



Primo Piano:

- **Assoporti costituito gruppo di coordinamento Segretari Generali AdSP** (Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo, Ferpress, Corriere Marittimo)

Dai Porti:

Venezia:

"...chi non vuole le crociere dica come salvare il lavoro..."(Il Secoli XIX, The Medi Telegraph)

Genova:

"...Passeggeri in flessione del 11,6%..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Ansa)

"...Più spazi per le crociere..." (Ansa, Messaggero Marittimo)

Ravenna:

"...Al terminal container inizia demolizione pontile ro-ro..."

(Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Livorno Port Center..." (L'Informatore Navale)

"...Replica Fincantieri a dichiarazioni Segretario Provinciali..."

(L'Informatore Navale)

Civitavecchia:

"...La Escola Europa del Short Sea Shipping sceglie Civitavecchia..."

(The di Telegraph, Informazioni Marittime, Ferpress, Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo)

Brindisi:

"...Turismo, continuo a crescere..." (Newspam)

Messina:

"...Si all'autonomia dell'autorità..."(Gazzetta del Sud)

"...Il prg approda in aula..."(Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Zone Economiche Speciali** (bitontolive)
- **Dfds acquisisce U.N. Ro-Ro** (Il Sole 24 Ore, Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo, Seareporter)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Informazioni Marittime

Assoporti, costituito il gruppo di coordinamento segretari AdSP

Nell'ambito dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) si è costituito il gruppo di coordinamento dei segretari generali delle Autorità di Sistema Portuale. In questo primo incontro sono stati brevemente illustrati i principali punti trattati dai presidenti delle AdSP nella [riunione del 23 marzo](#) e sono stati poi affrontati dei temi di discussione in materia di programmazione energetica ambientale, organici dei porti, servizi di interesse generale e aggiornamenti in materia di personale dipendente.

Gruppo di coordinamento dei Segretari Generali delle "AdSp"

D'Agostino: si occuperà di affrontare tutti i temi tecnici riguardanti la portualità

ROMA – Si è costituito ufficialmente il gruppo di coordinamento dei Segretari Generali delle Autorità di Sistema portuale presso Assoport. La decisione di costituire un gruppo di coordinamento tra i Segretari Generali era stata presa nel corso dell'ultima Assemblea degli Associati, tenutasi il 23 Marzo scorso. La costituzione di questo gruppo nasce dalla necessità di dover affrontare una serie di temi tecnici riguardanti i porti.

Nel primo incontro, sono stati brevemente illustrati i principali punti trattati dai presidenti lo scorso 23 Marzo. Sono stati poi affrontati dei temi di discussione in materia di programmazione energetica ambientale, organici dei porti, servizi di interesse generale e aggiornamenti in materia di personale dipendente.

Gli intervenuti hanno ribadito la necessità di affrontare in maniera coesa e sistematica le necessità degli scali. Le parole chiave emerse sono state regolazione, trasparenza e unità d'intenti che Assoport ha subito colto con favore, garantendo attenzione e disponibilità a tutte le realtà portuali italiane su qualsiasi fronte.

"Ritengo che un gruppo di coordinamento dei Segretari Generali sia molto importante per gli obiettivi strategici che l'assemblea di Assoport si è prefissata. Le Autorità di Sistema portuale sono ricche di competenze specifiche, e il loro apporto è fondamentale all'interno dell'Associazione per portare avanti le numerose attività tecniche necessarie per far funzionare i nostri porti," ha dichiarato il presidente Zeno D'Agostino.

Costituito il gruppo di coordinamento dei Segretari Generali delle Autorità di Sistema Portuale

(FERPRESS) – Roma, 12 APR – Oggi si è costituito ufficialmente il gruppo di coordinamento dei Segretari Generali delle Autorità di Sistema Portuale presso Assoport. La decisione di costituire un gruppo di coordinamento tra i Segretari Generali era stata presa nel corso dell'ultima Assemblea degli Associati, tenutasi il 23 marzo scorso. La costituzione di questo gruppo nasce dalla necessità di dover affrontare una serie di temi tecnici riguardanti i porti.

Nel primo incontro, sono stati brevemente illustrati i principali punti trattati dai Presidenti lo scorso 23 marzo. Sono stati poi affrontati dei temi di discussione in materia di Programmazione Energetica Ambientale, Organici dei Porti, Servizi di Interesse Generale e aggiornamenti in materia di personale dipendente.

Gli intervenuti hanno ribadito la necessità di affrontare in maniera coesa e sistematica le necessità degli scali. Le parole chiave emerse sono state regolazione, trasparenza e unità d'intenti che Assoport ha subito colto con favore, garantendo attenzione e disponibilità a tutte le realtà portuali italiane su qualsiasi fronte.

“Ritengo che un gruppo di coordinamento dei Segretari Generali sia molto importante per gli obiettivi strategici che l'Assemblea di Assoport si è prefissata. Le Autorità di Sistema Portuale sono ricche di competenze specifiche, e il loro apporto è fondamentale all'interno dell'Associazione per portare avanti le numerose attività tecniche necessarie per far funzionare i nostri porti,” ha dichiarato il Presidente di Assoport Zeno D'Agostino.

Assoporti: Costituito il coordinamento dei segretari generali

ROMA - E' nato in seno ad Assoporti, l'associazione dei porti italiani, il **gruppo di coordinamento dei segretari generali** delle Autorità di Sistema Portuale, il gruppo si costituisce nella necessità di dover affrontare una serie di temi tecnici riguardanti i porti, la decisione di costituire il coordinamento tra i segretari generali era infatti stata presa nel corso dell'ultima assemblea degli associati, il 23 marzo scorso.

Durante questo primo incontro, sono stati affrontati argomenti riguardanti: programmazione energetica ambientale, organici dei porti, servizi di interesse generale e aggiornamenti in materia di personale dipendente.

Tutti i segretari generali hanno manifestato l'intento di trattare le problematiche e gli aspetti riguardanti i porti nazionali in maniera puntuale, con incontri definiti e in maniera coesa.

Le parole chiave emerse sono state regolazione, trasparenza e unità d'intenti che Assoporti ha subito colto con favore, garantendo attenzione e disponibilità a tutte le realtà portuali italiane su qualsiasi fronte.

Il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino ha commentato; *“La costituzione del coordinamento dei segretari generali è molto importante per gli obiettivi strategici che l'Assemblea di Assoporti si è prefissata. Le AdSP sono ricche di competenze specifiche, e il loro apporto è fondamentale all'interno dell'Associazione per portare avanti le numerose attività tecniche necessarie per far funzionare i nostri porti”.*

Il secolo XIX

PARLA IL PRESIDENTE DEL PORTO DI VENEZIA

«Chi non vuole le crociere dica come salvare il lavoro»

Musolino: «L' algoritmo in laguna? Unica soluzione possibile»

CIVITAVECCHIA. «Se qualcu no mi garantisce anche un solo posto in più rispetto a quelli che oggi le crociere sono in grado di offrire a Venezia, allora possiamo anche pensare di rinunciare alle grandi navi». Pino Musolino, presidente dell' **Autorità portuale** veneta, difende la scelta di affidare ad un algoritmo il sistema che rende la laguna a numero chiuso, almeno per le crociere: «Anche perché per noi il settore vale 5.400 posti di lavoro. Abbiamo concertato questa soluzione con tutti gli enti e rappresenta un inizio. Ora spero che i tasselli possano essere completati».

Gli altri pezzi del puzzle arriveranno in «minimo tre, massimo cinque anni». Tanto è il tempo che servirà per dragare il Canale Vittorio Emanuele e costruire il nuovo terminal crociere nella zona industriale a Marghera. «L' algoritmo è una soluzione temporanea» ripete Musolino. Il rischio è che però il tempo che servirà per trovare una soluzione definitiva sia troppo: «Ma questa è la terra del Mose e non si può permettere di fare opere pubbliche senza seguire tutti i percorsi indicati. Ci vorrà tempo, ma dobbiamo fare le cose per bene. Lo devono capire tutti, anche le compagnie», dice a margine del Forum organizzato a Civitavecchia dal MediTelegraph.

Musolino è convinto che più che la fretta, serva un progetto «ben strutturato, in grado di dare prospettive al settore a Venezia». Il progetto preliminare arriverà presto, entro quest' anno, e apre occupare Musolino non sono tanto «i ricorsi, che nel nostro sistema sono quasi certi, ma che abbiamo già calcolato: siamo convinti comunque di chiudere tutto tra il 2021 e il 2022, con il pacchetto completo». Il presidente dell' Authority guarda con preoccupazione a Roma, al nuovo governo che ancora non è stato formato e all' impossibilità di «avviare un dialogo» con il successore di Graziano Delrio al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: «Oggi l' attenzione è alta soprattutto sulla fase dei dragaggi: da noi le cose sono complicate, basti pensare a come dobbiamo trattare i fanghi e a tutte le **autorizzazioni** necessarie». Sui soldi per realizzare le opere necessarie e arrivare al 2022 con la soluzione realizzata, Musolino ricorda che la gran parte dovrà arrivare dallo Stato: «in totale parliamo di circa 200 milioni di euro, ma c' è un ragionamento che coinvolge anche le compagnie». La parte finanziaria è da costruire, ma senza governo è tutto più difficile.

SIMONE GALLOTTI

«Chi non vuole le crociere dica come salvare il lavoro» / IL COLLOQUIO

Civitavecchia - «Se qualcuno mi garantisce anche un solo posto in più rispetto a quelli che oggi le crociere sono in grado di offrire a Venezia, allora possiamo anche pensare di rinunciare alle grandi navi». Così Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale veneta



Civitavecchia - «Se qualcuno mi garantisce anche un solo posto in più rispetto a quelli che oggi le crociere sono in grado di offrire a Venezia, allora possiamo anche pensare di rinunciare alle grandi navi». Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale veneta, difende la scelta di affidare ad un algoritmo il sistema che rende la laguna a numero chiuso, almeno per le crociere: «Anche perché per noi il settore vale 5.400 posti di lavoro. Abbiamo concertato questa soluzione con tutti gli enti e rappresenta un inizio. Ora spero che i tasselli possano essere completati».

