzazione sono incerti, si somma al proliferare di voci talora contraddittorie, relative a scelte fondamentali in primis il cosiddetto Terzo bacino, che non sembra essere più considerato opera così prioritaria.

“Nell’interesse comune del porto e nella prospettiva di sviluppo dei traffici – afferma Alessandro Laghezza, presidente degli Spedizionieri – è indispensabile disporre di un cronoprogramma che segni anche la ripresa di un dialogo costante e trasparente fra tutti gli attori principali del porto, Autorità, terminal e Port Community”.

“L’andamento dei mercati – conclude Sergio Landolfi, al vertice degli spedizionieri doganali – è di per sé così fragile e volatile da richiedere dove possibile riferimenti certi, specie all’interno dei porti e quindi della punta sul mare della catena logistica”.

Porto Spezia: operatori chiedono incontro sulle opere

"Chiarezza su progetti, tempi realizzazione e sul terzo bacino"



(ANSA) - GENOVA, 10 GEN - La Community portuale spezzina, cioè spedizionieri, spedizionieri doganali e agenti marittimi, chiede un confronto con il presidente dell'Autorità di sistema e con il principale terminalista, Lsct (La Spezia container terminal) per discutere progetti e tempi di realizzazione delle nuove infrastrutture. "Nessuna motivazione polemica - dice Andrea Fontana, presidente degli Agenti marittimi della Spezia intervenendo a nome della Community - ma la necessità reale e concreta degli operatori di essere informati correttamente e a nostra volta di tenere informata la clientela così da scongiurare il rischio di sovrapposizione di interventi e quindi di danni concreti alla produttività e anche alla credibilità del porto". Un problema "tecnico", conoscere i tempi di avvio delle singole opere del programma, di cui "si apprende solo dai giornali", ma anche di chiarezza sul futuro dello scalo. Uno dei nodi è la realizzazione del Terzo bacino portuale. Preoccupano le voci secondo cui non sarebbe più considerato un'opera "così prioritaria" sottolinea la nota della Community che per fare chiarezza chiede un tavolo a tre. "Nell'interesse comune del porto e nella prospettiva di sviluppo dei traffici - dice Alessandro Laghezza, presidente degli Spedizionieri spezzini - è indispensabile disporre di un cronoprogramma che segni anche la ripresa di un dialogo costante e trasparente fra tutti gli attori principali del porto".

Community di La Spezia: urgente un confronto con Autorità e LSCT sul futuro del porto



Per sciogliere gli interrogativi su nuove opere, tempi di realizzazione e terzo bacino

La Spezia, 10 gennaio 2018 – Dove va il porto di La Spezia? È questa la domanda che la Community portuale rivolge al presidente dell'Autorità Portuale di Sistema e al principale terminalista, LSCT, chiedendo la convocazione di un tavolo di confronto finalizzato a verificare i rispettivi programmi specie relativi alla realizzazione di nuove infrastrutture.

“Nessuna motivazione polemica – afferma Andrea Fontana, presidente degli Agenti Marittimi, intervenendo a nome della Community – ma la necessità reale e concreta degli operatori di essere informati correttamente e a nostra volta di tenere informata la clientela così da scongiurare il rischio di sovrapposizione di interventi e quindi di danni concreti alla produttività e anche alla credibilità del porto”.

Secondo la Community portuale spezzina, apprendere solo dai giornali l'esistenza di un serrato programma di nuove opere, che, come una volta di più testimonia anche il caso delle barriere fono-assorbenti, sono ancora da avviare e i cui tempi di realizzazione sono incerti, si somma al proliferare di voci talora contraddittorie, relative a scelte fondamentali in primis il cosiddetto Terzo bacino, che non sembra essere più considerato opera così prioritaria.

“Nell'interesse comune del porto e nella prospettiva di sviluppo dei traffici – afferma Alessandro Laghezza, presidente degli Spedizionieri – è indispensabile disporre di un cronoprogramma che segni anche la ripresa di un dialogo costante e trasparente fra tutti gli attori principali del porto, Autorità, terminal e Port Community”.

“L'andamento dei mercati – conclude Sergio Landolfi, al vertice degli spedizionieri doganali – è di per sé così fragile e volatile da richiedere dove possibile riferimenti certi, specie all'interno dei porti e quindi della punta sul mare della catena logistica”.

La Spezia, community portuale chiede un confronto con Autorità e LSCT



La community portuale della Spezia chiede risposte chiare sul futuro dell'importante scalo ligure e, con questo obiettivo, sollecita il presidente dell'Autorità Portuale di Sistema e il principale terminalista, LSCT, a convocare al più presto un tavolo di confronto finalizzato a verificare i rispettivi programmi specie relativi alla realizzazione di nuove infrastrutture.

"Nessuna motivazione polemica – afferma Andrea Fontana, presidente degli Agenti Marittimi, intervenendo a nome della community – ma la necessità reale e concreta degli operatori di essere informati correttamente e a nostra volta di tenere informata la clientela così da scongiurare il rischio di sovrapposizione di interventi e quindi di danni concreti alla produttività e anche alla credibilità del porto".

Secondo la community portuale spezzina, apprendere solo dai giornali l'esistenza di un serrato programma di nuove opere, che, come una volta di più testimonia anche il caso delle barriere fono-assorbenti, sono ancora da avviare e i cui tempi di realizzazione sono incerti, si somma al proliferare di voci talora contraddittorie, relative a scelte fondamentali in primis il cosiddetto Terzo bacino, che non sembra essere più considerato opera così prioritaria.

"Nell'interesse comune del porto e nella prospettiva di sviluppo dei traffici – dichiara Alessandro Laghezza, presidente degli Spedizionieri – è indispensabile disporre di un cronoprogramma che segni anche la ripresa di un dialogo costante e trasparente fra tutti gli attori principali del porto, Autorità, terminal e Port community".

Port Community La Spezia chiede un confronto con AdSP e LSCT per fare il punto sullo stato delle opere

Fontana: c'è la necessità reale e concreta degli operatori di essere informati correttamente e a nostra volta di tenere informata la clientela

Port Community La Spezia, organizzazione che riunisce le associazioni spezzine degli agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali, ha chiesto al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e a La Spezia Container Terminal (LSCT), la società che gestisce il container terminal sui moli Fomelli e Ravano del porto della Spezia, la convocazione di un tavolo di confronto finalizzato a verificare i rispettivi programmi, in particolare quelli relativi alla realizzazione di nuove infrastrutture.

«Nessuna motivazione polemica - ha precisato Andrea Fontana, presidente degli agenti marittimi spezzini, annunciando la richiesta dell'incontro - ma la necessità reale e concreta degli operatori di essere informati correttamente e a nostra volta di tenere informata la clientela così da scongiurare il rischio di sovrapposizione di interventi e quindi di danni concreti alla produttività e anche alla credibilità del porto».

Secondo la Community portuale spezzina è necessario fare chiarezza sullo stato di programmazione ed esecuzione delle opere, per evitare di «apprendere solo dai giornali l'esistenza di un serrato programma di nuove opere, che, come una volta di più testimonia anche il caso delle barriere fono-assorbenti - ha rilevato Port Community La Spezia - sono ancora da avviare e i cui tempi di realizzazione sono incerti», notizie che si sommano «al proliferare di voci talora contraddittorie, relative a scelte fondamentali in primis il cosiddetto Terzo bacino, che non sembra essere più considerato opera così prioritaria».

«Nell'interesse comune del porto e nella prospettiva di sviluppo dei traffici - ha spiegato il presidente degli spedizionieri spezzini, Alessandro Laghezza, - è indispensabile disporre di un cronoprogramma che segni anche la ripresa di un dialogo costante e trasparente fra tutti gli attori principali del porto, Autorità, terminal e Port Community».

«L'andamento dei mercati - ha osservato da parte sua Sergio Landolfi, presidente degli spedizionieri doganali - è di per sé così fragile e volatile da richiedere dove possibile riferimenti certi, specie all'interno dei porti e quindi della punta sul mare della catena logistica».

The Medi Telegraph

Porto della Spezia, la community attacca: «Vogliamo essere coinvolti nelle scelte»

La Spezia - La Community portuale spezzina, cioè spedizionieri, spedizionieri doganali e agenti marittimi, chiede un confronto con il presidente dell'Autorità di sistema e con il principale terminalista, Lsct (La Spezia container terminal) per discutere progetti e tempi di realizzazione delle nuove infrastrutture. «Nessuna motivazione polemica - dice Andrea Fontana, presidente degli Agenti marittimi della Spezia intervenendo a nome della Community - ma la necessità reale e concreta degli operatori di essere informati correttamente e a nostra volta di tenere informata la clientela così da scongiurare il rischio di sovrapposizione di interventi e quindi di danni concreti alla produttività e anche alla credibilità del porto».

Un problema «tecnico», conoscere i tempi di avvio delle singole opere del programma, di cui «si apprende solo dai giornali», ma anche di chiarezza sul futuro dello scalo. Uno dei nodi è la realizzazione del Terzo bacino portuale. Preoccupano le voci secondo cui non sarebbe più considerato un'opera «così prioritaria» sottolinea la nota della Community che per fare chiarezza chiede un tavolo a tre. «Nell'interesse comune del porto e nella prospettiva di sviluppo dei traffici - dice Alessandro Laghezza, presidente degli Spedizionieri spezzini - è indispensabile disporre di un cronoprogramma che segni anche la ripresa di un dialogo costante e trasparente fra tutti gli attori principali del porto».

Carrara, continua la battaglia legale tra L'Authority di Spezia e la Porto Spa

La Spezia - La battaglia legale in corso tra la Spa Porto di Carrara e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che sovrintende i porti della Spezia e di Marina di Carrara avrà un primo punto fermo il prossimo 18 gennaio, quando il Consiglio di Stato deciderà in udienza nel merito, del futuro della banchina Taliercio: vale a dire se la Spa Porto di Carrara potrà proseguire a utilizzare la banchina oppure se la sua gestione potrà essere assegnata, come deciso dall'Authority portuale, tramite bando di gara. La concessione demaniale e quadriennale per la licenza di cui è titolare la Spa Porto, la n. 27/2016, relativa alla banchina Taliercio, è infatti scaduta il 31 dicembre scorso e nel mese di ottobre la Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, tramite lettera del 10 ottobre scorso, aveva deciso e comunicato che la nuova licenza sarebbe stata assegnata procedendo con bando di gara.

Di questa decisione, la Spa Porto aveva però chiesto la misura cautelare della sospensione, rivolgendosi al Tar di Firenze, il quale gliela negò con ordinanza cautelare del 5 dicembre n. 723/2017.

Successivamente ancora, la Spa Porto aveva ricorso in appello contro la decisione del Tar, davanti al Consiglio di Stato il quale a sua volta si è espresso con due decreti nel mese di dicembre e a pochi giorni di distanza l'uno dall'altro, il primo del 15 e il secondo del 19 dicembre: «Con la prima decisione il Consiglio di Stato negava la sospensione-ha spiegato la Presidente **Carla Roncallo** - mentre con quest'ultimo decreto, che sostituisce il precedente, dice solo che comunque è meglio aspettare il 18 gennaio: in pratica ha rimandato la decisione al 18 gennaio quando ci sarà la prima udienza utile del Consiglio».

Il decreto del Consiglio di Stato infatti recita che, in ragione delle operazioni di carico in atto, documentate dalla Spa Porto di Carrara e per via quindi delle condizioni di difficoltà materiale relative alla smobilitazione delle attrezzature, accoglie fino all'imminente camera di consiglio del 18 gennaio e in sostituzione del precedente decreto del 15 dicembre, la richiesta di sospensione avanzata dalla Spa Carrara.

La Presidente appare comunque molto determinata circa la strada intrapresa, ribadendo la volontà di procedere attraverso il bando per l'assegnazione della licenza: «Noi, a meno che non ci fermi il Consiglio di Stato, andremo avanti con la nostra decisione di bandire le gare» ha affermato sicura e con il piglio dell'ottimista, Carla Roncallo.

L'Informatore Navale

L'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale e il Rotary Club Livorno firmeranno una convenzione triennale per promuovere l'integrazione tra porto e città



Livorno, 11 gennaio 2018 – Domani, alle ore 11, presso la Sala Riunioni di Palazzo Rosciano Per saperne di più siete invitati a partecipare all'iniziativa. Saranno presenti i firmatari della convenzione. Per l'Adsp il presidente Stefano Corsini e per il Rotary, l'attuale numero uno Giorgio Odello e i due futuri presidenti: Fabio Matteucci (che subentrerà al predecessore da luglio 2018) e Luciano Barsotti (2019-2020)."

All'evento parteciperanno anche personalità del mondo portuale e della città.

Porto, cresce il movimento navi Impennata per traghetti e cisterne

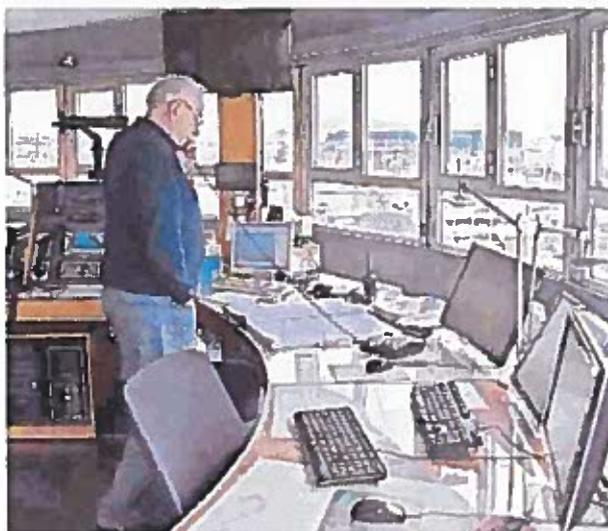
Il report 2017 dell'Avvisatore Marittimo: in calo crociere e containers

di ANTONIO FULVI

COME ogni anno l'Avvisatore Marittimo del porto di Massimo Moniga, vero e proprio "occhio" elettronico sul canale d'ingresso grazie all'alta torre azzurra alla bocca del Mediceo, elabora con apprezzabile tempestività i dati relativi al movimento delle navi, anche in raffronto con l'anno precedente. Dai suoi registri escono anche in lunga serie i grafici e le "torre" sulla divisione dei tipi di traffico, sull'andamento del meteo e sulle banchine maggiormente utilizzate dalle navi commerciali.

Dal rapporto emesso in questi giorni si evince che nel 2017 il totale delle navi arrivate nel porto è stato del 3,03% superiore a quello del 2016. Entrando però nel merito della tipologia di navi si nota che le navi portacontainer sono diminuite del 7,79% (ma il totale dei Teu invece è aumentato, segno che le navi sono maggiori o caricano di più) mentre c'è un incremento dei traghetti passeggeri dell'8,78%, delle motocisterne del 13,3% e dei ro-ro del 5,06%. Netto invece il calo dei croceristi (-13,84%), della cellulosa (-6,25%) e delle merci varie (-37,68%).

LA PERCENTUALE dei traffici divisi per tipologia di nave vede in testa i traghetti con il 36% degli arrivi totali, seguiti dai ro-ro con il 24% e dai containeristi per il 12%. La nave arrivata in maggior numero di volte è la "Sovereign",



ANALISI L'Avvisatore Marittimo fa il punto sul movimento navi 2017

IL GIGANTE DEI MARI

La portacontainer più grossa è stata Msc Judith lunga 234,8 metri, larga, 42,8

unità da crociera di grandi dimensioni. Ma in questo campo la nave con il maggior numero di croceristi è stata la "Norwegian Epic" del 10 agosto con 4999 passeggeri, mentre la nave più lunga in asso-

luto è stata la "Independence of the Seas" di 338,8 metri, larga 49,2 metri. Tra le portacontainer è registrata la Msc "Judith" di 324,8 metri, larga 42,8 metri: appena un pelo più stretta del famoso e famigerato "imbuto" del canale industriale sotto la torre del Marzocco.

IL MESE più ricco per le crociere, che tradizionalmente era settembre, l'anno scorso è stato inve-



Traffici in picchiata

Le navi portacontainer sono diminuite del 7,79%, ancor più netto il calo dei croceristi (-13,84%), della cellulosa (-6,25%) e delle merci varie (-37,68%)

Rivoluzione d'ottobre

Il mese più ricco per le crociere, che tradizionalmente era settembre, l'anno scorso è stato invece ottobre con 48 scali navi.

ce ottobre con 48 scali navi. L'agenzia che ha operato con più navi passeggeri è la Medov (146 unità) seguita da Trumpy Hugo (90 navi). Per le navi passeggeri la banchina di gran lunga più utilizzata (49% degli arrivi) è stata l'Alto Fondale seguita dal molo Italia (23%) e dalla banchina 75 (13%). L'Alto Fondale si conferma dunque il cuore dei traffici croceristici: come del resto è previsto nel progetto di privatizzazione della Porto 2000 ancora da concretarsi.

TRAGHETTI >> LA PROGRAMMAZIONE PER IL 2018

di Luca Centini
 DI PORTOFERRAIO

La nuova **autorità portuale** di sistema del Mar Tirreno Settentrionale si è presa del tempo in più per chiudere la partita relativa all'assegnazione degli slot (coppie di corse) sui porti di Piombino e dell'Isola d'Elba. O, più precisamente, per approfondire dal punto di vista tecnico la proposta di modifica presentata da Blu Navy che spinge per avere più accosti programmati in estate, in modo da poter portare una seconda nave sulla linea Piombino - Portoferraio, garantendo al tempo stesso il servizio anche nei mesi invernali.

Una richiesta che, ormai da anni, acuisce la tensione tra le banchine dei porti dell'isola e in passato non ha risparmiato polemiche (e ricorsi) tra la compagnia di navigazione Blu Navy e il socio forte associazione Albergatori da una parte e **Comitato portuale** di Piombino e dell'Elba dall'altra. **Tempi dilatati.**

Il presidente della nuova **autorità portuale** di sistema Stefano Corsini ha firmato solo pochi giorni fa l'ordinanza n. 36/2017, con la quale la definizione dei servizi di linea per il 2018 viene rinviata al 28 febbraio del 2018, nonostante l'avviso pubblico con i periodi di riferimento e gli slot ancora disponibili sia stato pubblicato il 15 novembre scorso.

Nel testo dell'ordinanza **Comitato portuale** fa sapere come sia pervenuta negli uffici di piazzale Premuda una sola istanza, formata da Bn di Navigazione, istanza che, secondo quanto apprendiamo, ricalca quella presentata lo scorso anno, non soddisfatta dall'allora Appe.

In pratica Bn di Navigazione chiedeva una rivisitazione degli orari, tale da garantire l'ingresso in linea di un secondo traghetto oltre all'Acciarello e, in cambio, una presenza anche nei mesi invernali resa sostenibile economicamente dall'ampiamiento dell'attività estiva. In inverno, ricordiamo, operano solo le compagnie di nordest Moby e Toremar. Nel mese luglio del 2016, così come negli anni precedenti, l'Appe chiuse la porta di fronte alla richiesta di Bn di Navigazione,



Una veduta del porto di Piombino con alcuni traghetti in banchina (foto Paolo Barlettani)

Il braccio di ferro sugli slot si deciderà a fine febbraio

L'Autorità portuale di sistema prende tempo per valutare l'istanza di Blu Navy. La compagnia spinge per portare in linea una seconda nave oltre all'Acciarello



Stefano Corsini



L'Acciarello della Blu Navy

Con l'ordinanza del 31 ottobre del 2016 l'allora commissario Guerrieri confermò la struttura delle 11 coppie di corse giornaliere fino al 2020, ritenendo impossibile aumentare gli accosti per ragioni legate alla sicurezza e alla saturazione de-

gli spazi portuali. L'ordinanza fece molto discutere sulla sola d'Elba.

Interlocutori cambiati.

Il braccio di ferro sulle banchine di Piombino e dell'isola d'Elba è lo stesso degli ultimi anni, in una sorta di equilibrio

crisi/braccio (o se all'altro secondo dei punti di vista). Ma quest'anno è cambiato l'orbita della contesa. **Comitato portuale**. In questi mesi le compagnie di navigazione hanno tenuto contatti costanti con i tecnici e i dirigenti della

nuova **autorità portuale** di sistema. Bn di Navigazione ha incontrato più volte i responsabili del nuovo ente illustrando i dettagli della propria richiesta.

La speranza della terza compagnia è che il cambio di interlocutori possa coincidere con un esito diverso della contesa sugli slot. Ma per capire come andrà a finire si dovrà attendere la fine di febbraio: tutto questo «al fine» si legge nell'ordinanza firmata da Corsini - di svolgere gli opportuni approfondimenti sull'istanza di Bn di Navigazione e di esperire gli altri passaggi istruttori previsti, peraltro, che tale rinvio non terga alcun pregiudizio alla regolare conclusione del procedimento».

CON ILLUSTRAZIONE DI PAOLO BARLETTANI

Stefano Corsini in Regione Toscana

FIRENZE – La gara per i bacini di carenaggio del porto di Livorno sarà affidata entro l'estate. Lo ha spiegato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, intervenendo in commissione ambiente del Consiglio regionale, presieduta da Stefano Baccelli (Pd). Al centro dell'audizione, spiega una nota, anche la rimozione della nave "Urania" e il futuro della banchina 75.

«Nella migliore delle ipotesi, potremmo avere la gara affidata a Giugno», ha detto riferendosi ai bacini di carenaggi, mentre la rimozione della nave, invece, appare più complicata. «C'è di mezzo il tribunale. Noi cerchiamo di mettercela tutta e speriamo di chiudere anche questa partita entro l'estate».

Sull'utilizzo della banchina 75, tra quelle «più importanti del porto», il presidente dell'AdSp ha ricordato cosa prevede l'accordo di programma: nell'attuale fase di riorganizzazione deve essere usata come appoggio. A detta di Corsini, ci sono due aspetti fondamentali da tenere di conto: quello infrastrutturale e il tempo. Sul primo ha spiegato che la banchina è destinata ad accogliere il «minor numero di barche possibili, con le lunghezze minime possibili, per utilizzare il minor tratto possibile e comunque tale da rimanere vicino al limite attuale e non occupare acqua di fronte alla banchina 76». Sulla tempistica, occorre accelerare la realizzazione del porto della Bellana e trovare «soluzioni condivisibili», anche «rinunciando a possibili varianti al Piano regolatore». La situazione della banchina 75 è «comunque provvisoria», ha chiarito Corsini. Secondo Baccelli la «complessità» delle cose da affrontare è chiara ma l'impegno profuso è «alto» così come il senso di «grande laboriosità che tutti noi abbiamo percepito».

Livorno, affidamento gara bacini entro l'estate

Livorno - La gara per i bacini di carenaggio del porto di Livorno sarà affidata entro l'estate. Lo ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale Alto Tirreno, Stefano Corsini, intervenendo oggi in commissione ambiente del Consiglio regionale, presieduta da Stefano Baccelli (Pd).

Al centro dell'audizione, spiega una nota, anche la rimozione della nave Urania e il futuro della banchina 75. «Nella migliore delle ipotesi, potremmo avere la gara affidata a giugno», ha detto riferendosi ai bacini di carenaggi, mentre la rimozione della nave, invece, appare più complicata. «C'è di mezzo il tribunale. Noi cerchiamo di mettercela tutta e speriamo di chiudere anche questa partita entro l'estate». Sull'utilizzo della banchina 75, tra quelle «più importanti del porto», il presidente dell'Autorità ha ricordato cosa prevede l'accordo di programma: nell'attuale fase di riorganizzazione deve essere usata come appoggio. A detta di Corsini, ci sono due aspetti fondamentali da tenere di conto: quello infrastrutturale e il tempo. Sul primo ha spiegato che la banchina è destinata ad accogliere il «minor numero di barche possibili, con le lunghezze minime possibili, per utilizzare il minor tratto possibile e comunque tale da rimanere vicino al limite attuale e non occupare acqua di fronte alla banchina 76». Sulla tempistica, occorre accelerare la realizzazione del porto della Bellana e trovare «soluzioni condivisibili», anche «rinunciando a possibili varianti al Piano regolatore». La situazione della banchina 75 è «comunque provvisoria», ha chiarito Corsini. Secondo Baccelli la «complessità» delle cose da affrontare è chiara ma l'impegno profuso è «alto» così come il senso di «grande laboriosità che tutti noi abbiamo percepito».