Gli altri pezzi del puzzle arriveranno in «minimo tre, massimo cinque anni». Tanto è il tempo che servirà per dragare il Canale Vittorio Emanuele e costruire il nuovo terminal crociere nella zona industriale a Marghera. «L'algoritmo è una soluzione temporanea» ripete Musolino. Il rischio è che però il tempo che servirà per trovare una soluzione definitiva sia troppo: «Ma questa è la terra del Mose e non si può permettere di fare opere pubbliche senza seguire tutti i percorsi indicati. Ci vorrà tempo, ma dobbiamo fare le cose per bene. Lo devono capire tutti, anche le compagnie», dice a margine del Forum organizzato a Civitavecchia dal *MediTelegraph*.

Musolino è convinto che più che la fretta, serva un progetto «ben strutturato, in grado di dare prospettive al settore a Venezia». Il progetto preliminare arriverà presto, entro quest'anno, e a preoccupare Musolino non sono tanto «i ricorsi, che nel nostro sistema sono quasi certi, ma che abbiamo già calcolato: siamo convinti comunque di chiudere tutto tra il 2021 e il 2022, con il pacchetto completo». Il presidente dell'Authority guarda con preoccupazione a Roma, al nuovo governo che ancora non è stato formato e all'impossibilità di «avviare un dialogo» con il successore di Graziano Delrio al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: «Oggi l'attenzione è alta soprattutto sulla fase dei dragaggi: da noi le cose sono complicate, basti pensare a come dobbiamo trattare i fanghi e a tutte le autorizzazioni necessarie». Sui soldi per realizzare le opere necessarie e arrivare al 2022 con la soluzione realizzata, Musolino

-segue

ricorda che la gran parte dovrà arrivare dallo Stato: «in totale parliamo di circa 200 milioni di euro, ma c'è un ragionamento che coinvolge anche le compagnie». La parte finanziaria è da costruire, ma senza governo è tutto più difficile.

Il Secolo XIX

In crescita le merci

Genova-Savona, nei primi due mesi passeggeri in flessione dell'11,6%

*** GENOVA. I primi due mesi del 2018 segnano una crescita del traffico commerciale dei porti di Genova e Savona. Segno positivo soprattutto per i container, cresciuti del 10,6% a 431.595 teu rispetto ai 390.239 del primo bimestre 2017. Le merci convenzionali hanno segnato un +5,4%. Per i traffici ro-ro si registra un +8% con oltre 2 milioni di tonnellate di rotabili movimentati rispetto a 1.870.000 del 2017 (Savona +9%, Genova +7%). Il bacino di Genova Pra', dove opera il terminal Vte, ha registrato l'incremento di traffici più consistente: +19,5%. I passeggeri sono diminuiti dell'11,6%: 232.201 passeggeri contro i 262.549 dei primi due mesi del 2017. Il terminal crociere di Savona ha registrato un calo del 37%, mentre Genova è cresciuta del 4,8%.

Genova-Savona, in due mesi passeggeri - 11,6%

Genova - I primi due mesi del 2018 segnano una crescita del traffico commerciale dei porti di Genova e Savona. Segno positivo soprattutto per i container, cresciuti del 10,6% a 431.595 teu rispetto ai 390.239 del primo bimestre 2017. Le merci convenzionali hanno segnato un +5,4%



Genova - I primi due mesi del 2018 segnano una crescita del traffico commerciale dei porti di Genova e Savona. Segno positivo soprattutto per i container, cresciuti del 10,6% a 431.595 teu rispetto ai 390.239 del primo bimestre 2017. Le merci convenzionali hanno segnato un +5,4%. Per i traffici ro-ro si registra un +8% con oltre due milioni di tonnellate di rotabili movimentati rispetto a 1.870.000 del 2017 (Savona +9%, Genova +7%). Il bacino di Genova Pra', dove opera il terminal Vte, ha registrato l'incremento di traffici più consistente: +19,5%. I passeggeri sono diminuiti dell'11,6%: 232.201 passeggeri contro i 262.549 dei primi due mesi del 2017. Il terminal crociere di Savona ha registrato un calo del 37%, mentre Genova è cresciuta del 4,8%.

Porti Genova e Savona, traffici in crescita nel 2018

Aumento complessivo del +5,2% nei primi due mesi. Vte +19,5%



(ANSA) - GENOVA, 12 APR - I primi due mesi del 2018 segnano una crescita del traffico commerciale dei porti di Genova e Savona. Complessivamente l'aumento è stato del 5,2%, (+4,7% nel solo porto di Genova) pari a 11 milioni di tonnellate. Segno positivo soprattutto per i container saliti del 10,6% a 431.595 teus rispetto ai 390.239 del primo bimestre 2017. Le merci convenzionali hanno segnato un +5,4%. Per i traffici Ro-Ro si registra un +8% con oltre 2 milioni di tonnellate di rotabili movimentati rispetto a 1.870.000 del 2017 (Savona +9%, Genova +7%). Prendendo in esame le 4 zone portuali dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, il porto storico ha registrato un segno negativo del 2% mentre il bacino di Genova Prà, dove opera il terminal Vte, ha registrato l'incremento di traffici più consistente: +19,5%; è salito dell'1,6% il bacino di Savona e del 4,3% quello di Vado ligure. Positivi anche i traffici relativi alle rinfuse solide. Il passeggeri, sia crociere che traghetti, sono diminuiti complessivamente nei due porti dell'11,6%: 232.201 passeggeri contro i 262.549 dei primi due mesi del 2017. Nel dettaglio il terminal crociere di Savona ha registrato un calo del 37%, mentre Genova è cresciuta del 4,8% nelle crociere. Segno negativo in entrambi gli scali per i passeggeri dei traghetti che complessivamente sono diminuiti del 6%.(ANSA).

Porti: Genova Stazioni Marittime, più spazi per le crociere

Settore in crescita e le banchine attuali non bastano



(ANSA) - GENOVA, 12 APR - Il porto di Genova ha bisogno di nuove banchine dedicate alle navi da crociera, se vuole continuare a crescere in questo settore. Lo ha detto Edoardo Monzani, ad di Stazioni Marittime (la società che gestisce il terminal passeggeri dello scalo ligure), intervenuto al convegno 'Turismo, crociere, autostrade del mare e ambiente', svoltosi a Genova nell'ambito del ciclo di conferenze Blue Economy Summit.

"La crocieristica ha potenzialità enormi e continuerà a crescere a livello globale nei prossimi anni. La città deve decidere cosa vuole fare a riguardo: se intende continuare a sviluppare questo traffico sono necessarie nuove banchine dedicate. Al momento infatti, almeno nell'weekend, quando la maggior parte delle compagnie programmano i loro scali, il nostro terminal non ha più spazi disponibili e non può quindi accogliere nuovi clienti.

Questo, i politici e gli amministratori, devono averlo bene in mente quanto prendono decisioni che riguardano l'argomento".

Monzani ha poi chiesto ai rappresentanti delle istituzioni locali un maggior impegno per garantire sicurezza e pulizia della città: "Quest'anno siamo riusciti a convincere, non senza fatica, la compagnia americana Disney a venire a Genova con una delle sue navi, promettendo una città pulita e sicura. Ma nella attuali condizioni non so se saremo in grado di mantenere la parola. E questo è un aspetto fondamentale: la maggior parte della gente si forma un'idea definitiva sulla destinazione turistica in cui arriva basandosi sulle prime cose che vede".

Stazioni Marittime: più spazi per le crociere a Genova

Il porto ha bisogno di nuove banchine dedicate se vuole continuare a crescere

GENOVA – Il porto di Genova ha bisogno di nuove banchine dedicate alle navi da crociera, se vuole continuare a crescere in questo settore. Lo ha detto Edoardo Monzani, ad di Stazioni Marittime, intervenuto al convegno 'Turismo, crociere, autostrade del mare e ambiente', svoltosi a Genova nell'ambito del ciclo di conferenze Blue Economy Summit. "La crocieristica ha potenzialità enormi e continuerà a crescere a livello globale nei prossimi anni. La città deve decidere cosa vuole fare a riguardo: se intende continuare a sviluppare questo traffico sono necessarie nuove banchine dedicate. Al momento infatti, almeno nell'weekend, quando la maggior parte delle compagnie programmano i loro scali, il nostro terminal non ha più spazi disponibili e non può quindi accogliere nuovi clienti. Questo, i politici e gli amministratori, devono averlo bene in mente quanto prendono decisioni che riguardano l'argomento". Monzani ha poi chiesto ai rappresentanti delle istituzioni locali un maggior impegno per garantire sicurezza e pulizia della città: "Quest'anno siamo riusciti a convincere, non senza fatica, la compagnia americana Disney a venire a Genova con una delle sue navi, promettendo una città pulita e sicura. Ma nelle attuali condizioni non so se saremo in grado di mantenere la parola. E questo è un aspetto fondamentale: la maggior parte della gente si forma un'idea definitiva sulla destinazione turistica in cui arriva basandosi sulle prime cose che vede".

L'impatto del crocierismo fra porto e città

Le spese degli equipaggi

La dott.sa Barbara Bonciani, dell' Ufficio Studi AdSP Mar Tirreno Settentrionale, parla dell'impatto economico del crocierismo fra porto e città, le spese degli equipaggi

Vinacci: "Genova dopo anni di arresto, adesso il rilancio"/ INTERVISTA

Parla Giancarlo Vinacci, assessore al Comune di Genova (Sviluppo economico e Università): *"Ci sono tutti gli elementi per lo sviluppo della città - Le strategie: dal ripopolamento della città creando occupazione, ad attrarre investitori esteri. I progetti: Infrastrutture a mare e a terra, il Terzo Valico.*

di Lucia Nappi

GENOVA - La città di Genova ha perso più di 300 mila abitanti in questi ultimi anni, è passata da 900 mila a 600 mila residenti. Il dato la dice lunga su una situazione che vede l'occupazione scendere vorticosamente. Ma mentre l'economia e l'occupazione scendono in tutti i settori, i dati della Blue Economy salgono del +3%.

Lo spiega **Giancarlo Vinacci**, assessore al Comune di Genova, deleghe allo sviluppo economico e all'Università, intervenuto al Summit genovese dedicato all'economia del mare, in corso da lunedì ad oggi nella città ligure. Incontriamo Vinacci a margine del convegno per alcune domande sulla città, il porto e l'economia, ci spiega quali sono le strategie messe in atto per il rilancio.

Ripopolare la città:

"Stiamo lavorando per ripopolare la città" – dice Vinacci – *"lo facciamo portando lavoro e attività."* Un altro elemento che segnala la discesa di Genova in questi anni, spiega l'assessore, è il calo vorticoso del costo degli immobili, proprio a causa della decrescita demografica.

Il fenomeno si verifica a causa della mancanza della domanda: *"E' un equilibrio di mercato se cala la domanda, il costo dell'offerta si abbassa. Per questo ci stiamo muovendo in grande sinergia tra tutti gli enti e i soggetti istituzionali. Non si era mai visto un lavoro così sinergico."*

Città e porto devono lavorare insieme questa è la ricetta proposta dall'assessore, elemento sul quale si era soffermato anche il sindaco, [Marco Bucci, nel suo intervento alla serata del Propeller Club](#), apertura del Summit genovese.

Progetti di respiro internazionale

Vinacci spiega che il lavoro sta procedendo anche nella progettazione e nell'organizzazione di manifestazioni di respiro internazionale anche nell'ottica di attrarre investitori esteri. *"Oggi al convegno è intervenuto Reuben Brother è un elemento importante"*.

Investitori esteri:

Reuben Brother SA è il gruppo finanziario svizzero che svolge un ruolo di primo piano negli investimenti societari (con operazioni di private equity, o come fornitore di capitali venture o di sviluppo) e immobiliari.

Il Country manager del gruppo, Gianluca Petrera, intervenuto al convegno ha confermato l'interesse per la città di Genova: *"Siamo stati investiti dalle proposte di Genova, e per noi investitori è importante il dialogo con gli enti locali che qui abbiamo trovato."* -

- segue

E ancora- *"a Genova c'è un proliferare di progetti, di attivismo e per i fondi di investimento è un elemento di interesse."* specificando però - *"questo non significa che faremo degli investimenti, ma ci sono tutte le potenzialità"*.

I fondali in porto

I fondali è un altro elemento su cui lavorare ha spiegato Vinacci, per accogliere navi da 15/17 mila TEU *"Non è possibile che queste navi oggi possano entrare solo in Genova Voltri-Pra VTE. I porti del Nord Europa non hanno i fondali, quindi perché perdere questa occasione?"*. La nave rimane l'elemento fondamentale nel trasporto globale della merce, perché la sua capacità di carico non ha confronto rispetto al treno.

Infrastrutture e Terzo Valico

"Genova ha avuto anni di arresto, adesso ci sono tutti gli elementi per poter pensare ad un rilancio e ad uno sviluppo". Gli investimenti nelle infrastrutture a mare e a terra sono il primo elemento, in attesa del Terzo Valico per cui Genova sarà il canale diretto con l'Europa nel Corridoio Reno – Alpi, che unirà Genova con Rotterdam. Conclude l'assessore: *"Adesso bisogna passare dai disegni all'operatività ed oggi ci sono gli elementi necessari per fare tutto questo" ..*

Al Terminal Container Ravenna iniziata demolizione pontile ro-ro

Al termine Tcr beneficerà di una banchina senza interruzioni

RAVENNA – In questi giorni, al gateway adriatico del gruppo Contship Italia sono iniziati i lavori di demolizione del dente di ormeggio di 935 metri quadrati, utilizzato fino a qualche anno addietro per lo sbarco di contenitori e rotabili dalle navi ro-ro.

L'accosto negli ultimi anni era caduto pressoché in disuso, in quanto le navi ro-ro di nuova generazione sono tutte munite di rampa posteriore inclinata (quarter ramp), che permette di effettuare le operazioni di imbarco e sbarco sulle tradizionali banchine lineari.

Una volta completati i lavori, il Terminal Container Ravenna (Tcr) beneficerà di una banchina senza interruzioni, che permetterà di utilizzare al meglio gli spazi disponibili, ormeggiando, senza problemi, navi di dimensioni maggiori delle attuali.

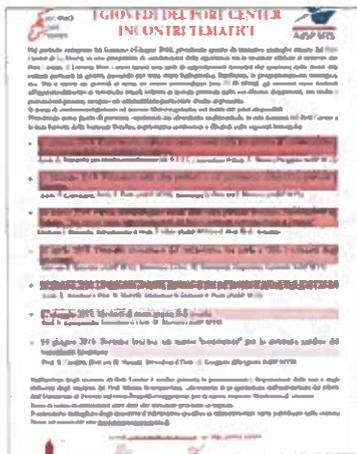
La prima fase dei lavori prevede la rimozione dell'asfalto che ricopre il piano carrabile del pontile; di seguito, si provvederà a tagliare la soletta in cemento armato, in modo tale da creare delle porzioni che verranno spostate a terra per essere demolite, evitando quindi di effettuare questa operazione direttamente in mare.

Successivamente, verrà effettuato il taglio dei piloni di sostegno, con successiva rimozione degli stessi, ai fini di demolizione e smaltimento.

“La demolizione rappresenta un evento particolarmente importante per il nostro terminal” afferma il direttore tecnico di Tcr Spa, Filippo Figna. “In effetti, allo stato attuale la posizione del pontile presso le nostre banchine ne interrompe la continuità lineare, impedendo di fatto di poter sfruttare al meglio i circa 670 mt complessivi in concessione. Una volta terminati i lavori, potremo garantire ai nostri clienti una maggiore disponibilità di banchina”, ha precisato Figna.

La durata complessiva dei lavori di demolizione e di rifacimento del relativo tratto di banchina sarà di circa cinque mesi e, nonostante gli inevitabili adattamenti logistici da affrontare, Tcr metterà in campo un'accurata e puntuale attività di pianificazione e coordinamento, in modo tale da continuare ad assicurare un servizio efficiente e puntuale ai propri clienti, senza impatti significativi sull'operatività del terminal.

Livorno Port Center: I giovedì' del Port Center incontri tematici



Livorno, 14 aprile 2018 – Nel periodo compreso tra Gennaio e Giugno 2018, prendendo spunto da iniziative analoghe attuate dal PortCenter di Le Havre, in una prospettiva di condivisione delle esperienze tra le strutture affiliate al network dei Port Center, il Livorno Port Center lancia una serie di appuntamenti tematici che spaziano dalla storia alla cultura portuale in genere, passando per temi come l'urbanistica, l'ambiente, la programmazione strategica, ecc. Più o meno un giovedì al mese, in orario pomeridiano (ore 17:30-19:00), gli incontri sono dedicati all'approfondimento di tematiche attuali relative al mondo portuale nelle sue diverse dimensioni, ma anche percorsi nel passato, sempre con un'attenzione particolare rivolta al presente. Si tratta di conferenze/seminari ad accesso libero e gratuito, nel limite dei posti disponibili. Prendendo come punto di partenza i contenuti del laboratorio multimediale, la sala riunioni del Port Center e la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, ospiteranno conferenze e dibattiti sulle seguenti tematiche:

- 11 gennaio 2018: Il patrimonio culturale come risorsa nella prospettiva di valorizzazione e innovazione dell'area portuale livornese. Arch. G. Nannetti (architetto coordinatore Mi.B.A.T.C.) Introduce il Dott. C. Vanni (Dirigente AdSP MTS)
- 1 marzo 2018: Riflessioni sulla città portuale e sul patrimonio urbanistico portuale a Livorno. Arch. S. Corradini, Arch. F. Pichi (AdSP MTS). Introduce la Dott.ssa F. Morucci (AdSP MTS)
- 15 marzo 2018: Aspetti antropologici e sociali della realtà portuale livornese. Presentazione del volume "Tra terra e mare: rappresentazioni del lavoro portuale contemporaneo a Livorno" Dott.ssa J. Bionchi. Introducono il Dott. F. Ghio (AdSP MTS) e il Prof. M.A. Toscano
- 12 aprile 2018: L'impatto economico del crocierismo, tra porto e città: i consumi degli equipaggi Dott.ssa B. Bonciani (AdSP MTS). Introduce il Dott. M. Provinciali (Segretario Generale AdSP MTS)
- 10 maggio 2018: Livorno delle diversità: concorso di idee per l'arredo di un'area sugli scali Cialdini Arch. T. Tocchini e Cons. R. Morelli. Introduce la Dott.ssa F. Pichi (AdSP MTS)
- 17 maggio 2018: Mestieri di mare mestieri di poesia Prof. E. Campanella. Introduce il Dott. M. Barbera (AdSP MTS)
- 14 giugno 2018: Fortezza vecchia: un nuovo "contenitore" per la struttura cardine de waterfront livornese Prof. F. Cardini, Dott.ssa O. Vaccari. Introduce il Dott. G. Gargiulo (Dirigente AdSP MTS)

Nell'ambito degli incontri al Port Center è inoltre prevista la presentazione e l'esposizione delle tesi e degli elaborati degli studenti del Prof. Matteo Scamporrino, Laboratorio di progettazione dell'architettura del DIDA dell'Università di Firenze sul tema Progetti e suggestioni per la nuova Stazione Marittima di Livorno. Sono in corso di definizione altre date che verranno precisate in seguito. Il calendario dettagliato degli incontri e il riferimento specifico ai relatori/invitati verrà pubblicato nella sezione News ed eventi del sito www.livornoportcenter.it.

L'Informatore Navale

Replica Fincantieri a dichiarazioni Segretario Provinciale Fiom Napoli Santorelli



RICEVIAMO E PUBBLICAMIO

Napoli, 13 marzo, 2018 – In risposta alle dichiarazioni apparse sugli organi di stampa vorremmo invitare il Segretario Provinciale della Fiom di Napoli sig. Santorelli a rileggere con la dovuta attenzione l'accordo integrativo del 2016, sottoscritto da tutte le Organizzazioni Sindacali, Fiom compresa. Rileggendolo potrà vedere come il cantiere di Castellammare di Stabia sia definito come "sito polifunzionale" dedicato alla costruzione di prodotti fortemente innovativi, con particolare riferimento ai traghetti nonché al supporto nella costruzione di unità navali. A questo punto, di cosa stiamo parlando? Fincantieri sta alimentando il cantiere con queste produzioni. Se poi il sig. Santorelli, nella sua nuova veste di "commerciale aggiunto" di Fincantieri, è in grado di portare nel cantiere commesse diverse lo faccia: ne saremmo ben contenti. Nel frattempo noi continueremo ad alimentare il cantiere di Castellammare con le produzioni previste dall'accordo del 2016, assicurando carichi di lavoro adeguati ad evitare cali di produzione e salvaguardando l'occupazione, con buona pace della Fiom e della Cgil il cui continuo chiacchiericcio risulta assolutamente inconcludente. E continueremo a farlo nell'esclusivo interesse delle nostre maestranze che non meritano di essere rappresentate da chi, siamo certi, non è mai entrato in cantiere e continua a pensare che i problemi si possano risolvere solo con arroganza, non ricevendo, crediamo, più il sostegno di nessuno.