Autostrade del mare e Marebonus, il focus a Civitavecchia



Per connettere l'Italia si deve puntare sulle autostrade del mare. E il nuovo "Marebonus" favorisce una logistica sostenibile. Con questi presupposti si svolgerà martedì 16 gennaio (ore 10) un convegno presso il molo Vespucci del porto di Civitavecchia - Sala Conferenze Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Il piano strategico

Con Connettere l'Italia, il nuovo piano strategico per la mobilità del Paese, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha promosso lo sviluppo di un sistema logistico e dei trasporti sostenibile, fondato sulla integrazione modale e sull'intermodalità, sulla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente e sulla realizzazione di nuove infrastrutture che siano innanzitutto "utili e condivise". Tale sistema logistico è volto a migliorare l'accessibilità di tutto il territorio, sia in ambito nazionale, sia connettendosi efficientemente con l'Europa ed il Mediterraneo. In questa visione assumono dunque una grande rilevanza sia il sistema portuale nazionale, sia il sistema ferroviario che lo connette ai principali poli produttivi e di consumo nazionali e - tramite i corridoi transalpini - europei.

Da tale visione integrata nasce l'imponente piano da 123 miliardi di euro con cui Connettere l'Italia delinea un disegno armonico basato da un lato su grandi opere epocali quali i grandi tunnel di base alpini, dall'altro su un intervento diffuso di upgrade della rete ferroviaria per raggiungere gli standard prestazionali europei e rendere l'alternativa ferroviaria più competitiva ed efficiente e, infine, sulla riforma portuale e la sua integrazione nel sistema logistico nazionale. L'implementazione di questo disegno sarà in grado di cambiare radicalmente accessibilità e grado di connessione del sistema logistico, produttivo, economico e sociale del paese e, di conseguenza, avrà un grande impatto sulla entità e la geografia dei flussi. Le Autostrade del Mare, intese come sistema di infrastrutture e servizi marittimi, portuali e di inoltre terrestri di elevata frequenza e qualità, rappresentano l'elemento più efficiente di connessione con il Bacino del Mediterraneo, non solo a servizio dell'Italia, ma di tutta l'Europa.

Short Sea Shipping in Italia

Già oggi, infatti, l'Italia con oltre 200 milioni di tonnellate trasportate - di cui 101 nel solo segmento Ro-Ro è di gran lunga il primo mercato europeo per lo Short Sea Shipping (SSS) nel bacino del Mediterraneo, ed anche estendendo l'osservazione a tutti i bacini di traffico, è leader per trasporto in SSS di container, mentre per il trasporto Ro-Ro è seconda solo alla UK. Il settore delle Autostrade del Mare in Italia, inoltre, sta trainando la crescita dei traffici portuali, risultando quello con i maggiori tassi di crescita degli ultimi anni, tanto da aver già superato i target fissati per il 2020 nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. In questo segmento di traffico l'Italia riveste già il ruolo di molo nel Mediterraneo, con una notevole proiezione internazionale delle catchment area dei porti, grazie anche all'integrazione co-modale con la ferrovia. Il trend sembra destinato a non esaurirsi a breve, anche in virtù delle misure di sostegno recentemente implementate, il Marebonus, e delle crescenti, ulteriori, opportunità di integrazione con il sistema ferroviario che si realizzano man mano che gli interventi di upgrade della rete ferroviaria nazionale e di ultimo miglio ferroviario nei porti si realizzano.

-segue

Il convegno

La giornata di confronto è dedicata a presentare e discutere la strategia ed il piano di interventi complessivamente messi in campo dal ministero, con un focus specifico sulle Autostrade del Mare e sugli interventi rivolti da un lato a sostenerne il ruolo già centrale per le connessioni e l'accessibilità al bacino Mediterraneo e, dall'altro, ad ampliarne ulteriormente la portata ed il livello di integrazione modale, in qualità di naturale punto di incontro e sintesi tra la "cura del ferro" e la "cura dell'acqua".

PROGRAMMA

Ore 10 apertura lavori

> **Nicola Zingaretti** | Presidente Regione Lazio

10,15 relazione introduttiva:

> **Ennio Cascetta** | Amministratore Unico RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.a.

10,45 ne discutono:

> **Thomas Baumgartner** | Presidente ANITA

> **Matteo Catani** | Amministratore Delegato GNV

> **Francesco Maria Di Majo** | Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

> **Massimo Ferro** | Direttore Corporate Strategy Nestlé

> **Emanuele Grimaldi** | Vice Presidente International Chamber of Shipping

> **Giancarlo Laguzzi** | Presidente FerCargo

> **Peter Weiss** | Vice Presidente Supply Chain Europe FCA GROUP

Moderatore: **Andrea Appetecchia** | Direttore Isfort

12,45 conclusioni:

Graziano Delrio

ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

13 light lunch

Porti: Salerno; traffico contenitori +13% rispetto al 2016

Gallozzi, prevediamo ulteriori margini di miglioramento



Il porto di Salerno conclude il 2017 con un incremento del traffico contenitori che si stima intorno al +13% (tra 420.000 e 430.000 teus - secondo le prime valutazioni - rispetto ai 380.000 teus del 2016). All'interno di questo perimetro statistico Sct SpA (Gruppo Gallozzi) ha movimentato nel 2017 circa l'80% delle merci in contenitori lavorate nello scalo salernitano, attestando il proprio trend anno su anno al +18%. Sono dati che confermano il trend strutturale con il segno più in atto e che - se inseriti nella prospettiva previsionale relativa al 2018 - lasciano presagire per i prossimi 12 mesi ulteriori margini di miglioramento.

"Di fronte a questo quadro basato sui numeri - sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di Sct SpA (Gruppo Gallozzi SpA) - siamo convinti che il porto di Salerno sia sulla strada giusta per continuare a competere con successo, come, peraltro, confermato dai grandi top player dello shipping internazionale che hanno scelto nel 2017 il nostro scalo per implementare nuove linee e collegamenti con le principali destinazioni commerciali del mondo: due nuovi servizi settimanali per gli Stati Uniti, un terzo nuovo servizio settimanale per il Nord Europa, potenziamento dei collegamenti con Cina ed Estremo Oriente, Sud America, Canada, Medio Oriente, Africa e Mediterraneo. Il livello di affidabilità, efficienza e di convenienza economica raggiunto dalla realtà portuale salernitana è tale da avere consentito politiche commerciali espansive anche in un periodo, ormai alle spalle, caratterizzato da un ciclo negativo, perché il successo ed il valore aggiunto di un porto si misura non solo in termini statistico-quantitativi, ma innanzitutto in termini di pluri-connettività competitiva, offerta alle aziende del territorio, rispetto ai mercati globali." "Il cammino verso il gigantismo navale - continua Gallozzi - rafforzato dalle fusioni e dalle grandi alleanze, già presenti e non a caso a Salerno, è inarrestabile. Solo i porti in grado di ospitare all'orecchio navi di più grandi dimensioni avranno la possibilità di crescere. Il porto di Salerno si presenta pronto a questa sfida e nei prossimi anni potrà approfittare di ogni opportunità che si presenterà sul mercato. La lunghezza delle navi di nuova generazione è infatti compatibile con la lunghezza delle banchine del porto di Salerno, che è di 380 metri. E, naturalmente, le progettualità già definite relative all'allargamento dell'imboccatura, all'approfondimento dei fondali e alla realizzazione delle gallerie di collegamento con le arterie stradali, rappresentano lo snodo determinante per consentire alla comunità di imprese e di lavoratori del porto di Salerno di continuare a recitare un ruolo

- segue

di primo piano al servizio dell'economia del nostro territorio (ed anche in confini molto più ampi), supportando in maniera sostanziale l'inserimento nei mercati internazionali di un'ampia e significativa fetta delle industrie manifatturiere e di trasformazione, del Salernitano e della Campania".

"E' appena il caso di ribadire la nostra convinzione - conclude Gallozzi - che il pieno decollo dell'Autorità Portuale di Sistema Tirreno Centrale possa rappresentare un punto di forza nell'ambito di questa strategia, a patto che il 2018 sia l'anno della svolta per il miglioramento della qualità infrastrutturale dello scalo e, nello stesso tempo, di una vasta ed approfondita opera di potenziamento della qualità delle strutture interne, con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria a banchine, arterie stradali, viabilità. Senza alcun dubbio, con la supervisione dell'Autorità Portuale e con il sempre valido e fondamentale supporto dell'Autorità Marittima salernitana, fin da subito è necessario attivare un percorso con lavoratori ed imprese, dal punto di vista dell'implementazione delle politiche della formazione professionale e della sicurezza sul lavoro."

Informazioni Marittime

Salerno, nel 2017 crescita container a doppia cifra



Il porto di Salerno conclude il 2017 movimentando circa 50 mila teu in più, con un incremento del traffico contenitori che si stima intorno al 13 per cento: tra 420 mila e 430 mila teu, secondo le prime valutazioni, rispetto ai 380 mila teu del 2016. All'interno di questo perimetro statistico il Salerno Container Terminal (Sct) del gruppo Gallozzi ha movimentato l'anno scorso circa l'80 per cento delle merci in contenitori lavorate nello scalo salernitano, attestando il proprio trend anno su anno al 18 per cento. Dati che confermano il trend strutturale e che, se inseriti nella prospettiva previsionale relativa al 2018, lasciano presagire per quest'anno ulteriori margini di miglioramento.

Il commento di Agostino Gallozzi «Di fronte a questo quadro basato sui numeri – sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di Sct - siamo convinti che il porto di Salerno sia sulla strada giusta per continuare a competere con successo, come, peraltro, confermato dai grandi top player dello shipping internazionale che hanno scelto nel 2017 il nostro scalo per implementare nuove linee e collegamenti con le principali destinazioni commerciali del mondo: due nuovi servizi settimanali per gli Stati Uniti, un terzo nuovo servizio settimanale per il Nord Europa, potenziamento dei collegamenti con Cina ed Estremo Oriente, Sud America, Canada, Medio Oriente, Africa e Mediterraneo. Il livello di affidabilità, efficienza e di convenienza economica raggiunto dalla realtà portuale salernitana è tale da avere consentito politiche commerciali espansive anche in un periodo, ormai alle spalle, caratterizzato da un ciclo negativo, perché il successo ed il valore aggiunto di un porto si misura non solo in termini statistico-quantitativi, ma innanzitutto in termini di pluri-connettività competitiva, offerta alle aziende del territorio, rispetto ai mercati globali.

«Il cammino verso il gigantismo navale – continua Gallozzi – rafforzato dalle fusioni e dalle grandi alleanze, già presenti e non a caso a Salerno, è inarrestabile. Solo i porti in grado di ospitare all'ormeggio navi di più grandi dimensioni avranno la possibilità di crescere. Il porto di Salerno si presenta pronto a questa sfida e nei prossimi anni potrà approfittare di ogni opportunità che si presenterà sul mercato. La lunghezza delle navi di nuova generazione è infatti compatibile con la lunghezza delle banchine del porto di Salerno, che è di 380 metri. E, naturalmente, le progettualità già definite relative all'allargamento dell'imboccatura, all'approfondimento dei fondali e alla realizzazione delle gallerie di collegamento con le arterie stradali, rappresentano lo snodo determinante per consentire alla comunità di imprese e di lavoratori del porto di Salerno di continuare a recitare un ruolo di primo piano al servizio dell'economia del nostro territorio (ed anche in confini molto più ampi), supportando in maniera sostanziale l'inserimento nei mercati internazionali di un'ampia e significativa fetta delle industrie manifatturiere e di trasformazione, del salernitano e della Campania.

«È appena il caso di ribadire la nostra convinzione – conclude Gallozzi – che il pieno decollo dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale possa rappresentare un punto di forza nell'ambito di questa strategia, a patto che il 2018 sia l'anno della svolta per il miglioramento della qualità infrastrutturale dello scalo e, nello stesso tempo, di una vasta ed approfondita opera di potenziamento della qualità delle strutture interne, con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria a banchine, arterie stradali, viabilità. Senza alcun dubbio, con la supervisione dell'Autorità Portuale e con il sempre valido e fondamentale supporto dell'Autorità Marittima salernitana, fin da subito è necessario attivare un percorso con lavoratori ed imprese, dal punto di vista dell'implementazione delle politiche della formazione professionale e della sicurezza sul lavoro».

Porto di Salerno: traffico contenitori +13% rispetto al 2016



SALERNO – Il porto di Salerno conclude il 2017 con un incremento del traffico contenitori che si stima intorno al +13% (tra 420.000 e 430.000 teus – secondo le prime valutazioni – rispetto ai 380.000 teus del 2016).

All'interno di questo perimetro statistico Sct SpA (Gruppo Gallozzi) ha movimentato nel 2017 circa l'80% delle merci in contenitori lavorate nello scalo salernitano, attestando il proprio trend anno su anno al +18%. Sono dati che confermano il trend strutturale con il segno più in atto e che – se inseriti nella prospettiva previsionale relativa al 2018 – lasciano presagire per i prossimi 12 mesi ulteriori margini di miglioramento.