Con cortese richiesta di ripresa,

Saluti

Media Relations

La Escola Europea de Short Sea Shipping sceglie Civitavecchia

Roma - A distanza di 11 anni, l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha ospitato il secondo steering committee della "Escola Europea de Short Sea Shipping".



Roma - A distanza di 11 anni, l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha ospitato il secondo steering committee della "Escola Europea de Short Sea Shipping" alla presenza di Francesco Maria di Majo, presidente dell'AdSP locale, di Sixte Cambra, presidente del porto di Barcellona, di **Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, di Guido Grimaldi, direttore commerciale di Grimaldi Group e Antonio Pedevilla, direttore operativo di Grandi Navi Veloci. E' stata l'occasione - si legge in una nota - per approvare il bilancio, illustrare i progetti formativi - uno dei quali riguarda proprio Civitavecchia - e presentare le iniziative e i corsi che la Escola realizzerà per il prossimo anno.

Durante la riunione operativa è stato presentato il progetto **TransLogMED**, appena approvato dall'Unione per il Mediterraneo e dalla Commissione europea. Il progetto mira a promuovere l'integrazione regionale nel Mediterraneo e l'occupazione nel settore dei trasporti e della logistica, nonché migliorare le prestazioni professionali. TransLogMED prevede di organizzare oltre 30 seminari e corsi per circa mille professionisti del settore dei trasporti e della logistica provenienti da Egitto, Algeria, Marocco, Tunisia, Giordania, Italia e Spagna.

«Dopo il Convegno Internazionale "**Shaping the port of the future: the social, economic and management challenges** ", che si è svolto il 10 aprile u.s. alla presenza, tra gli altri, di Brian Simpson, coordinatore del programma Autostrade del Mare dell'Unione Europea e dei presidenti Musolino e Giampieri- spiega Francesco Maria di Majo, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale - la giornata di oggi chiude un ciclo di eventi che hanno visto l'AdSP al centro dell'attenzione dello shipping».

Informazioni Marittime

Escola Europea, convegno internazionale a Civitavecchia



L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha ospitato a Civitavecchia il secondo steering committee della "Escola Europea de Short Sea Shipping" alla presenza di Francesco Maria di Majo, presidente dell'AdSP locale, di Sixte Cambra, presidente del porto di Barcellona, di Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di Guido Grimaldi, direttore commerciale di Grimaldi Group e Antonio Pedevilla, direttore operativo di Grandi Navi Veloci. E' stata l'occasione per approvare il bilancio, illustrare i progetti formativi – uno dei quali riguarda proprio Civitavecchia - e presentare le iniziative e i corsi che la Escola realizzerà per il prossimo anno. Durante la riunione operativa è stato presentato il progetto TransLogMED, appena approvato dall'Unione per il Mediterraneo e dalla Commissione Europea. Il progetto mira a promuovere l'integrazione regionale nel Mediterraneo e l'occupazione nel settore dei trasporti e della logistica, nonché migliorare le prestazioni professionali. TransLogMED prevede di organizzare oltre 30 seminari e corsi per circa mille professionisti del settore dei trasporti e della logistica provenienti da Egitto, Algeria, Marocco, Tunisia, Giordania, Italia e Spagna.

"Dopo il Convegno Internazionale "Shaping the port of the future: the societal, economic and management challenges", che si è svolto il 10 aprile alla presenza, tra gli altri, di Brian Simpson, coordinatore del programma Autostrade del Mare dell'Unione Europea e dei presidenti Musolino e Giampieri – spiega di Majo -, il meeting si chiude un ciclo di eventi che hanno visto l'AdSP al centro dell'attenzione dello shipping. Ancora una volta si è messa in evidenza la volontà dell'ente di puntare sulle Autostrade del Mare con il progetto BCLink. Sono contento che, dopo 11 anni – continua di Majo -, Civitavecchia abbia potuto nuovamente ospitare il Comitato Direttivo della Escola Europea de Short Sea Shipping. In special modo – conclude il numero uno di Molo Vespucci – sono orgoglioso di annunciare che, proprio in tale circostanza, la Escola ha deliberato l'apertura della propria sede italiana a Civitavecchia scegliendo come base operativa l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale".

L'Escola Europea de Short Sea Shipping - i cui soci fondatori sono i porti di Civitavecchia, Barcellona e Genova e gli armatori Grimaldi e Grandi Navi Veloci - è un centro specializzato di trasferimento di conoscenze e formazione che, negli ultimi dieci anni, ha acquisito un'esperienza eccezionale nella formazione del personale e nelle attività di sviluppo delle capacità legate a trasporti efficienti e sostenibili soluzioni, in particolare il trasporto marittimo a corto raggio, le autostrade del mare e il trasporto ferroviario-stradale. Allo stesso modo, i partner del progetto sono tutti leader nella fornitura di servizi marittimi nel Mediterraneo. La Escola ha iniziato le attività nel 2006 come centro di formazione per professionisti europei e studenti di logistica, gestione dei trasporti e commercio internazionale. Nel corso degli anni, ha acquisito esperienza e know-how nelle aree di gestione di progetti nazionali e internazionali, comunicazione, creazione di contenuti, e promozione e sviluppo di cluster logistici in collaborazione con prestigiose istituzioni europee.

Foto in alto, il tavolo dei membri dello steering committee

Foto in home page, da sinistra: Signorini, di Majo e Cambra

Civitavecchia: la Escola Europea de Short Sea Shipping sceglie l'ADSP Tirreno Centro Settentrionale come sede italiana

(FERPRESS) – Roma, 12 APR – A distanza di 11 anni, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha ospitato il secondo steering committee della "Escola Europea de Short Sea Shipping" alla presenza di Francesco Maria di Majo, presidente dell'AdSP locale, di Sixte Cambra, presidente del porto di Barcellona, di Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di Guido Grimaldi, direttore commerciale di Grimaldi Group e Antonio Pedevilla, direttore operativo di Grandi Navi Veloci. E' stata l'occasione per approvare il bilancio, illustrare i progetti formativi – uno dei quali riguarda proprio Civitavecchia – e presentare le iniziative e i corsi che la Escola realizzerà per il prossimo anno.

Durante la riunione operativa è stato presentato il progetto TransLogMED, appena approvato dall'Unione per il Mediterraneo e dalla Commissione Europa. Il progetto mira a promuovere l'integrazione regionale nel Mediterraneo e l'occupazione nel settore dei trasporti e della logistica, nonché migliorare le prestazioni professionali. TransLogMED prevede di organizzare oltre 30 seminari e corsi per circa mille professionisti del settore dei trasporti e della logistica provenienti da Egitto, Algeria, Marocco, Tunisia, Giordania, Italia e Spagna.

"Dopo il Convegno Internazionale "Shaping the port of the future: the societal, economic and management challenges", che si è svolto il 10 aprile u.s. alla presenza, tra gli altri, di Brian Simpson, coordinatore del programma Autostrade del Mare dell'Unione Europea e dei presidenti Musolino e Giampieri– spiega Francesco Maria di Majo, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale – la giornata di oggi chiude un ciclo di eventi che hanno visto l'AdSP al centro dell'attenzione dello shipping".

"Ancora una volta si è messa in evidenza la volontà dell'ente di puntare sulle Autostrade del Mare con il progetto BCLink. Sono contento che, dopo 11 anni, – continua di Majo – Civitavecchia abbia potuto nuovamente ospitare il Comitato Direttivo della Escola Europea de Short Sea Shipping".

"In special modo – conclude il numero uno di Molo Vespucci – sono orgoglioso di annunciare che, proprio in tale circostanza, la Escola ha deliberato l'apertura della propria sede italiana a Civitavecchia scegliendo come base operativa l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale".

L'Escola Europea de Short Sea Shipping – i cui soci fondatori sono i porti di Civitavecchia, Barcellona e Genova e gli armatori Grimaldi e Grandi Navi Veloci – è un centro specializzato di trasferimento di conoscenze e formazione che, negli ultimi dieci anni, ha acquisito un'esperienza eccezionale nella formazione del personale e nelle attività di sviluppo delle capacità legate a trasporti efficienti e sostenibili soluzioni, in particolare il trasporto marittimo a corto raggio, le autostrade del mare e il trasporto ferroviario-stradale. Allo stesso modo, i partner del progetto sono tutti leader nella fornitura di servizi marittimi nel Mediterraneo.

La Escola ha iniziato le attività nel 2006 come centro di formazione per professionisti europei e studenti di logistica, gestione dei trasporti e commercio internazionale. Nel corso degli anni, ha acquisito esperienza e know-how nelle aree di gestione di progetti nazionali e internazionali, comunicazione, creazione di contenuti, e promozione e sviluppo di cluster logistici in collaborazione con prestigiose istituzioni europee.

L'Escola Europea de Short Sea Shipping a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - L'“Escola Europea de Short Sea Shipping” è stata ospitata a Civitavecchia dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, per l'occasione sono stati presentati i progetti formativi – uno dei quali riguarda proprio Civitavecchia - e si è parlato delle iniziative e dei corsi che la Escola realizzerà per il prossimo anno.

L'Escola Europea de Short Sea Shipping - i cui soci fondatori sono i porti di Civitavecchia, Barcellona e Genova e gli armatori Grimaldi e Grandi Navi Veloci - è un centro specializzato di trasferimento di conoscenze e formazione che, negli ultimi dieci anni, ha acquisito un'esperienza eccezionale nella formazione del personale e nelle attività di sviluppo delle capacità legate a trasporti efficienti e sostenibili soluzioni, in particolare il trasporto marittimo a corto raggio, le autostrade del mare e il trasporto ferroviario-stradale. Allo stesso modo, i partner del progetto sono tutti leader nella fornitura di servizi marittimi nel Mediterraneo.

La Escola ha iniziato le attività nel 2006 come centro di formazione per professionisti europei e studenti di logistica, gestione dei trasporti e commercio internazionale. Nel corso degli anni, ha acquisito esperienza e know-how nelle aree di gestione di progetti nazionali e internazionali, comunicazione, creazione di contenuti, e promozione e sviluppo di cluster logistici in collaborazione con prestigiose istituzioni europee.

All'incontro hanno partecipato: il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo, Sixte Cambra, presidente del porto di Barcellona, Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Guido Grimaldi, direttore commerciale di Grimaldi Group e Antonio Pedevilla, direttore operativo di Grandi Navi Veloci.

Durante la riunione tecnica si è parlato del progetto TransLogMED, appena approvato dall'Unione per il Mediterraneo e dalla Commissione Europea. Il progetto mira a promuovere l'integrazione regionale nel Mediterraneo e l'occupazione nel settore dei trasporti e della logistica, nonché migliorare le prestazioni professionali. TransLogMED prevede di organizzare oltre 30 seminari e corsi per circa mille professionisti del settore dei trasporti e della logistica provenienti da Egitto, Algeria, Marocco, Tunisia, Giordania, Italia e Spagna.

“Dopo il Convegno Internazionale “Shaping the port of the future: the societal, economic and management challenges”, che si è svolto il 10 aprile u.s. alla presenza, tra gli altri, di Brian Simpson, coordinatore del programma Autostrade del Mare dell'Unione Europea e dei presidenti Musolino e Giampieri– spiega Francesco Maria di Majo, - la giornata di oggi chiude un ciclo di eventi che hanno visto l'AdSP al centro dell'attenzione dello shipping”.

“Ancora una volta si è messa in evidenza la volontà dell'ente di puntare sulle Autostrade del Mare con il progetto BCLink. Sono contento che, dopo 11 anni, – continua di Majo - Civitavecchia abbia potuto nuovamente ospitare il Comitato Direttivo della Escola Europea de Short Sea Shipping”.

“In special modo – conclude il numero uno di Molo Vespucci – sono orgoglioso di annunciare che, proprio in tale circostanza, la Escola ha deliberato l'apertura della propria sede italiana a Civitavecchia scegliendo come base operativa l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale”.

Escola Europea sceglie Civitavecchia come sede italiana

Presentato anche il progetto TransLogMED

CIVITAVECCHIA – A distanza di undici anni, l’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale ha ospitato il secondo steering committee (**nella foto**) della “Escola Europea de Short Sea Shipping” alla presenza di Francesco Maria di Majo, presidente dell’AdSp locale, di Sixte Cambra, presidente del porto di Barcellona, di Paolo Emilio Signorini, presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, di Guido Grimaldi, direttore commerciale di Grimaldi Group e Antonio Pedevilla, direttore operativo di Grandi Navi Veloci. E’ stata l’occasione per approvare il bilancio, illustrare i progetti formativi – uno dei quali riguarda proprio Civitavecchia – e presentare le iniziative e i corsi che la Escola realizzerà per il prossimo anno.

Durante la riunione operativa è stato presentato il progetto TransLogMED, appena approvato dall’Unione per il Mediterraneo e dalla Commissione europea. Il progetto mira a promuovere l’integrazione regionale nel Mediterraneo e l’occupazione nel settore dei trasporti e della logistica, nonché migliorare le prestazioni professionali. TransLogMED prevede di organizzare oltre trenta seminari e corsi per circa mille professionisti del settore dei trasporti e della logistica provenienti da Egitto, Algeria, Marocco, Tunisia, Giordania, Italia e Spagna.

“Dopo il Convegno Internazionale ‘Shaping the port of the future: the societal, economic and management challenges’, che si è svolto martedì 10 Aprile alla presenza, tra gli altri, di Brian Simpson, coordinatore del programma Autostrade del Mare dell’Unione europea e dei presidenti Musolino e Giampieri – spiega Francesco Maria di Majo – la giornata di oggi chiude un ciclo di eventi che hanno visto l’AdS- al centro dell’attenzione dello shipping”.

“Ancora una volta si è messa in evidenza la volontà dell’ente di puntare sulle Autostrade del Mare con il progetto BCLink. Sono contento che, dopo 11 anni, – continua di Majo – Civitavecchia abbia potuto nuovamente ospitare il Comitato Direttivo della Escola Europea de Short Sea Shipping”.

“In special modo – conclude il numero uno di Molo Vespucci – sono orgoglioso di annunciare che, proprio in tale circostanza, la Escola ha deliberato l’apertura della propria sede italiana a Civitavecchia scegliendo come base operativa l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale”.

L’Escola Europea de Short Sea Shipping – i cui soci fondatori sono i porti di Civitavecchia, Barcellona e Genova e gli armatori Grimaldi e Grandi Navi Veloci – è un centro specializzato di trasferimento di conoscenze e formazione che, negli ultimi dieci anni, ha acquisito un’esperienza eccezionale nella formazione del personale e nelle attività di sviluppo delle capacità legate a trasporti efficienti e sostenibili soluzioni, in particolare il trasporto marittimo a corto raggio, le autostrade del mare e il trasporto ferroviario-stradale. Allo stesso modo, i partner del progetto sono tutti leader nella fornitura di servizi marittimi nel Mediterraneo.

La Escola ha iniziato le attività nel 2006 come centro di formazione per professionisti europei e studenti di logistica, gestione dei trasporti e commercio internazionale. Nel corso degli anni, ha acquisito esperienza e know-how nelle aree di gestione di progetti nazionali e internazionali, comunicazione, creazione di contenuti, e promozione e sviluppo di cluster logistici in collaborazione con prestigiose istituzioni europee.

Newspam

Turismo, Brindisi continua a crescere: +15.000 arrivi e +16.000 presenze in 4 anni



BRINDISI – I dati sul turismo in Puglia riguardanti il 2017, a partire da quelli Istat sul *“Movimento dei clienti negli esercizi ricettivi della regione”*, parlano di un’economia in crescita: +4,8% gli arrivi complessivi (italiani + stranieri) e +5,2% i pernottamenti. Si attesta sul +7,2%% l’incremento dall’estero con buone crescite in particolare da: Paesi Bassi, Australia, Stati Uniti d’America e Germania.

Venendo alla Provincia di Brindisi, il Capoluogo si colloca al 4° posto in termini di arrivi e di presenze, dietro a Fasano, Ostuni e Carovigno.

Brindisi fa registrare **78.047 arrivi e 155.418 presenze**, con 49.825 arrivi e 98.655 presenze provenienti dall’Italia e 24.097 arrivi e 56.763 presenze dall’Estero. Nel **2016** gli arrivi furono **70.831** e le **presenze 149.122**, nel 2015 arrivarono **64.808 person** mentre le presenze furono **148.592**, contro i **63.793** arrivi e le **139.218** presenze del **2014**.

Per quanto concerne gli altri territori della Provincia: Fasano si attesta su 151.271 arrivi e 636.575 presenze; Ostuni su 98.998 arrivi e 400.777 presenze; Carovigno su 78.047 arrivi e 499.037 presenze.

La Puglia ed il Salento, quindi, proseguono nel loro trend positivo, nel solco del quale pare essersi inserita anche Brindisi, che in 4 anni ha visto aumentare di 15.000 unità gli arrivi e di 16.000 unità le presenze.

Andrea Pezzuto

Il porto tra i temi che vedono condivisione

«Sì all' autonomia dell' Authority»

Tra i temi che ogni candidato dovrà affrontare necessariamente c' è quello dell' **Autorità portuale**.

Ed è "inflexibile" su questo il sindacalista Michele Barresi: «Come Uil abbiamo ribadito che c' è la possibilità di ottenere una proroga di 36 mesi, fino al 2020, quando verrà ripensata la mappatura dei porti core. Dite sì o no?». E i sì di Bramantie Saitta sono unanimi. Meno unanime la posizione sul Ponte. Un sì deciso quello di Bramanti, che però guarda anche all' importanza dei collegamenti aeroportuali e ferroviari. Mentre Saitta spiega così: «È una scelta che spetta al Governo, se questa scelta dovesse arrivare ma con un piano infrastrutturale serio, un sindaco non potrebbe voltarsi dall' altra parte». Tra i temi "scomodi", il passato da vicesindaco di Genovese da parte di Saitta: «Era una coalizione di centrosinistra e chi conosce la politica sa che feci lo il vicesindaco proprio perché tra i meno genovesiani di quella coalizione». Mentre Bramanti afferma «di non guardare al passato, mi concentro sul presente e sul futuro, cercando di essere più sensibile alla delusione dei cittadini». Priorità e obiettivi. Per Saitta «far tornare **Messina** città di sviluppo, invertendo il trend demografico». Per Bramanti «lavoro, infrastrutture, periferie».

Quindi diversi flash: **MessinaServizi** (per Saitta «l' esperienza pubblico-privato ha fallito» quindi è da escludere come eventualità), Polizia municipale (entrambi d' accordo sulla necessità di «ripartire con le assunzioni»), isole pedonali («no ad una strada chiusa, ma vere isole», sottolinea Bramanti). E i giovani. «La scelta di Maria Flavia Timbro come vicesindaco è sia generazionale che politica», spiega Saitta. «Il forum dei giovani è il perno del mio modello **Messina**», è il rilancio di Bramanti.(seb.casp.)

Gioiosa Marea

Il Prg approda in aula ma con due incognite

Massimo Natoli Il **piano regolatore** approvato dalla precedente amministrazione, guidata da Eduardo Spinella, è atteso al vaglio del consiglio comunale, sotto la "reggenza" di Ignazio Spanò.

Pendono però due incognite: l'arrivo di un commissario ad acta, qualora in consiglio dovessero emergere incompatibilità, e l'esecutività del **piano** territoriale paesaggistico. Andiamo con ordine.

L'esecutivo ha organizzato un confronto su: "Il nuovo prg di tra scenari strategici e assetti spaziali". È toccato al progettista incaricato, l'urbanista Marcel Pidalà, illustrare l'iter che ha condotto fino al nuovo Prg; si è partiti dal **piano** "Di Cristina" del 1972, ancora vigente, e dalla bocciatura di un altro strumento urbanistico da parte del Cru nel 1999. Di seguito l'avvio della rielaborazione del nuovo **piano**, con l'emanazione delle direttive generali da parte del Consiglio comunale e l'approvazione dello schema di massima avvenuta nel 2010, effettuata da un commissario ad acta, in quanto il Consiglio dell'epoca si dichiarò incompatibile.