“Di fronte a questo quadro basato sui numeri – sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di Sct SpA (Gruppo Gallozzi SpA) – siamo convinti che il porto di Salerno sia sulla strada giusta per continuare a competere con successo, come, peraltro, confermato dai grandi top player dello shipping internazionale che hanno scelto nel 2017 il nostro scalo per implementare nuove linee e collegamenti con le principali destinazioni commerciali del mondo: due nuovi servizi settimanali per gli Stati Uniti, un terzo nuovo servizio settimanale per il Nord Europa, potenziamento dei collegamenti con Cina ed Estremo Oriente, Sud America, Canada, Medio Oriente, Africa e Mediterraneo.

Il livello di affidabilità, efficienza e di convenienza economica raggiunto dalla realtà portuale salernitana è tale da avere consentito politiche commerciali espansive anche in un periodo, ormai alle spalle, caratterizzato da un ciclo negativo, perché il successo ed il valore aggiunto di un porto si misura non solo in termini statistico-quantitativi, ma innanzitutto in termini di pluri-connettività competitiva, offerta alle aziende del territorio, rispetto ai mercati globali.” “Il cammino verso il gigantismo navale – continua Gallozzi – rafforzato dalle fusioni e dalle grandi alleanze, già presenti e non a caso a Salerno, è inarrestabile. Solo i porti in grado di ospitare all'orecchio navi di più grandi dimensioni avranno la possibilità di crescere.

Il porto di Salerno si presenta pronto a questa sfida e nei prossimi anni potrà approfittare di ogni opportunità che si presenterà sul mercato. La lunghezza delle navi di nuova generazione è infatti compatibile con la lunghezza delle banchine del porto di Salerno, che è di 380 metri. E, naturalmente, le progettualità già definite relative all'allargamento dell'imboccatura, all'approfondimento dei fondali e alla realizzazione delle gallerie di collegamento con le arterie stradali, rappresentano lo snodo determinante per consentire alla comunità di imprese e di lavoratori del porto di Salerno di continuare a recitare un ruolo di primo piano al servizio dell'economia del nostro territorio (ed anche in confini molto più ampi), supportando in maniera sostanziale l'inserimento nei mercati internazionali di un'ampia e significativa fetta delle industrie manifatturiere e di trasformazione, del Salernitano e della Campania”.

“E' appena il caso di ribadire la nostra convinzione – conclude Gallozzi – che il pieno decollo dell'Autorità Portuale di Sistema Tirreno Centrale possa rappresentare un punto di forza nell'ambito di questa strategia, a patto che il 2018 sia l'anno della svolta per il miglioramento della qualità infrastrutturale dello scalo e, nello stesso tempo, di una vasta ed approfondita opera di potenziamento della qualità delle strutture interne, con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria a banchine, arterie stradali, viabilità.

Senza alcun dubbio, con la supervisione dell'Autorità Portuale e con il sempre valido e fondamentale supporto dell'Autorità Marittima salernitana, fin da subito è necessario attivare un percorso con lavoratori ed imprese, dal punto di vista dell'implementazione delle politiche della formazione professionale e della sicurezza sul lavoro.”

A Salerno cresce traffico contenitori (+13%) rispetto al 2016

SALERNO – Il porto di Salerno conclude il 2017 con un incremento del traffico contenitori che si stima intorno al + 13% (tra 420mila e 430mila teu – secondo le prime valutazioni – rispetto ai 380mila teu del 2016).

All'interno di questo perimetro statistico, Salerno Container Terminal SpA (Gruppo Gallozzi) ha movimentato nel 2017 circa l'80% delle merci in contenitori lavorate nello scalo salernitano, attestando il proprio trend anno su anno al + 18%. Sono dati che confermano il trend strutturale con il segno "più" in atto e che – se inseriti nella prospettiva previsionale relativa al 2018 – lasciano presagire per i prossimi dodici mesi ulteriori margini di miglioramento.

«Di fronte a questo quadro basato sui numeri – sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di Sct Spa – siamo convinti che il porto di Salerno sia sulla strada giusta per continuare a competere con successo, come, peraltro, confermato dai grandi top player dello shipping internazionale che hanno scelto nel 2017 il nostro scalo per implementare nuove linee e collegamenti con le principali destinazioni commerciali del mondo: due nuovi servizi settimanali per gli Stati Uniti, un terzo nuovo servizio settimanale per il Nord Europa, potenziamento dei collegamenti con Cina ed Estremo Oriente, Sud America, Canada, Medio Oriente, Africa e Mediterraneo. Il livello di affidabilità, efficienza e di convenienza economica raggiunto dalla realtà portuale salernitana è tale da avere consentito politiche commerciali espansive anche in un periodo, ormai alle spalle, caratterizzato da un ciclo negativo, perché il successo ed il valore aggiunto di un porto si misura non solo in termini statistico-quantitativi, ma innanzitutto in termini di pluri-connettività competitiva, offerta alle aziende del territorio, rispetto ai mercati globali».

Secondo Gallozzi, «il cammino verso il gigantismo navale, rafforzato dalle fusioni e dalle grandi alleanze, già presenti e non a caso a Salerno, è inarrestabile. Solo i porti in grado di ospitare all'ormeggio navi di dimensioni più grandi avranno la possibilità di crescere. Il porto di Salerno si presenta pronto a questa sfida e nei prossimi anni potrà approfittare di ogni opportunità che si presenterà sul mercato. La lunghezza delle navi di nuova generazione è infatti compatibile con la lunghezza delle banchine del porto di Salerno, che è di 380 metri. E, naturalmente, le progettualità già definite relative all'allargamento dell'imboccatura, all'approfondimento dei fondali e alla realizzazione delle gallerie di collegamento con le arterie stradali, rappresentano lo snodo determinante per consentire alla comunità di imprese e di lavoratori del porto di Salerno di continuare a recitare un ruolo di primo piano al servizio dell'economia del nostro territorio (ed anche in confini molto più ampi), supportando in maniera sostanziale l'inserimento nei mercati internazionali di un'ampia e significativa fetta delle industrie manifatturiere e di trasformazione, del Salernitano e della Campania».

«E' appena il caso di ribadire la nostra convinzione – conclude Gallozzi – che il pieno decollo dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno centrale possa rappresentare un punto di forza nell'ambito di questa strategia, a patto che il 2018 sia l'anno della svolta per il miglioramento della qualità infrastrutturale dello scalo e, nello stesso tempo, di una vasta ed approfondita opera di potenziamento della qualità delle strutture interne, con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria a banchine, arterie stradali, viabilità. Senza alcun dubbio, con la supervisione dell'AdSp e con il sempre valido e fondamentale supporto dell'Autorità Marittima salernitana, fin da subito è necessario attivare un percorso con lavoratori ed imprese, dal punto di vista dell'implementazione delle politiche della formazione professionale e della sicurezza sul lavoro».

SEGRETARIO GENERALE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA IL COMMISSARIO TUTELA LA NOSTRA CITTÀ

di RAFFAELE IAIA *

Siamo arrivati alla vigilia della riunione dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico meridionale, in questa riunione si dovrà prendere un'altra importante decisione per il porto di Brindisi, vale a dire la nomina del Segretario Generale dell'Autorità A.D.S.P.

Chiediamo e rinnoviamo al dott. Santi Giuffrè ed al suo delegato per l'amministrazione comunale di Brindisi - che insieme agli altri rappresentanti dei porti baresi facenti parte dell'organismo sono preposti a tale nomina - di salvaguardare i diritti della nostra realtà portuale e di non avallare situazione che ci penalizzino ulteriormente facendo in modo che a tale incarico venga nominato un Brindisino.

Non per questioni campanilistiche, ma per rispetto del territorio e della stessa fondamentale funzione del Porto di Brindisi si deve sostenere - come credo il Commissario nei mesi pregressi pare abbia già condiviso -, una candidatura brindisina a Segretario Generale dell'Autorità di Sistema.

Assistiamo da molti anni ad un progressivo spostamento degli interessi decisionali verso il «Baricentrismo» in tutti i campi ma nella questione del porto si è notato ancora di più, e nonostante le varie prese di posizioni e dati di fatto concreti degli operatori portuali e di alcune associazioni, la politica regionale e nazionale è rimasta indifferente e ha continuato ad appoggiare logiche che certamente non salvaguardano la città di Brindisi, anzi la penalizzano ancora di più emarginandola in un ruolo di sudditanza passiva quando invece, la posizione strategica del nostro porto potrebbe essere il volano della ripresa economica della nostra città.

* Coordinatore Udc

IAIA (UDC)

«Il segretario dell'Authority sia un brindisino»

● Alla vigilia della riunione del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, il coordinatore cittadino dell'Udc Raffaele Iaia torna a chiedere al commissario Santi Giuffrè di impegnarsi perché il prossimo segretario generale dell'ente, da nominare proprio durante questa riunione, sia brindisino. «Non - sottolinea - per questioni campanilistici, ma per rispetto del territorio e della stessa fondamentale funzione del porto di Brindisi».

Newspam

Iaia (UDC) scrive al Commissario Giuffrè: “Il segretario generale dell’Authority sia un brindisino”



Siamo arrivati alla vigilia della riunione dell’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico meridionale, in questa riunione si dovrà prendere un’altra importante decisione per il porto di Brindisi – Vale a dire la nomina del Segretario Generale dell’Autorità A.D.S.P.

Chiediamo e rinnoviamo al Dott. S. Giuffrè, che con il suo delegato per l’amministrazione comunale di Brindisi, che unitamente agli altri rappresentanti dei porti Baresi, facenti parte dell’organismo preposto a tale nomina, di salvaguardare i diritti della nostra realtà portuale e non avalli situazione che ci penalizzino ulteriormente facendo in modo che a tale incarico venga nominato un Brindisino.

Sig. Commissario , non per questioni campanilistici, ma per rispetto del territorio e della stessa fondamentale funzione del Porto di Brindisi si deve sostenere, come Ella nei mesi pregressi pare abbia già condiviso, una candidatura Brindisina a Segretario Generale dell’Autorità di Sistema.

Assistiamo da molti anni ad un progressivo spostamento degli interessi decisionali verso il Baricentrismo in tutti i campi ma nella questione del porto si è notato ancora di più, e nonostante le varie prese di posizioni e dati di fatto concreti degli operatori portuali e di alcune associazioni, la politica Regionale e Nazionale è rimasta indifferente e ha continuato ad appoggiare logiche che certamente non salvaguardano la città di Brindisi, anzi la penalizzano ancora di più emarginandola in un ruolo di sudditanza passiva quando invece, la posizione strategica del nostro porto potrebbe essere il volano della ripresa economica della nostra città.

Coordinatore UDC

Raffaele Iaia

Rinnovate le cariche al Propeller Club port of Brindisi



BRINDISI – Il consiglio direttivo dell'International Propeller Club [Port of Brindisi](#), il sodalizio che riunisce i rappresentanti del cluster marittimo, della logistica e dei trasporti, riunitosi martedì 9 gennaio ha confermato all'unanimità l'ing. Donato Caiulo quale presidente.

Il nuovo consiglio direttivo eletto lo scorso 29 dicembre dall'assemblea dei soci si è riunito ieri ed ha provveduto all'assegnazione delle cariche sociali per il triennio 2018-2021, conferendo quelle di vice presidente all'avv.ssa Micol Donativi Barretta, di segretario alla dott.ssa Anna Carlucci e confermando il dott. Nicola Zizzi nel ruolo di tesoriere. Fanno inoltre parte del consiglio direttivo del Propeller Club brindisino il past president, Giuseppe Gorgoni, il socio fondatore Glauco Riotta, oltre ai riconfermati, Abele Carruezzo, Giovanni Danese, Maria De Luca, Adriano Guadalupi, Teo Titi.

Il presidente Caiulo ha rivolto ai soci una breve comunicazione in cui ha indicato alcune delle linee guida a cui impronerà il suo mandato: l'impulso alla sezione 'Giovani', due dei quali, Antonio Bonatesta e Antonio Catanzaro, sono entrati a far parte della Segreteria esecutiva.

Il primo punto programmatico del Propeller Club Port of Brindisi riguarderà una serie di iniziative rivolte alla formazione dei giovani in campo marittimo e logistico, in partnership con il sistema scolastico territoriale, attraverso programmi di alternanza scuola-lavoro e la proposizione di master post diploma e post universitari.