Nel maggio 2017 c'è stata la consegna della progettazione da parte dell'urbanista Pidalà che «segna, al momento, la definizione dell'aspetto tecnico-progettuale del Prg e della Vas" ed il parere positivo del Genio Civile di Messina «che ha effettuato una sola prescrizione», restituendo il carteggio al comune. Ora il **piano regolatore** deve andare in aula ed il sindaco, Ignazio Spanò, ha chiesto al rup, l'ing. Francesco Ballato, di predisporre i conseguenti atti amministrativi. Se il **piano** sarà adottato dall'assemblea, verrà pubblicato, per le osservazioni dei cittadini; in caso di incompatibilità, si insedierà un commissario ad acta, che trasferirà prg ed osservazioni al Cru per il voto finale. Tutto questo potrebbe essere stravolto, ridimensionando il Prg vigente e quello da adottare, bloccando vaste aree del territorio, qualora dovesse prevalere l'efficacia del Piano territoriale paesaggistico di Messina; contro questa ipotesi, l'esecutivo Spanò ha presentato un ricorso straordinario al presidente della Regione.

ZES, un'opportunità per la crescita economica e l'occupazione

Convegno organizzato da Asso.c.a.l e Centro Studi "Sapere Aude" il 17 aprile alle 9 presso l'hotel Parco dei Principi

ATTUALITÀ
Bitonto venerdì 13 aprile 2018

[di La Redazione](#)

Martedì 17 aprile dalle 9 alle 13 presso l'hotel Parco dei Principi (Bari, via per l'aeroporto) l'Asso.c.a.l e Centro Studi "Sapere Aude" organizzeranno un convegno sulle ZES (Zone Economiche Speciali) dal titolo "Un'opportunità per la crescita economica e l'occupazione".

Parteciperanno alla tavola rotonda le associazioni dei datori di lavoro Confindustria, Cna, Fondartigianato Confartigianato, Confcommercio, Confesercenti, Cnaai e dei lavoratori Cgil, Cisl e Uil.



Zes © n. c.

Presenterà i lavori l'avvocato Giovanni Brindicci (vicepresidente Centro Studi "Sapere Aude"), mentre i saluti saranno a cura di Giovanni Stefani (Ordine degli Avvocati Bari), Elbano De Nuccio (presidente ODCEC Bari) e Michele Coletti (presidente Centro Studi "Sapere Aude").

I relatori della giornata saranno Michele Urbano (presidente ASSO.C.A.L. - CDL e revisore legale), Ugo Patroni Griffi (professore ordinario di Diritto Commerciale UNIBA e presidente Autorità Portuale del Mare Adriatico meridionale), Domenico Bianco (presidente coordinatore Consorzi Asi di Puglia).

Dialogheranno con i relatori Antonio Decaro (sindaco di Bari e della Città Metropolitana di Bari), Domenico Laforgia (direttore Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione Formazione e Lavoro Regione Puglia), Michele Abbaticchio (sindaco di Bitonto e Vicesindaco della Città Metropolitana di Bari), Antonio Felice Uricchio (Magnifico Rettore UNIBA) e Teresa Lisi (Dirigente Sezione Attività Economiche, Artigianali e Commerciali Regione Puglia).

La partecipazione al convegno è gratuita e dà diritto ai crediti formativi per la formazione professionale continua degli avvocati, dei dottori commercialisti e degli esperti contabili.

IL CASO MOBY PRINCE

L'INTERVENTO SU 'IL TELEGRAFO'

IL SENATORE DE FALCO RISPONDE ALL'AMMIRAGLIO ALBANESE, CHE IL 10 APRILE 1991 AVEVA IL COMANDO DEL PORTO DI LIVORNO E CHE HA RILASCIATO DELLE DICHIARAZIONI PUBBLICATE SU 'IL TELEGRAFO' DI IERI

«L'ammiraglio Albanese sbaglia Lo dicono i codici. E pure i periti»

De Falco replica all'ex comandante del porto: «Parole sciocche»

«L'AMMIRAGLIO Albanese, già responsabile dei soccorsi al Moby Prince ed alla petroliera Agip Abruzzo ha detto delle sciocchezze». Il senatore Gregorio De Falco risponde per le rime all'ammiraglio Albanese, che il 10 aprile 1991 aveva il comando del porto di Livorno e che su *Il Telegrafo* di ieri, è tornato a ribadire di aver operato seguendo le procedure. «Albanese afferma che nella fattispecie non

trovava applicazione il Decreto Ministeriale 1 giugno 1978, riguardante la ricerca ed il soccorso aereo marittimo, poiché l'Agip Abruzzo era ancorata in rada - ribatte De Falco - , circostanza che non rileva. Ma l'ammiraglio dimentica anche che in una collisione sono coinvolte due navi e la seconda, di cui non si sapeva nulla, doveva essere sicuramente cercata. Inoltre, visto che quel Decreto a suo dire non sareb-

be stato applicabile, in forza di cosa egli avrebbe chiesto che fossero inviate unità navali della Marina Militare? In amicizia? Aveva avvisato l'Alto Comando Marittimo di La Spezia come avvisa casa che uno fa tardi? E' evidente che l'ammiraglio sbaglia, come confermano, se ce ne fosse bisogno, i professori Giuseppe Guizzi ed Umberto La Torre, consulenti della Commissione senatoriale d'inchiesta».

«L'OBBLIGO di soccorso - continua De Falco - che la legge impone ad ogni nave (articolo 489 del codice di navigazione che avrebbe opportunamente potuto essere rafforzato e specificato attraverso una disposizione impartita dall'Autorità a mente dell'articolo 70 del medesimo codice) non esclude le navi che trasportano eventuali carichi pericolosi a bordo: i mezzi nautici possono in concreto collaborare in modo diverso, preservando la propria sicurezza, ad esempio effettuando osservazioni ottiche o strumentali (e anche a distanza di sicurezza) della zona dell'evento». Albanese afferma che nella prima ora sarebbero stati impiegati addirittura 12 rimorchiatori con capacità "Fire Fighting" nella ricerca del Moby Prince. Semplicemente, non è vero. La ricerca di quella nave non fu organizzata in modo sistematico, secondo gli opportuni schemi di ricerca imposti dalla specifica normativa tecnica vigente (manuale Mersar). Sostiene che sarebbe precluso volare nelle vicinanze di un incendio. E' nozione comune che (anche) tale affermazione è, almeno, inesatta. Questo per quanto riguarda i fatti. L'ammiraglio Albanese riserva poi a me, con il proprio campionario e con il suo misero metro, piccolezze e meschinità che non meritano alcun mio commento».



SENATORE
Il capitano di fregata
Gregorio De Falco,
senatore eletto
con il M5S, risponde
alle dichiarazioni
dell'ammiraglio
Albanese

Porti Levante Security, ex dirigente Questura direttore tecnico senza avere l'attestato: "Previsto dalla legge"

La notizia ha subito fatto il giro degli ambienti portuali, diventando un caso. Il pensionato Pietro Battipede, ex primo dirigente della Questura di Bari, ha vinto una selezione pubblica ed è stato nominato direttore tecnico della Porti Levante Security. Si tratta della società privata di diritto pubblico che si occupa della sicurezza anche nel Porto di Bari.

Società in house di cui l'Autorità portuale non ha fatto mistero di volersi liberare, ma questo è un altro discorso. Battipede è stato individuato come unico ad avere i requisiti richiesti dall'avviso pubblico per ricoprire il ruolo di direttore tecnico. Lo stupore nasce nel momento in cui si viene a scoprire che solo dopo la nomina l'ex dirigente della Questura inizia il corso per conseguire l'attestato da direttore tecnico, con tanto di esame in Prefettura.

Ma come, prima viene nominato e poi si preoccupa di prendere l'attestato? E poi pagato da chi? La selezione non prevedeva di aver frequentato il corso per svolgere le mansioni cosiddette sussidiarie, cosa che Battipede ha voluto fare per evitare di doversi limitare ad essere un collaboratore abilitato all'ordinaria amministrazione. "A ben guardare non c'è alcun illecito", spiega nell'intervista il diretto interessato, al quale il presidente dell'Autorità Portuale, Ugo Patroni Griffi, non ha potuto riconoscere alcun compenso, perché Battipede è in quiescenza e in base alla Riforma Madia può svolgere l'incarico solo a titolo gratuito.

Battipede, dunque, sta svolgendo la sua mansione senza percepire uno stipendio. In questa come in molte altre cose italiane, la questione da risolvere è la coerenza di leggi e regolamenti, a Bari come a Genova, La Spezia o Gioia Tauro.

Oliveiro a Gioia Tauro per l'iniziativa

Cgil

”E' necessaria la ripresa di un grande dibattito sul Mezzogiorno”

GIOIA TAURO – “Il tema posto al centro di questa iniziativa è più che mai attuale, un tema che assume il cuore di una questione nazionale. Ripartire dal sud per costruire una ipotesi di sviluppo, per aprire opportunità al nostro Paese e all'Europa è fondamentale”. E' quanto ha affermato il presidente della Regione Mario Oliverio intervenendo a “L'Italia del Mezzogiorno. Una strategia nazionale per la crescita, l'occupazione e lo sviluppo del Paese”, iniziativa della Cgil tenuta a Gioia Tauro nella mattinata, all'interno dell'Auditorium dell'Is “Severi Guerrisi”, conclusa dal segretario generale dell'organizzazione sindacale Susanna Camusso,

“Ci sono oggi- ha proseguito Oliverio- questioni importanti: quella della disoccupazione, in particolare modo la disoccupazione giovanile, la stessa questione del lavoro che si ripropone in termini drammatici e si concentra soprattutto nel mezzogiorno d'Italia. Anche i segni timidi di una inversione del trend che ha caratterizzato gli anni della crisi, dal 2007 al 2014, in modo particolare, se non sono accompagnati da una strategia generale, da un grande progetto nazionale per il mezzogiorno, rischiano di essere effimeri e di rifluire alla prima difficoltà congiunturale che incontrano. Mettere in campo un piano ed una strategia generale, dentro la quale assumere anche iniziative e politiche regionali, significa in primo luogo porsi il problema del verso al quale il Paese deve essere orientato”.

“Oggi siamo a Gioia Tauro, infrastruttura di fondamentale importanza per una strategia di sviluppo e di proiezione dell'Italia nell'Europa. Le sue potenzialità devono essere colte e per farlo è necessaria una iniziativa che veda le forze sociali, il Paese nel suo insieme, dispiegare una impostazione”.

“Per questo è importante la vostra presenza qui oggi, questa iniziativa che considero carica di questo significato: una scelta chiara, che definirei coraggiosa, rispetto alla prospettiva che deve essere indicata su Gioia Tauro” ha comunicato alla affollata platea il presidente della Regione che ha quindi parlato della problematica relativa agli investimenti infrastrutturali, ai corridoi, all'ammodernamento infrastrutturale necessario “affinché Gioia Tauro possa essere davvero la porta del paese per l'Europa sul mediterraneo; in una visione che deve guardare al progetto per il sud come un progetto rispetto al quale le risorse comunitarie devono essere risorse aggiuntive e non sostitutive dell'intervento ordinario”.

“Questo- ha rimarcato ancora al riguardo- è il vero nodo che abbiamo davanti: le risorse comunitarie possono giocare un ruolo propulsivo e stimolatore della crescita se sono realmente aggiuntive e non sostitutive di un intervento straordinario che invece si contrae. Un grande progetto e una terapia d'urto sono necessari per il sud e verso questa impostazione”.

“Noi, dopo anni di proclami, di auspici abbiamo realizzato un grande risultato: l'obiettivo della Zes, uno strumento importante e strategico. Abbiamo fatto proposte precise. Ad esempio- ha informato Oliverio- abbiamo destinato risorse rilevanti sui contratti di sviluppo; siamo la prima Regione ad aver sottoscritto un accordo di programma con il Mise per i contratti di sviluppo, con 65 milioni di euro di risorse regionali aggiuntive a quelle nazionali; ciò per consentire un volume di investimenti per alimentare i contratti consistentemente. Abbiamo ancora orientato i contratti di sviluppo prioritariamente verso filiere e verso aree come la Zes che riteniamo trainanti per lo sviluppo della nostra regione, quali

- segue

agroalimentare, manifatturiero, turismo. Abbiamo sottoscritto proprio negli scorsi giorni il primo contratto di sviluppo proposto da Hitachi, il che allargherà le attività produttive e l'occupazione di quella azienda".

"Credo che dall'incontro di oggi- ha concluso Oliverio- debba ripartire la ripresa di un grande dibattito sul sud, sulla questione meridionale che non è stata mai rimossa nelle sue implicazioni sociali, di ritardato sviluppo, nelle sue collocazioni di marginalità. Il sud può diventare davvero la risorsa per una ripresa ed una rinascita del nostro Paese. La condizione, però, affinché questo avvenga è che si riprenda una grande discussione per rimettere il sud al centro delle politiche nazionali ed europee, perché attraverso il suo recupero come risorsa, collocata in un'impostazione più ampia di sviluppo, è possibile riaccendere i motori della crescita, non effimera ma solida del nostro Paese".

BRINDISI PRONTA A RACCOGLIERE IL SALONE NAUTICO



Cento aziende, 25 importatori Di nuovo capitale della nautica

Torna a Brindisi il Salone nautico. L'appuntamento, per due anni ospitato a Bari, è per 25 aprile. Cinque le regioni da cui provengono i consorzi che hanno aderito e che rappresentano più di 300 aziende. 25 gli importatori pre-

venienti dai mercati emergenti di Spagna, Francia, Olanda, Slovenia, Croazia, Serbia, Turchia, Montenegro, Grecia, Malta e Albania. Cento le imprese che esportano.

VESCO a pag. 14

Yacht e barche a vela in mare per lo Snim

Tra i motivi del rientro a Brindisi la possibilità di esporre in acqua le imbarcazioni e farle provare

di Carmen VESCO

Sedici, cinque, venticinque, cento, centocinquanta, sette: lo Snim dà i numeri. Sedici sono le edizioni a cui è arrivato il salone nautico tra i più conosciuti di Puglia; cinque le ragioni da cui provengono quest'anno i consorzi che hanno aderito e che rappresentano più di 300 aziende; venticinque gli importatori provenienti dai mercati emergenti di Spagna, Francia, Olanda, Slovenia, Croazia, Serbia, Turchia, Montenegro, Grecia, Malta, Albania; cento le imprese che si presenteranno con centocinquanta nuove imbarcazioni da presentare al pubblico. Sette i giorni che Brindisi vivrà la grande economia del mare del mezzogiorno d'Italia.

Si taglia il nastro il 25 aprile e per sette giorni il porticciolo turistico sarà protagonista del Salone nautico di Puglia, diventato negli anni una fra le più importanti manifestazioni di settore in Italia, con Napoli e Genova ed evento di riferimento su tutto il versante adriatico. Di nuovo. Si perché per due edizioni il salone nautico di "patron" Giuseppe Meo, brindisino, si era dovuto spostare a Bari, ma il ritorno nella sua città di nascita significa tanto sia per l'evento che per la città. Una corale delusione accompagnò la notizia che la 14esima edizione dello Snim si sarebbe tenuta nel padiglione fieristico del capoluogo di regione, ma l'organizzazione ha strano i denti e dopo due anni è riuscita a riportare la manifestazione a Brindisi, rinnovando un orgoglio tutto cittadino e ridonando le originarie caratteristiche al salone. Infatti, Brindisi, ma soprattutto il porticciolo turistico, vuol dire per lo Snim rimettere le barche in mare restituendo il forte appeal che questo aspetto rappresenta, è evidente, per le aziende partecipanti.

Ecco uno dei motivi dell'incremento del numero di espositori quest'anno, provenienti da tutte le regioni del mezzogiorno d'Italia, con particolare riferimento al settore della vela, insieme nelle edizioni di Bari e che in Puglia registra un numero importante di appassionati.

La Puglia, e Brindisi, vince anche per la sua strategica posizione geografica rispetto al bacino marittimo-turistico che interessa Slovenia, Croazia, Albania, Grecia, Turchia, in forte crescita. E lo Snim, qui, vince per la possibilità di integrazione tra il percorso a terra e a mare che permette di potenziare gli acquirenti delle imbarcazioni di testarle in condizioni meteo-marine ideali.

Ma il Salone non è solo vendita di imbarcazioni, caratteristica, caratteristica e componentistica, è vera cultura del mare. Saranno esaltati i settori del turismo nautico e balneare, in forte crescita al sud e su cui Brindisi, e la Puglia in generale, devono puntare per un rilancio della propria economia, più sana e in linea con le proprie vocazioni. Attenzione, dunque, all'enogastronomia legata al mare, all'ospitalità, alla sostenibilità dello sviluppo turistico con la salvaguardia del patrimonio costiero e dei parchi marini, con l'incentivo agli sport acquatici e subacquei, e la pesca sportiva e industriale sostenibi-



Lo Snim al porticciolo

Sport acquatici, sostenibilità, convegni, incontri e percorsi formativi

In questo senso importanti sono i percorsi formativi per nuove professioni nell'economia del mare, per questo è stata sottoscritta una convenzione con il Nautico Carnaro. Il lato

sicurezza in mare è affidato al comando generale delle capitanerie di porto, della guardia di finanza e della polizia di Stato.

Anche quest'anno sarà allestito il Villaggio dello Sport, all'interno del quale le federazioni di canottaggio, pesca sportiva ed attività subacquee, vela, motonautica, sci nautico, nuoto, canoa, la Lega Navale Italiana, gli enti di promozione sportiva, i circoli del territorio; con il contributo del Comitato Paralimpico, ampio ed importante spazio sarà dedicato ai diversamente abili.

LA DURATA

Sette giorni dedicati all'economia marina



Sette giorni dedicati al mare ed alla blue economy a partire dal prossimo 25 aprile fino ad arrivare all'inizio del mese di maggio.

I NUMERI

Trecento i produttori da 5 regioni italiane



Sono trecento in tutti gli espositori che parteciperanno allo Snim, provenienti da cinque regioni italiane, con 150 imbarcazioni in esposizione.



L'INTERVISTA

La soddisfazione dell'organizzatore Giuseppe Meo per le tante novità della sedicesima edizione

«Il nostro obiettivo è sempre stato il ritorno a "casa"»

Il Salone nautico di Puglia unico evento di tutto il sud Italia inserito nell'Expo

Quando venne data alla città la notizia che lo Snim si sarebbe svolto a Bari si gridò allo scippo. La manifestazione, infatti, per 13 anni aveva dato lustro a Brindisi, sia agli occhi della Puglia, e del meridione d'Italia in generale, che dei paesi esteri che di nautica vivono. Cresciuta ogni edizione di più, non senza difficoltà, è ovvio. Ma tra costi e benefici oggi si può dire vincano i secondi, almeno in termini di visibilità che il Salone nautico ha restituito alla città di Brindisi. E finalmente torna a casa dopo due anni, per questa rinnovata edizione. E, anzi, torna alle origini, ovvero al porticciolo turistico, con le imbarcazioni in mare, da dove manca da ben sette anni. Come ricorda Giuseppe Meo, organizzatore.

«Era importante per il Salone condividere il percorso di crescita con la Regione Puglia, ma l'intento è sempre stato quello di tornare a casa. Ora lo facciamo con il riconoscimento di Roma, siamo

l'unico evento del sud inserito nell'Expo»

Un ritorno alla tradizione ma con un format totalmente rinnovato. Focus sul turismo e la cultura del mare?

«Sì, sarà una 16esima edizione ma con uno Snim nuovo, improntato alla cultura e al turismo del mare, più che al commercio delle imbarcazioni. Tanto spazio agli eventi: enogastronomia del mare, laboratori e conferenze su ambiente e cultura marina, eventi serali, convegni e con relatori di livello internazionale, b2b con oltre 25 importatori internazionali».

E su questo si accendono, in particolare, i riflettori. L'attenzione di 25 importatori internazionali è un

IMPORTATORI
Nomi da Francia, Olanda, Grecia, Spagna, Turchia

Accanto, Giuseppe Meo, fondatore e presidente del Salone Nautico di Puglia, che quest'anno torna a Brindisi con la sedicesima edizione dopo due anni in quel di Bari



successo che viene da lontano, perché?

«Perché lo Snim nasce ormai 16 anni fa come un evento "di periferia" e il riconoscimento di ben 25 importatori dai paesi e distributori provenienti dai mercati emergenti significa essersi considerati una vetrina di tutto rispetto nel settore della nautica. Ci

PARTECIPAZIONE
Espositori in crescita grazie al porticciolo

Al centro la cultura ed il turismo marittimo. Dall'enogastronomia ai convegni sull'ambiente

Il nostro "Marina" è un fiore all'occhiello della città ed è perfetto per questo evento

lavorato a Brindisi, le aziende hanno sofferto un po' l'impossibilità di esporre in acqua. Aveva successo di presenze ma non raggiungeva gli scopi. Tornare al Marina di Brindisi significa far collimare tutte le esigenze, dei cittadini che vogliono vivere una bella manifestazione, delle aziende che devono fare business e della città che deve mostrarsi viva agli occhi dei turisti. E in questo periodo si moltiplicano gli atracchi di piccoli e grandi yacht nazionali e internazionali al porto. Per questo insieme stiamo già progettando il futuro».