Non ultime le più tradizionali iniziative di tipo culturale. Tra le priorità del nuovo mandato, infatti, un rinnovato impulso alle attività convegnistiche. Per il 2018 sono in corso di preparazione incontri di approfondimento sui seguenti argomenti:

- L'efficienza dei Lavori Pubblici nel nuovo Codice degli appalti;
- Reti TEN-T: dal prolungamento a Brindisi-Taranto del Corridoio Baltico Adriatico verso le nuove vie della seta e lo sviluppo delle sinergie e dei traffici nella macro regione del Mare Mediterraneo Orientale ;
- Valorizzazione e recupero del Castello Alfonsino e dell'Isola di Sant'Andrea – sita al centro del Porto di Brindisi – agli usi turistici e portuali;
- Revisione dei vincoli e conseguente riutilizzo dei manufatti e terreni del demanio militare ed aeronautico.

Ed inoltre, un convegno si svolgerà il 14/15 giugno, in occasione del decennale della venuta a Brindisi e nel suo porto, di Papa Benedetto XVI. Le parole di papa Ratzinger sul ruolo storico del porto di Brindisi, cui il Propeller Club Port of Brindisi, aveva già dedicato un convegno nel gennaio 2009, saranno al centro di una nuova tavola rotonda, a partire proprio dal ruolo storico rivestito dal Porto di Brindisi verso l'Oriente fin dai tempi dei romani e delle crociate.

Di prossima realizzazione, in programma per giovedì 25 gennaio 2018, ore 17.30, presso l'Aula Magna dell'Università del Salento di Palazzo Nervegna, il convegno sulla riforma portuale di Federico II, un utile confronto storico con l'attuale riforma portuale introdotta dal Piano strategico Nazionale della Portualità e della Logistica che ha soppresso le vecchie Autorità Portuali.

Porti: Gioia Tauro, perso primato movimentazione container

Nel 2017 registrata diminuzione dell'11%, operatori preoccupati

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 10 GEN - Il porto di Gioia Tauro perde il primato della movimentazione dei container in Italia e chiude il 2017 con perdite che si aggirano intorno all'11% rispetto all'anno precedente. Si torna indietro di tanti anni e si ripresenta il rischio, se anche il 2018 continuerà su questo trend, di nuovi licenziamenti. Un dato che preoccupa molti operatori.

Le ragioni della debacle si nascondono dietro il conflitto sempre crescente tra i due soci della Med Center Container Terminal: il gruppo Contship Italia e la Msc, oggi unico cliente di Gioia Tauro. Quest'ultima di recente ha tentato di giustificare il calo dei volumi, scesi inesorabilmente nel secondo semestre del 2107, scaricando le responsabilità sul partner Contship Italia ed accusandolo di ritardare gli investimenti annunciati da tempo nell'ammodernamento del parco infrastrutture e dei mezzi di movimentazione nel terminal di Gioia Tauro. Un'uscita insolita ed in un certo senso anomala, secondo molti osservatori rispetto allo stile del gruppo ginevrino, che apre scenari carichi di interrogativi sui rapporti di forza che oggi si registrano nella gestione del terminal gioiese.

La giustificazione dei ritardi sugli investimenti sarebbe una scusa che potrebbe nascondere altro. Anche perché non si riesce a capire perché nel primo semestre Msc movimentava con gli stessi mezzi a Gioia Tauro oltre 40 mila containers la settimana per poi scendere inesorabilmente alla metà. Contship Italia non ha risposto alle accuse dirette del management che fa capo al patron di Msc Gianluigi Aponte, chiudendosi in un silenzio che non fa altro che aumentare i dubbi e le incertezze sul futuro e soprattutto sugli equilibri tuttora esistenti tra i due gruppi.

Ma anche su quali saranno le determinazioni ed i veri obiettivi dell'unico attore strategico di Gioia Tauro, l'Msc, che di fatto porta i volumi e mantiene in vita il terminal gioiese.

Strategie che sono al vaglio delle istituzioni nazionali e regionali.

Nelle settimane scorse i vertici dei due gruppi sono stati convocati dal Ministro Delrio, che ha ribadito l'attenzione del Governo sul porto calabrese, tanto che si è fatto carico del finanziamento dell'Agenzia del Lavoro che ha creato una valvola di prospettiva per i 377 portuali licenziati a luglio dello scorso anno. La Msc, che negli incontri romani si era impegnata a mantenere stabili i volumi di traffico, ha clamorosamente disdetto quegli impegni, facendo ripiombare il porto gioiese nel baratro, superato dopo oltre 20 anni da Genova nella leadership italiana della movimentazione di container. Msc, insomma, non ha mantenuto le aspettative, aprendo un conflitto dagli esiti imprevedibili. Un colpo basso, secondo molti, che potrebbe portare ad imporre nuovi assetti nello scalo. Se così fosse ci si troverebbe di fronte a due scenari possibili: Msc potrebbe tentare di smarcarsi da Gioia dopo gli investimenti massicci effettuati in altri scali, ammazzando Gioia Tauro definitivamente. Oppure cercare condizionare Contship Italia puntando a diventare soggetto unico nella gestione del mega terminal.

Porti: Gioia Tauro, perso il primato nella movimentazione dei container

Nel 2017 diminuzione dell'11%, operatori preoccupati



Il porto di Gioia Tauro perde il primato della movimentazione dei container in Italia e chiude il 2017 con perdite che si aggirano intorno all'11% rispetto all'anno precedente. Si torna indietro di tanti anni e si ripresenta il rischio, se anche il 2018 continuerà su questo trend, di nuovi licenziamenti. Un dato che preoccupa molti operatori. Le ragioni della debacle si nascondono dietro il conflitto sempre crescente tra i due soci della Med Center Container Terminal: il gruppo Contship Italia e la Msc, oggi unico cliente di Gioia Tauro. Quest'ultima di recente ha tentato di giustificare il calo dei volumi, scesi inesorabilmente nel secondo semestre del 2017, scaricando le responsabilità sul partner Contship Italia ed accusandolo di ritardare gli investimenti annunciati da tempo nell'ammodernamento del parco infrastrutture e dei mezzi di movimentazione nel terminal di Gioia Tauro. Un'uscita insolita ed in un certo senso anomala, secondo molti osservatori rispetto allo stile del gruppo ginevrino, che apre scenari carichi di interrogativi sui rapporti di forza che oggi si registrano nella gestione del terminal gioiese. La giustificazione dei ritardi sugli investimenti sarebbe una scusa che potrebbe nascondere altro. Anche perché non si riesce a capire perché nel primo semestre Msc movimentava con gli stessi mezzi a Gioia Tauro oltre 40 mila containers la settimana per poi scendere inesorabilmente alla metà. Contship Italia non ha risposto alle accuse dirette del management che fa capo al patron di Msc Gianluigi Aponte, chiudendosi in un silenzio che non fa altro che aumentare i dubbi e le incertezze sul futuro e soprattutto sugli equilibri tuttora esistenti tra i due gruppi. Ma anche su quali saranno le determinazioni ed i veri obiettivi dell'unico attore strategico di Gioia Tauro, l'Msc, che di fatto porta i volumi e mantiene in vita il terminal gioiese. Strategie che sono al vaglio delle istituzioni nazionali e regionali. Nelle settimane scorse i vertici dei due gruppi sono stati convocati dal Ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che ha ribadito l'attenzione del Governo sul porto calabrese, tanto che si è fatto carico del finanziamento dell'Agenzia del Lavoro che ha creato una valvola di prospettiva per i 377 portuali licenziati a luglio dello scorso anno. La Msc, che negli incontri romani si era impegnata a mantenere stabili i volumi di traffico, ha clamorosamente disdetto quegli impegni, facendo ripiombare il porto gioiese nel baratro, superato dopo oltre 20 anni da Genova nella leadership italiana della movimentazione di container. Msc, insomma, non ha mantenuto le aspettative, aprendo un conflitto dagli esiti imprevedibili. Un colpo basso, secondo molti, che potrebbe portare ad imporre nuovi assetti nello scalo. Se così fosse ci si troverebbe di fronte a due scenari possibili: Msc potrebbe tentare di smarcarsi da Gioia dopo gli investimenti massicci effettuati in altri scali, 'ammazzando' Gioia Tauro definitivamente. O

TRAASPORTO. Gli strati di sabbia trascinati dal vento hanno reso obbligatorio l' utilizzo alternato degli scivoli per le operazioni di imbarco e sbarco dei Tir che percorrono la «chiocciola»

Il vento di scirocco fa insabbiare il porto canale di Tremestieri

O OO Si spostano a rallentatore i mezzi che da martedì pomeriggio effettuano l' imbarco dal porto di Tremestieri con attese inevitabilmente più lunghe. La forte sciroccata che ha investito Messina da lunedì scorso, come sistematicamente avviene, non ha lasciato indenni gli approdi della zona sud causando la prima insabbiatura dell' anno. Gli strati di sabbia trascinati dal vento, a seguito di un sopralluogo condotto dal personale della Capitaneria di porto, hanno reso necessario disporre con apposita ordinanza l' utilizzo alternato degli scivoli per le operazioni di imbarco e sbarco di tutti i mezzi pesanti che percorrono la chiocciola che divide dall' approdo. «I cumuli di sabbia - specifica l' ordinanza firmata dal comandante Nazzareno Laganà e in vigore da martedì pomeriggio - nello specchio d' acqua prospiciente gli approdi in prossimità della testata del molo di sopraflutto, rendono necessario il rispetto di alcune regole di sicurezza della navigazione». Pertanto fino a nuovo ordine, l' ingresso e l' uscita dei mezzi, indipendentemente dallo scivolo d' ormeggio, dovrà avvenire in modo alternato evitando l' impiego contemporaneo dei due scivoli.

Inoltre, ribadisce la Capitaneria nella circolare, sarà necessario rispettare una distanza di sicurezza non inferiore a venticinque metri dalla testata del molo di sopraflutto, il cosiddetto fosso che sistematicamente subisce l' insabbiatura, durante le manovre di entrata e uscita dei camion. Norme di sicurezza che il personale della Comet, gestore del servizio di controllo della piattaforma, dovrà occuparsi di far rispettare movimentando il traffico sullo scivolo uno oppure su quello due. Il rispetto dell' ordinanza è obbligatorio ed i contravventori in caso contrario saranno puniti con le sanzioni previste dal codice di navigazione. Il provvedimento seppur necessario, compromette ancora una volta il pieno funzionamento degli approdi. Una quando soffia lo scirocco forte che, ripropone la necessità sempre più urgente di porre fine al destino di un' opera fatta male e progettata peggio. «Si metta subito mano - dichiara Antonino Di Mento, segretario del sindacato di categoria Fast Confsal - alla costruzione del nuovo porto, un' infrastruttura attesa da anni ormai finanziata ed appaltata e adesso non più rinviabile». Il ripristino contemporaneo dei due scivoli sarà possibile non appena la ditta incaricata si occuperà di liberare dalla sabbia il molo frangiflutto, consentendo ai mezzi di poter riprendere il transito in totale sicurezza.

RITA SERRA

Il Consiglio di Stato dà un parere favorevole al decreto con prescrizioni

Primo ok alla Zona Speciale Gioia Tauro si risolleverà?

Chiesti piani di sviluppo convergenti con quelli del portoLa situazione drammatica dello scalo sotto i fari del Ministero

Alfonso Naso Reggio Calabria Primo via libera con prescrizioni alla Zona Economica speciale nel porto di Gioia Tauro. La sezione consultiva del Consiglio di Stato ha depositato ieri pomeriggio il parere richiesto dal Governo in merito al "Decreto Sud" che ha dato il via libera all'istituzione di zone con benefici fiscali ed economici per chi investe nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Tra queste particolarmente importante era la proposta di Zes per l'area portuale di Gioia Tauro.

Un provvedimento atteso da anni. I giudici amministrativi hanno segnalato diverse anomalie nel testo e chiesto correttivi alla presidenza del consiglio dei ministri. Tra i consigli appare fondamentale quello che «è imprescindibile la necessità di introdurre nel Piano di Sviluppo Strategico forme adeguate di coordinamento con la pianificazione strategica portuale, rilevante e legislativamente disciplinata, come è noto, anche a livello nazionale. La connessione tra questi due profili pianificatori è, peraltro, già dimostrata dal fatto che il Comitato di indirizzo della Zes è presieduto dal Presidente dell'Autorità portuale e si avvale del segretario generale dell'Autorità portuale. La sezione invita a integrare l'analisi di impatto della regolazione con le valutazioni, di matrice anche economico-produttiva che hanno indotto il Governo a individuare in un periodo compreso tra i sette e i quattordici anni (eventualmente prorogabile per ulteriori sette anni) il periodo di durata della Zes. Resta da chiarire, inoltre, se una volta cessata la Zes (anche laddove sia già intervenuta una proroga), sia possibile istituire una nuova, che insista sullo stesso territorio ovvero che comprenda la stessa Autorità portuale». Adesso prima del via libera definitivo serve il visto della sezione di controllo centrale della Corte dei Conti. Soddisfatto l'assessore regionale alla logistica e al porto, Francesco Russo: «Quando la Calabria si presenta coordinata i risultati arriva. Ancora non siamo al risultato finale ma è fuori dubbio il ruolo della Calabria in questo percorso legislativo ed è la prima volta che succede in Europa. Adesso spetta a tutti dare un contributo».

- segue

Momento delicatissimo L' accelerazione sulla Zona Economica Speciale arriva in un periodo molto complicato per il porto calabrese di Gioia Tauro.

Il calo preoccupante di movimenti e la guerra tra i due colossi che gestiscono insieme lo scalo (Medcenter Container Terminal e Msc) fanno tremare in molti. Nei giorni scorsi la "calda" situazione del porto è stata affrontata al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Sembra finalmente aver preso le contromosse a questo stato di cose il commissario dell' **Autorità Portuale**, Andrea Agostinelli, che avrebbe redatto un dossier puntuale e preciso dello stato dell' arte. Non sono esclusi sviluppi clamorosi da qui a qualche giorno anche perché questo stallo, se andrà avanti, potrebbe provocare altri licenziamenti.

Porto, via libera alla zona economica speciale

Adesso prima dell' ok definitivo serve il visto della sezione di controllo centrale della Corte dei Conti

Primo via libera con prescrizioni alla Zona Economica speciale nel porto di Gioia Tauro. La sezione consultiva del consiglio di stato ha depositato poco fa il parere richiesto dal governo un merito al decreto che ha dato il via libera all' istituzione di zone con benefici fiscali ed economici per chi investe nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Tra queste particolarmente importante era la proposta di Zes per l' area portuale di Gioia Tauro. Un provvedimento atteso da anni. I giudici amministrativi hanno segnalato diverse anomalie nel testo e chiesto correttivi alla presidenza del consiglio dei ministri. Adesso prima del via libera definitivo serve il visto della sezione di controllo centrale della Corte dei Conti.

Zone economiche speciali Sì del Cds al dpcm istitutivo

Semaforo verde della Consiglio di stato all' istituzione delle zone economiche speciali (cd. Zes). Che vanno intese come aree geograficamente limitate e chiaramente identificate, nelle quali le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale. Parliamo del credito d' imposta per investimenti fino a 50 mln di euro e delle semplificazioni amministrative per favorire gli investimenti. Un parere del Consiglio di stato del 10 gennaio 2018 (n. 134) da via libera allo schema di decreto del presidente del Consiglio dei ministri (articolo 4, comma 3, del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91), riguardante l' istituzione di zone economiche speciali (Zes) nelle regioni del mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna). Al fine di attuare le misure per lo sviluppo industriale, ogni singola proposta di Zes avrà un proprio piano strategico per consentire alle imprese già esistenti ed alle nuove che si insedieranno, l' avvio del programma di investimenti. Le proposte, in base a quanto prevede il dpcm, potranno essere formulate dalle regioni interessate dal provvedimento: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna. Ciascuna Zes è istituita con Dpcm su proposta delle regioni interessate. La proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico, nel rispetto delle modalità e dei criteri individuati dal decreto attuativo di prossima emanazione. La regione formula la proposta di istituzione della Zes, specificando le caratteristiche dell' area identificata. Il soggetto per l' amministrazione dell' area, è individuato in un Comitato di indirizzo composto dal presidente dell' **autorità portuale**, che lo presiede, da un rappresentante della regione, da un rappresentante della Presidenza del consiglio dei ministri e da un rappresentante del ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Cinzia De Stefanis.

Logistica, Zone speciali anche in Nord Italia Genova - Ma restano le tensioni fra i porti meridionali e quelli settentrionali sulle strategie del governo.

ALBERTO GHIARA

Genova - Il coordinamento a livello nazionale dello sviluppo logistico dell'Italia, obiettivo chiave della riforma dei porti voluta dal ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, ha ancora alcuni meccanismi da mettere a punto.

La Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, organismo deputato a elaborare una politica congiunta, è operativo dallo scorso 20 luglio 2017, quando si riunì la prima volta, ma le incomprensioni fra porti differenti su provvedimenti specifici che coinvolgono anche il governo non mancano. Ne è un esempio l'attacco che il presidente dell'Authority del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, **ha recentemente portato all'emendamento della Legge di bilancio 2018 che introduce le Zone logistiche semplificate per i porti dell'Italia settentrionale.**

Un attacco a cui ha risposto la relatrice dell'emendamento alla Camera, Roberta Oliaro, sottolineando che le Zls del Nord non sono in concorrenza con le Zes (Zone economiche speciali) **dei porti del Sud.** Ma l'episodio rimane significativo, il segnale della necessità che si trovino strategie comuni all'interno della Conferenza presieduta da Ivano Russo.

Il Secolo XIX

STRATEGIE

Via della Seta, evento pubblico a Genova il 24 gennaio

GENOVA. Il progetto "One Belt one Road" avrà uno dei suoi punti strategici nel Nord Ovest italiano, e nella sua capacità (per ora solo in parte potenziale) di connettere il traffico merci mediterraneo con la Svizzera e l'Europa centrale. Si tratta di uno dei passaggi-chiave della realizzazione della "Via della Seta", ovvero di quello che per molti osservatori passerà alla storia come il più grande progetto economico e infrastrutturale del secolo. Alla centralità del porto di Genova nei piani della Cina sarà dedicato l'appuntamento in agenda il 24 gennaio a Palazzo Ducale, che vedrà tra i tanti protagonisti Zhang Gang, delegato del governo di Pechino e general manager di China Council for the Promotion of International Trade (Ccpit).

"Cerano non chiude e non inquina, e non sarà riconvertita a gas"



BRINDISI - Dichiarazioni destinate a suscitare polemiche, e non solo a Brindisi, quelle del coordinatore e consigliere regionale di Direzione Italia - Noi con l'Italia, Francesco Ventola, sull'esito dell'audizione in Commissione ambiente a Bari dei dirigenti Enel della Centrale di Cerano. "Due bluff svelati in un sol colpo: quello del Movimento 5 Stelle, che chiede la chiusura della Centrale di Cerano perché considerata pericolosa per la salute dei brindisini, e quello del presidente Emiliano, che parla di decarbonizzazione con la stampa ma non con l'Enel", ha detto Ventola.

"I dirigenti Enel, quest'oggi in commissione per un'audizione espressamente chiesta dai colleghi grillini, hanno smontato una per una le 'tesi-copia e incolla' nefaste che vengono propinate ai giornali per cui ci sarebbe rischio più alto di mortalità e di contagio malattie nel Brindisino", afferma Ventola. E cita lo studio del professor Leonardo Palombi del Dipartimento di Biomedicina e Prevenzione dell'Università di Tor Vergata, prodotto dall'Enel in commissione, che "ha dimostrato che non solo questo non è vero, ma che per le malattie cardiovascolari ci sono province pugliesi più a rischio pur non avendo una centrale al carbone".

"Così come la durata media della vita è in Puglia (fatta eccezione per provincia di Taranto) più alta di quella nazionale. Insomma, prosegue il coordinatore di Dit-Ncl (nella foto a destra), i valori di inquinamento di Brindisi "sono fra i più bassi d'Italia fra le città industrializzate. E quindi il M5S la smetta di gridare al lupo al lupo solo per conquistare titoli di giornali e creare un'allarme nei confronti di una società, che come è stato ribadito quest'oggi in commissione, pur non richiesto, ha investito ingenti risorse per l'ambientalizzazione. Fosse stato così in altre zone della Puglia forse saremmo in condizioni diverse".

Ventola allarga la questione dell'impatto ambientale della centrale a carbone di Cerano ai comportamenti presunti del governatore della Puglia: "Un capitolo a parte andrebbe dedicato al nostro presidente Emiliano che da Bari a Parigi, passando da Roma, va in lungo e in largo a sbandierare il suo progetto di decarbonizzazione di Cerano e Ilva, ma non ne discute mai in modo concreto e istituzionale con i soggetti che sono deputati".

"Oggi i dirigenti Enel hanno ribadito non solo che la centrale non chiude – se accadesse sarebbe a rischio la sicurezza dell'intero sistema energetico, è stato detto – ma che allo stato attuale non è prevista nessuna riconversione da carbone a gas. Di fronte a queste affermazioni - conclude Francesco Ventola - pensare che Emiliano propone di trasferire l'approdo Tap a Brindisi per trasformare la centrale a gas non so se fa ridere per la boutade o piangere per la presa in giro".

Recentemente è stato presentato, e sarà ancora approfondito in un incontro venerdì 12 gennaio alle 18 a Palazzo Nervegna, il dossier sulla salute delle popolazioni dei sette comuni capoluogo incluso che ricadono nella zona di impatto ambientale degli insediamenti industriali di Brindisi, frutto di un lavoro scientifico commissionato dall'Agenzia regionale della Sanità (Ares Puglia) e dalla Asl di Brindisi. I dati dicono ben altro rispetto alle affermazioni di Ventola: una esposizione oltre i limiti vi è stata e il prezzo è evidente. Poi sono arrivate le ambientalizzazioni.

E va anche considerato, rispetto alle prospettive della centrale di Cerano (che non è l'unico impianto a rischio dell'area), l'impegno assunto anche dall'Italia a Parigi per superare l'utilizzo del carbone. Un problema che non si risolve con l'utilizzo di un'altra fonte fossile, considerando che la crisi del settore energetico riguarda anche gli impianti a gas. Il sistema-carbone a Brindisi è dunque una questione complessa sia dal punto di vista industriale ed energetico (forti riflessi occupazionali e di fatturato anche sul porto), che ambientale e sanitario. Che non può essere liquidato.

Gas e Piano regolatore del Porto

CUB :non bisogna ostacolare il lavoro nella cantieristica

Si è riunito in data odierna il coordinamento della Confederazione Unitaria di Base (CUB) per discutere e approfondire la VAS (Valutazione Ambientale Strategica) sul piano regolatore del porto e le ricadute sulle attività lavorative della zona falcata e in particolare della cantieristica navale ormai ridotta al lumicino. Esaminare la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), relativa al Piano Regolatore Portuale ci ha riempito di amarezza e rabbia. Vedere l' affaccio al mare cittadino violentato nel suo ecosistema, depredato delle sue potenzialità economiche e soprattutto sottratto alla libera fruizione dei cittadini con la malamministrazione dell' Autorità Portuale è inaccettabile. La CUB ritiene doveroso reagire con tenacia a quanto accaduto per il FAL 3 del P.R.P., relativo alla Falce, nella quale in un passato non molto remoto operavano migliaia di lavoratori della cantieristica (fiore all' occhio di Messina), del commercio e dei trasporti. L' area fin dal 1954 era stata individuata per la realizzazione del Punto Franco quale viatico di sviluppo per l' intera città in accordo alla sua vocazione marinairesca. A oggi tuttavia, l' A.P. a nostro avviso agisce come una sorta di "esattore" e, in contrasto con le sue prerogative di Ente Promotore di Sviluppo delle attività portuali, gestisce aree che non hanno niente a che vedere con la portualità (Villa Sabin, il Baby Park il lungomare del Ringo, le aree della Fiera con il suo teatro annesso, la passeggiata a mare ecc.). Il risultato di questa scellerata condotta è sotto gli occhi di tutti: degrado e desertificazione sociale. Per non parlare dell' assoluto disinteresse per le prospettive occupazionali dei giovani messinesi, salvo la riproposizione di progetti costosi e devastanti che prevedono la costruzione di torri alte 60 metri e porticcioli turistici che oltre a stravolgere le aree interessate sono totalmente incompatibili con la cantieristica navale e le altre attività sopravvissute. La CUB, fortemente preoccupata per le negative ricadute occupazionali e ambientali, invita il Comune di Messina a non rendersi complice di questa intollerabile aggressione ad una delle zone pregiate del suo territorio ed a utilizzare tutti gli strumenti in suo possesso per pretendere il rispetto dell' accordo con la locale Autorità Portuale, in cui si prevedeva una diminuzione della cementificazione e una maggiore fruizione pubblica del territorio. Il coordinamento della CUB, a fronte delle notizie di un possibile ritiro del ricorso giudiziario sulle aree FAL 3 del P.R.P da parte del Comune, richiama con vigore il sindaco a tornare sulla sua decisione e a rilanciare l' azione giudiziaria onde evitare di passare alla storia cittadina come colui che ha privato i messinesi del proprio affaccio a mare. Simile disgraziata scelta condizionerebbe di fatto il futuro della nostra città e dei messinesi, residenti in un territorio da millenni a forte vocazione marinara, costretti a cedere a Gioia Tauro, il diritto alla pianificazione e allo sviluppo del lavoro nella cantieristica ed a poter usufruire del diritto inalienabile al proprio mare.

A Bologna il meeting finale del progetto europeo Seafront sulle tecnologie per il contenimento del biofouling

Vi hanno preso parte rappresentanti di cinque multinazionali, sette PMI e sette istituti di ricerca provenienti da otto Stati UE

Nei giorni scorsi a Bologna si è tenuto l'evento conclusivo di Synergistic Fouling Control Technologies - Seafront, il progetto europeo incentrato sullo sviluppo delle tecnologie per la riduzione delle resistenze idrodinamiche e per il controllo e del biofouling, ovvero delle incrostazioni biologiche che si formano sulle superfici immerse in acqua di mare, in particolare sulle carene delle navi.

Ai due giorni dell'evento, che è stato organizzato dall'azienda italiana di biotecnologie Bio-on, hanno partecipato 50 rappresentanti di cinque multinazionali, sette PMI e sette istituti di ricerca provenienti da otto Stati membri dell'UE, che hanno presentato e discusso i risultati raggiunti nei quattro anni di attività svolte nello sviluppo di rivestimenti ecocompatibili che impediscono l'accumulo indesiderato di organismi marini su imbarcazioni, navi, centrali e altre installazioni acquatiche.

Combinando più approcci e tecnologie antivegetative il progetto ha raggiunto i seguenti obiettivi: soluzioni di rivestimento economicamente vantaggiose con impatto ambientale ridotto come determinato dal ciclo di vita del prodotto e dalla valutazione dell'eco-efficienza; miglioramento della dissuasione del biofouling e/o rilascio del biofouling; riduzione della resistenza idrodinamica con conseguente miglioramento del 5% dell'efficienza operativa.

In parallelo sono stati sviluppati una forte comprensione della meccanicistica e nuovi metodi di test predittivi delle prestazioni per fornire feedback e informare l'evoluzione della tecnologia e selezionare così i rivestimenti promettenti per le prove sul campo.

I rivestimenti di controllo degli incrostanti sviluppati nell'ambito del progetto coordinato dall'Istituto Olandese dei Polimeri (Dutch Polymer Institute - DPI) non rilascia sostanze chimiche o altre sostanze nocive non biodegradabili nell'ambiente marino. Inoltre, i rivestimenti ridurranno la resistenza idrodinamica di navi e imbarcazioni, diminuendo il consumo di carburante e quindi riducendo sostanzialmente le emissioni di CO₂. Infine, i nuovi rivestimenti porteranno a notevoli risparmi sui costi operativi migliorando l'efficienza degli impianti di energia che sfruttano le correnti e riducendo la frequenza di manutenzione e pulizia nelle infrastrutture offshore e anche nella struttura di acquacoltura.

Il budget del progetto Seafront ammontava a 11,2 milioni di euro, finanziato con otto milioni di euro di contributo della Commissione Europea nell'ambito del Settimo Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo (7^oPQ), call Ocean of Tomorrow.

Il Secolo XIX

Dai droni acquatici agli attacchi hacker, la tecnologia che spaventa lo shipping

GENOVA. L'ondata di tecnologia che da qualche anno ha in vaso anche il settore marittimo, ha aumentato la produttività: era l'obiettivo che armatori e terminalisti si erano posti. E sapevano, gli operatori, di dover pagare un prezzo sull'altare sociale, perché con i robot si sono sacrificati posti di lavoro sulle banchine. Non si aspettavano invece, di dover fronteggiare una minaccia, per gli analisti sempre più concreta, sul fronte della sicurezza.

A preoccupare lo shipping è lo sviluppo sempre più spinto dei droni acquatici: si tratta dell'equivalente marino dei velivoli, piccoli e grandi, senza pilota, diventati determinanti in ambito civile e militare. Il loro ruolo è strategico nella lotta al terrorismo, ma anche l'Isis ha da tempo dato vita ad un controprogramma di sviluppo dell'arma a controllo remoto. È la facilità di realizzare droni a basso costo per attacchi terroristici a spaventare gli analisti della difesa: oggi lo shipping sfrutta i droni per raccogliere dati da mettere a disposizione del settore o per pattugliare le coste come succede a Singapore. La tecnologia potrebbe essere però sfruttata anche con fini di struttivi. I costi si sono abbassati e sono ampiamente alla portata delle organizzazioni terroristiche che potrebbero così creare droni acquatici in grado di attaccare, come spiegano gli esperti, diversi obiettivi. La scelta dell'acqua consente di aprire un nuovo fronte con gli apparati di sicurezza creati dai governi, oggi incentrati soprattutto sulla parte terrestre. Così dal mare potrebbero partire droni velocissimi e difficilmente individuabili, per colpire una nave da crociera. Oppure per attaccare una città costiera e le sue infrastrutture portuali: gli esperti ricordano gli attentati di Nizza e Barcellona, due città sulla costa, colpite per il numero di civili inermi e la quantità di turisti che sono in grado di richiamare. Il Mediterraneo diventa centrale in questa nuova guerra dei mari con il terrorismo: la quantità di navi, sia cargo che soprattutto passeggeri, continua a crescere e i potenziali obiettivi sono numerosi. E poi c'è un alto numero di terminali portuali, sempre più automatizzati, dove le operazioni sono eseguite da robot, comandati da remoto. Se qualcuno si inserisse nella rete, potrebbe bloccare un intero hub portuale.

Non servirebbe nemmeno un terrorista: basta un hacker.

SIMONE GALLOTTI

La proposta del commissario dell' ex Provincia

«L' Ufficio Turismo metropolitano nel nuovo porto di San Gregorio»

Calanna incontrerà a breve i vertici della società dello scalo diportistico

Franco Perdichizzi Capo d' Orlando Aprire un Ufficio Turismo della Città metropolitana di Messina all' interno del nuovo porto diportistico di San Gregorio. È questa l' intenzione del commissario dell' ex Provincia regionale di Messina, Francesco Calanna, che in questi giorni ha fatto visita agli uffici decentrati della Città Metropolitana del lungomare Andrea Doria di Capo d' Orlando (plesso Itcg Merendino).

In questi giorni Calanna incontrerà i vertici della "Porto Turistico di Capo D' Orlando" per vagliare la disponibilità della società ad accogliere l' ufficio. Ma c' è di più perché Calanna, nella sua visita allo sportello orlandino, ha constatato come la sede sia inadatta alle molteplici funzioni cui è preposta e pertanto chiederà al sindaco Franco Ingrassia, la disponibilità di uffici più grandi e funzionali per tutte le altre funzioni.

Come si sa, lo sportello paladino della Città Metropolitana evita ai cittadini di recarsi a Messina per il disbrigo di pratiche, con un risparmio notevole di tempo e denaro. Basti pensare che Messina dista da Capo d' Orlando quasi 100 km e molti di più dai paesi interni dei Nebrodi. Lo sportello paladino fornisce informazioni e modulistica di carattere

sociale, culturale, turistico, scolastico e di viabilità con particolare riferimento ai settori. Progettazione e manutenzione viabilità, protezione civile, servizio geologico, autorizzazioni e concessioni di passi carrabili, gare ciclistiche e motoristiche, licenze per taxi, autonoleggi ed uffici pratiche automobilistiche. E ancora documentazioni su sanzioni al codice della strada nelle strade provinciali, diritto allo studio (borse di studio scuole superiori) pesca, acque interne, enoteca ed agriturismi, strutture ricettive (sopralluoghi, classificazioni e tabelle prezzi), promozione manifestazioni artistiche, culturali e sportive; parchi e riserve, tutela acque ed aria, controllo e gestione rifiuti, ispezioni ed impianti termici (verifica e controllo), assistenza e tutela servizi sociali, associazioni e volontariato e servizi sovracomunali.

Gli orari al pubblico dello sportello sono i seguenti: lunedì e venerdì dalle 9 alle 13 e martedì e giovedì dalle 15 alle 16.30. Con il reperimento della nuova sede dovrebbe essere funzionante anche un ufficio della Polizia provinciale con tanto di personale e l' orario di ricevimento dovrebbe essere esteso a tutte

le giornate lavorative della settimana.

Nel 2017 il traffico merci trasportato dalle navi del gruppo Onorato Armatori ha segnato una crescita del +9%

Nel 2018 è attesa un ulteriore aumento a doppia cifra percentuale sulla Sicilia e uno sviluppo generale di tutti i mercati

Onorato Armatori, il gruppo che opera servizi marittimi per passeggeri e merci principalmente con i marchi Moby, Tirrenia e Toremar, ha reso noto che nel 2017 il traffico delle merci movimentato dalle navi della propria flotta impegnata sulle rotte con la Sardegna e con la Sicilia ha registrato un sensibile incremento.

In particolare, il traffico delle merci movimentato dai servizi con la Sicilia della compagnia Tirrenia ha segnato un +30%, rialzo - ha spiegato il gruppo - dovuto essenzialmente al boom del traffico dei semirimorchi (+38%) e all'esplosione della linea Genova-Livorno-Catania-Malta inaugurata nel novembre del 2016 e risultata particolarmente apprezzata dai trasportatori. L'incremento complessivo del traffico è stato di circa mezzo milione di metri lineari.

Onorato Armatori ha specificato che, nonostante uno scenario molto più agguerrito dal punto di vista concorrenziale, anche i servizi con la Sardegna hanno accresciuto i volumi di traffico merci grazie a un incremento generale del mercato interno, con una crescita del +4% sia per quanto riguarda il guidato che per ciò che concerne i semirimorchi.

Complessivamente il traffico merci del gruppo, considerando tutte le linee servite (Sardegna, Sicilia, Corsica, Elba, Malta e Tremiti), ha avuto una crescita del +9%.

«Sono convinto - ha commentato Alessandro Onorato, vice presidente di Moby e consigliere delegato al commerciale di Onorato Armatori - che questo trend continuerà anche nel 2018, nel corso del quale ci attendiamo un'ulteriore crescita in doppia cifra percentuale sulla Sicilia e uno sviluppo generale di tutti i mercati. In virtù di questa previsione abbiamo intenzione, come annunciato il mese scorso, di introdurre nuove navi».

Il nuovo maxi bacino galleggiante in dirittura di arrivo al Pireo

Lungo 240 metri, largo 45 metri, servirà il mercato dell'industria cantieristica delle riparazione e manutenzioni navali.

IL PIREO - Il 2018 è iniziato per il Gruppo cinese COSCO con il lancio dei nuovi progetti per il potenziamento del porto del Pireo, porta dell'Asia verso l'Europa centrale e orientale.

Tra il 2010 e il 2015, la capacità di gestione delle merci del porto del Pireo è passata da 880 mila a 3,36 milioni di Teu e dal 2016 quando COSCO ha concordato l'acquisizione del 67% del capitale azionario dell'Autorità portuale del Pireo, il porto è passato dal 93° al 39° posto globale per capacità di movimentazione delle merci. *"Da quando China Ocean Shipping Company ha acquisito la maggioranza dell'Authority (PPA) l'immagine del porto è cambiata rapidamente"*, ha sottolineato il **ministro greco dei trasporti marittimi, Panayiotis Kouroublis**, in occasione del lancio dei nuovi progetti di ampliamento del porto del Pireo, come il più grande scalo della Grecia.

Alla fine di febbraio arriverà dalla Cina la **nuova grande piattaforma galleggiante "Pireo III"**, per la riparazione di navi di qualsiasi tipo. Inoltre i nuovi lavori prevedono il dragaggio del porto per portare la profondità delle acque a -20 mt, la fornitura di nuove reti elettriche e idriche e l'installazione di quattro boe per l'ancoraggio delle navi. La nuova piattaforma galleggiante - **lunga 240 metri, larga 45 metri**, sarà dotata di gru con capacità di sollevamento di 22mila tonnellate e sarà in grado di servire navi con una capacità di 80.000 tonnellate.

Il ministro greco Kouroublis si è espresso in termini positivi in merito alla cooperazione con gli investitori cinesi, parlando con l'agenzia di stampa cinese, Xinhua, ha detto: *"La politica del ministero dei trasporti marittimi, ha continuato Kouroublis- "in merito agli ostacoli burocratici continuerà a facilitare qualsiasi attività di sviluppo di Cosco. Allo stesso tempo, sosteniamo i diritti dei lavoratori accogliendo gli accordi tra i dipendenti e della Port Authority per la firma del contratto collettivo di lavoro. "*

"Il grande bacino galleggiante contribuirà a mantenere e sviluppare l'industria cantieristica nelle aree del Pireo e di Perama, perchè le compagnie armatoriali avranno la possibilità di effettuare qui le riparazioni navali", ha precisato Koumpenas.

Il governo greco quindi vede l'arrivo della nuova piattaforma come la possibilità di catalizzare al Pireo le attività cantieristiche di riparazione e manutenzione navale sia nel settore petrolifero che nel crociera, una mossa che dovrebbe creare anche nuovi posti di lavoro nel mercato greco.

"Negli ultimi anni, a causa della mancanza di banchine adeguate, le compagnie armatoriali sono state obbligate ad attraccare le loro navi in paesi confinanti come Malta, Turchia e Croazia. Ciò ha comportato la perdita di entrate significative per l'economia nazionale ", ha concluso il ministro.

Il Secolo XIX

Pireo, una Londra per il Mediterraneo

Gli esperti di Ey: «Il porto può accogliere i futuri ammutinati della Brexit»

GENOVA. Non solo l'iniziativa Belt and Road del governo cinese, ma anche l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea potrebbero portare vantaggi al porto del Pireo. Secondo quanto emerge da un'analisi della società globale di consulenza Ey, tra le carte che il Pireo può giocare nei prossimi anni c'è il fatto che «la Brexit potrebbe forzare diverse società greche, oggi con base a Londra, a ricollocarsi nel loro Paese d'origine».

Linea che ovviamente Atene batte da tempo: ancora pochi mesi fa il ministro dei **Trasporti marittimi**, Panagiotis Kouroumbilis, ricordava che gli **armatori** greci controllano il 22% della flotta globale e il 50% di quella Ue, aggiungendo «di essere in contatto con cinque società di brokeraggio assicurativo oggi a Londra, che stanno valutando di spostare le loro sedi in altri Paesi dell'Unione europea».

Il possibile ammutinamento dalla City da parte degli **armatori** greci era già stato ipotizzato una decina di anni fa, con l'affacciarsi delle nuove norme sulla fiscalità applicata ai residenti di nazionalità non britannica.

Al netto delle competenze della comunità **marittima** locale - universalmente riconosciute

- i vantaggi del Pireo sarebbero, per gli esperti dell'ex Ernst & Young, la privatizzazione dell'Autorità portuale con una maggiore capacità di investimento - già in parte esplicitata sui progetti di rivalizzazione delle Riparazioni navali - ma anche la privatizzazione dell'operatore ferroviario Trainose e il fatto che il Pireo, con il terminale container controllato dal gruppo cinese Cosco, è già oggi caposaldo della nuova Via della seta cinese.

Tutto questo però secondo Ey non basta: la crisi economica rende il sistema di tassazione non sufficientemente competitivo, così come incerto il quadro normativo; la ricolonizzazione fuori Grecia di numerose aziende ha impoverito il tessuto industriale, rendendo difficile la possibilità di ancorare le compagnie di navigazione a interessi territoriali.

Ancora: con la Brexit molti Paesi hanno già cominciato per tempo a fare campagna acquisti, a partire da Cipro e Singapore. Inoltre, il 56% dei 776 operatori del settore intervistati al Pireo da Ey potrebbe valutare una ricollocazione in un altro Paese, e solo il 9% si è dimostrato totalmente contrario all'ipotesi. Per Ey la prima e più efficace mossa per rendere attraente il Pireo dovrebbe essere una rianimazione dell'associazionismo locale: il settore **marittimo** rappresenta in Grecia il 12% del prodotto interno lordo (in Italia è il 2%), le aziende del settore si trovano tutte tra il Pireo, Atene e Salonicco, ma il dialogo nella categoria è ritenuto scarso dagli stessi operatori. Ey propone di promuovere un'associazione di cluster,

come la Maritime UK in Gran Bretagna, che possa vendere il Pireo all'estero. A parere degli esperti la piattaforma da cui partire è l'Hemexpo, l'associazione greca degli esportatori e fornitori.

Crisi nera a Gioia Tauro Tra i porti che hanno fatto le spese della rinascita del Pireo (e della nascita di Tangeri) ci sono gli scali di trasbordo italiani, in primis Gioia Tauro, un tempo il maggior scalo mediterraneo, che chiude il 2017 a -11% (i dati provvisori parlano di 2,5 milioni di teu, superata da Genova come primo scalo italiano) e dove monta la tensione tra il terminalista Contship e il mono-cliente e socio di minoranza Msc, che accusa il gruppo guidato da Cecilia Eckelmann Battistello di aver disatteso gli investimenti promessi (di 22 gru installate ne funzionano solo 10) e mette sotto accusa anche il commissario dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli.

ALBERTO QUARATI

Grecia: Cargo intercettato e bloccato con l'accusa di commercio illegale di armi. Erano custoditi in 29 contenitori



Heraklion, 10 gennaio 2018 – Un vecchio cargo, bandiera moldava, equipaggio di nazionalità mista, la “Andromeda” è stata intercettata dalle forze speciali greche il 6 gennaio 2018, da Agios Nikolaos nel Mar di Creta, con l'accusa di commercio di armi, e portata a Heraklion per un controllo approfondito.

A bordo sono stati trovati 29 contenitori, carichi con esplosivi e detonatori, destinati a Gibuti e carichi a Mersin, secondo i certificati di carico presenti a bordo. Durante l'ispezione sono state trovate prove che il comandante doveva portare la nave a Misurata in Libia per scaricare gli esplosivi, cosa proibita dalle sanzioni imposte a livello internazionale. Inoltre, non sono state trovate mappe di Gibuti. Tutti gli otto membri dell'equipaggio, compresi due ucraini, cinque indiani e un albanese, sono stati messi agli arresti. Il carico e la nave sono stati sequestrati.

Corriere Marittimo

Nuovo Terminal Ro-Ro nel porto di Baku, nodo logistico per la Via della Seta

Azerbaijan: Lo scalo può movimentare 25 mln di tonn. di merce, sarà il principale nodo logistico del paese per la Via della Seta.

BAKU(Azerbaijan) - E' stato inaugurato il nuovo terminal (RoRo) del porto di Baku, lo scalo più grande dell'Azerbaijan. Era presente alla cerimonia di inaugurazione anche Ilham Aliyev, presidente del paese.

Il nuovo Terminal ha una capacità di 1,8 milioni di tonnellate di merci annue, lo ha reso noto l'agenzia di stampa Azerbaijan CBC, attualmente il Nuovo Terminal è composto da due attracchi, i restanti 7 attracchi ro-ro saranno completati entro la fine di gennaio. Il progetto prevede inoltre che i magazzini, le strutture ausiliarie e le altre infrastrutture saranno completati entro il primo trimestre del 2018, mentre l'edificio operativo sarà costruito entro la fine di maggio.

Il governo del paese sta lavorando per sviluppare il porto di Baku come principale porta marittima dell'Azerbaijan e come nodo multimodale logistico lungo l'antica via della seta. Il porto si sta sviluppando in tre fasi. Terminate tutte le fasi, il porto di Baku sarà in grado di movimentare circa 25 milioni di tonnellate di merci e fino a 1 milione di teu all'anno.

Record di traffico per P&O Ferries sul Mare d'Irlanda

DOVER – Nel 2017 la compagnia P&O Ferries ha trasportato il maggior volume di traffico merci degli ultimi sei anni, nel servizio che collega il porto inglese di Larnie con quello scozzese di Cairnryan.

P&O Ferries effettua sette partenze al giorno su questa relazione commerciale, eseguite dalle navi gemelle "European Endeavor" ed "European Causeway", due ro-ro dalla stazza lorda di 22.152 tonnellate.

Durante l'anno da poco concluso, infatti, la compagnia inglese ha trasportato 210.533 camion e rimorchi sulle sue navi, una cifra che rappresenta un aumento dell'1,3% rispetto al 2016, e il suo miglior risultato dal 2011.

Neal Memock, direttore P&O Ferries per il settore del Mare d'Irlanda, ha dichiarato: «Questi eccezionali volumi dimostrano l'importanza del nostro servizio per le migliaia di aziende e milioni di consumatori che si affidano al trasporto efficiente e affidabile delle merci attraverso il Mare d'Irlanda».

Il porto di Larnie si sta rapidamente affermando come gateway scelto da chiunque esporti dall'Irlanda, grazie alla sua straordinaria connettività stradale e ferroviaria, e anche per il fatto che si trova più vicino alla Scozia di nove miglia rispetto al porto di Belfast.

Nel 2017 P&O Ferries ha registrato un cospicuo volume di prodotti agricoli e caseari, materiali da costruzione, beni di consumo, macchinari, torba e carbone trasportati sui due collegamenti attraverso il Mare d'Irlanda, Larnie – Cairnryan e Liverpool – Dublino.

Nel 2017 il sistema portuale francese Haropa ha movimentato 92,64 milioni di tonnellate di merci (+6%)

Il traffico crocieristico è cresciuto del +20%

Nel 2017 Haropa, il sistema portuale francese costituito dagli scali di Parigi, Rouen e Le Havre sull'asse fluviale della Senna, ha movimentato un traffico delle merci pari a 92,64 milioni di tonnellate, con un incremento del +6% rispetto all'anno precedente. Nel settore delle rinfuse liquide il traffico è cresciuto del +5% a 49,71 milioni di tonnellate. In aumento anche le merci containerizzate con 29,13 milioni di tonnellate (+15%), volume realizzato con una movimentazione di contenitori pari a tre milioni di teu (+14%), e in crescita sono risultate anche le altre merci varie che hanno totalizzato 2,67 milioni di tonnellate (+3%), con in particolare un sensibile rialzo (+18%) dei rotabili con la movimentazione di 300mila veicoli. In calo, invece, le rinfuse solide che sono ammontate a 11,13 milioni di tonnellate, con una flessione particolarmente rilevante (-18%) dei cereali che si sono attestati a 5,55 milioni di tonnellate.

Lo scorso anno nel segmento delle crociere sono stati registrati gli scali di 199 navi (+13%) per un totale di 437mila passeggeri (+20%).

Collisione nel Mar Egeo tra una nave guerra russa e un cargo

Lo scorso 30 dicembre, incidente per manovra errata



MOSCA, 10 GEN - La mattina del 30 dicembre la nave portacontainer Orca 2, battente bandiera della Sierra Leone, si è scontrata nelle acque del Mar Egeo con la nave militare da assalto anfibio Yamal: lo riferisce oggi il capitano di vascello Viaceslav Trukhaciov, portavoce della Flotta russa del Mar Nero, precisando che non ci sono stati feriti. Secondo l'ufficiale l'incidente, avvenuto nello Stretto di Scarpanto, sarebbe stato causato da una manovra errata della nave cargo, che viaggiava dall'Egitto verso la Turchia. La nave militare russa invece navigava verso Sebastopoli.

Cina: stop ai soccorsi dopo un'esplosione sulla petroliera

In fiamme da sabato, dispersi ancora oltre 30 persone



Un'esplosione sulla petroliera iraniana Sanchi, in fiamme da sabato al largo di Shanghai per la collisione con un mercantile, ha costretto le autorità marittime cinesi a sospendere gli sforzi per domare l'incendio, per la ricerca degli oltre 30 membri dell'equipaggio ufficialmente dispersi e per scongiurare il rischio di affondamento e il disastro ambientale. Le navi dei soccorsi, ha reso noto il ministero dei Trasporti, sono state fatte allontanare a distanza di sicurezza, secondo i media locali. Le ultime decisioni sono un colpo alla macchina dei soccorsi internazionali che hanno mobilitato tra gli altri Cina, Usa, Corea del Sud e Giappone per evitare il disastro ambientale e recuperare i dispersi. La petroliera, secondo gli ultimi aggiornamenti, è ancora in fiamme a causa del carico di condensato ultraleggero per circa un milione di barili destinato in origine alla Corea del Sud e incendiatosi dopo la collisione di sabato sera a 160 miglia da Shanghai contro il mercantile CF Crystal, nelle acque del mar Cinese orientale. Le autorità hanno da due giorni lanciato l'allarme su possibile esplosione ed affondamento dello scafo. La National Iranian Tanker, operatore della Sanchi, ha detto ieri che ci sono ancora speranze, sia pure minime, di trovare sopravvissuti intrappolati nella scafo, in particolare nei locali dei motori non affetti da incendio ed esplosione.