C.Ves.

Informazioni Marittime

Rivoluzione porto di Rotterdam, -95% di CO2 in vent'anni



di Paolo Bosso

La Port of Rotterdam Authority **vuole una politica energetica radicalmente nuova** nel giro di vent'anni, da attuare in due fasi: una di transizione, abbassando il tenore di sostanze nocive nei combustibili marittimi, un'altra radicale, dove il bunker verrà sostituito da combustibili del tutto puliti. Per cominciare, ha chiesto al governo olandese di formare una coalizione con i Paesi del bacino anseatico concordando un *carbon price* comune, quel sistema di pagamento – una tassa sostanzialmente – per le aziende che emettono anidride carbonica. Per la precisione, tra i 50 e i 70 euro per tonnellata. Dal canto suo, il porto ha annunciato un incentivo di 5 milioni di euro per sostenere gli armatori e i noleggiatori che sperimentano carburanti con basso o nullo (per esempio l'LNG) contenuto di anidride carbonica nei combustibili marittimi.

Proposte e iniziative che arrivano da Allard Castelein, amministratore delegato dell'autorità portuale di Rotterdam, nel corso dell'Energy in Transition Summit 2018, tenutosi al Rotterdam Drydock Company (RDM Rotterdam), un ex sito industriale del porto olandese oggi centro di ricerca e luogo per eventi.

Carbon price Paesi Bassi, insieme alla Scandinavia e alla Norvegia, sono Stati che sperimentano massicciamente l'uso di energia pulita. Solo nella città di Rotterdam sono in cantiere più di 40 progetti che supportano industrie e navi con tecnologie che abbattano le emissioni. L'ipotesi lanciata da Castelein è quella di rincarare il prezzo della CO2 in concomitanza con la nuova politica ambientale che dal 2020 obbligherà le navi mercantili di tutto il mondo a navigare **con una bassa percentuale di zolfo**. Secondo Castelein un prezzo significativamente superiore del carbon price stimolerà gli investimenti in tecnologie pulite e innovative. «Un prezzo – spiega – compreso tra i 50 e i 70 euro per tonnellata di CO2 stimolerà le aziende ad investire in soluzioni di cui abbiamo veramente bisogno per realizzare gli obiettivi dell'Accordo di Parigi sul clima», quelli della COP21, stipulati a novembre 2015 e recepiti dall'International Maritime Organization **l'anno dopo** con la nuova politica sul tenore di zolfo (**fino al 13 aprile** è in riunione il Marine Environment Protection Committee).

20 milioni di tonnellate meno Dal canto suo, il porto di Rotterdam vuole ridurre le emissioni di CO2 di 20 milioni di tonnellate l'anno a partire dal 2030, pari alla metà di quelle emesse nel 1990. Secondo una ricerca dell'istituto Wuppertal, ogni anno il porto, attraverso l'area industriale e logistica, emette nell'atmosfera 25 milioni di tonnellate di anidride carbonica, il 12 per cento delle emissioni nazionali, **pari a 206 milioni di tonnellate** (il 4,6% delle emissioni dell'Europa a 28 nel 2015, dove il primo produttore è stata la Germania, seguita da Francia e Italia). Di queste 25 milioni di tonnellate, quasi tutte (21,5) provengono dal trasporto marittimo. La prospettiva 2030 equivale quindi a un taglio del 95 per cento. Metà dei tagli si potranno fare migliorando l'efficienza, ma il resto proverrà solo da tecnologie e combustibili del tutto nuovi. «Intorno al 2050 avremo bisogno di una radicale trasformazione del sistema», secondo Castelein. Secondo Wuppertal i combustibili del futuro saranno il gas naturale, l'elettricità, l'idrogeno e il metanolo.

Una coalizione anseatica Quello che si deve evitare è l'autarchia degli Stati. «Non appoggio un approccio solista, come quello del Regno Unito con la produzione di elettricità. In quanto luogo di transito, i Paesi Bassi sono strettamente collegati ai Paesi circostanti. Una coalizione europea nord-occidentale garantirebbe parità di condizioni per l'industria», conclude Castelein.

PORTI

Dfds acquisisce la Un Ro-ro e sbarca a Trieste

Il gruppo danese Dfds (shipping e logistica) sbarca in Italia, arrivando in particolare sui moli del porto di Trieste (passando dalla Turchia). L'azienda guidata da Niels Smedegaard ha infatti firmato un accordo per l'acquisizione del 98,8% della compagnia di navigazione Un Ro-ro, principale operatore turco nel trasporto merci con navi ro-ro (rotabili), che si muove su cinque rotte principali, quattro in Italia (Trieste e Bari) e una in Francia (Tolone), e conta su una flotta di 12 unità ro-ro. Opera inoltre nel porto di Pendik (Istanbul) e in quello di Trieste, dove controlla il 60% della società Samer Scaports (partecipata al 40% dal gruppo Samer) che gestisce Riva Traiana e il Molo V dello scalo. Il valore d'impresa di Un Ro-ro, che in collaborazione con operatori ferroviari offre anche il trasporto intermodale da e per porti e mercati del Nord Ue, è di 950 milioni di euro. «Quest'acquisizione - afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale - crea delle dinamiche importanti. Noi già ci stavamo muovendo con la ferrovia per arrivare verso Nord; così si mette in moto un grande network intermodale: quello di Dfds che si unisce a quello di Un Ro-ro su Trieste».

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Informazioni Marittime

DFDS acquisisce U.N. Ro-Ro, principale operatore tra Nord Adriatico e Turchia



DFDS, gruppo danese quotato in Borsa che opera nel settore dello shipping e della logistica - uno dei più grossi del Nord Europa -, ha firmato un accordo per l'acquisizione del 98,8% delle azioni della compagnia di navigazione U.N. Ro-Ro da RORO INVESTMENTS SARL, di proprietà di ACTERA GROUP e ESAS HOLDING, per un valore d'impresa complessivo di 950 milioni di euro. U.N. Ro-Ro è il principale operatore turco nel settore ro-ro per il trasporto merci e rappresenta un'importante implementazione alle linee di trasporto di DFDS nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nel Canale della Manica. Nel Mediterraneo, oggi, DFDS è presente con una linea che collega Francia e Tunisia.

Le rotte di U.N. Ro-Ro

U.N. Ro-Ro opera oggi su cinque rotte principali, quattro in Italia (Trieste e Bari) e una in Francia (Tolone), conta su una flotta di 12 grandi navi Ro-Ro e opera nei porti di Pendik (Istanbul) e Trieste. In collaborazione con gli operatori ferroviari, U.N. Ro-Ro offre anche il trasporto intermodale da e per i porti e i mercati chiave dell'Ue.

Un mercato in crescita

"L'economia turca è tra le 20 più grandi al mondo. Il commercio con l'Unione Europea è estremamente dinamico. Da quando è stata fondata nel 1994 U.N. Ro-Ro ha continuato a investire nell'acquisto di ulteriori navi, infrastrutture portuali e reti di treni intermodali per fornire agli esportatori turchi e alle società di autotrasporto soluzioni logistiche sempre più efficienti e convenienti. La crescita dei servizi ro-ro ha consentito, nel tempo, agli operatori logistici di spostare i loro volumi di traffico dalle rotte terrestri alle più convenienti rotte via mare", afferma Niels Smedegaard, (nella foto), CEO e presidente di DFDS A/S

L'esperienza di DFDS

"Le operazioni delle navi Ro-Ro e quelle nei porti, unite all'handling di un elevato numero di semirimorchi - compresi quelli che vengono poi caricati per il trasporto su rotaia - sono molto simili a quelle che anche DFDS conduce nel Mare del Nord. Lo stesso vale per la tipologia di merci trasportate: macchinari, componenti di autovetture, veicoli, prodotti per l'elettronica, computer, prodotti in plastica, tessuti e abbigliamento, generi alimentari, frutta, bevande e molto altro", ha affermato Smedegaard. DFDS, inoltre, conosce molto bene le navi, in quanto sono state tutte costruite in Germania, nel cantiere navale di Flensburg, dove anche DFDS ha costruito navi simili dal design moderno.

Opportunità per ampliare i servizi

"U.N. Ro-Ro è già l'operatore leader per il commercio tra Turchia e Unione Europea, con la capacità di trasportare 300.000 semirimorchi e camion all'anno. Siamo certi che questa unione creerà nuove entusiasmanti opportunità, potremo infatti ampliare i servizi che offriamo a nuovi clienti e unire le due aree in cui operiamo. Il nostro ampio raggio d'azione nell'Unione Europea fornirà servizi migliori e più competitivi a tutte le imprese di logistica che trasportano merci tra l'Europa e la Turchia", ha concluso Smedegaard.

Messaggero Marittimo

"Dfds" ha acquistato la maggioranza di U. N Ro-Ro

Nasce il maggior operatore nell'interscambio Europa-Turchia. La nota di D'Agostino

TRIESTE – "Dfds", gruppo danese operante nel settore dello shipping e della logistica, ha acquisito la compagnia U. N Ro-Ro operante nel Mediterraneo. Nasce così il maggior operatore per i crescenti scambi tra l'Europa e la Turchia. U. N Ro-Ro opera con cinque linee che collegano Italia, Francia con la Turchia, 12 navi e opera nei porti di Trieste e Pendik (Istanbul). U. N. Ro-Ro impiega 500 persone.

Oggi, "Dfds" ha firmato un accordo per l'acquisizione del 98,8% delle azioni della compagnia di navigazione U. N. Ro-Ro da "Roi-ro Investments Sarl", di proprietà di Actera Group e Esas Honding, per un valore d'impresa complessivo di 950 milioni di euro. U. N. Ro-Ro è il principale operatore turco nel settore ro-ro per il trasporto merci e rappresenta un'importante implementazione alle linee di trasporto di "Dfds" nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nel canale della Manica. Nel Mediterraneo, oggi, "Dfds" è presente con una linea che collega Francia e Tunisia.

U. N. Ro-Ro opera oggi su cinque rotte principali, quattro in Italia (Trieste e Bari) e una in Francia (Tolone), conta su una flotta di 12 grandi navi Ro-Ro e opera nei porti di Pendik (Istanbul) e Trieste. In collaborazione con gli operatori ferroviari, U. N. Ro-Ro offre anche il trasporto intermodale da e per i porti e i mercati chiave della Ue.

"L'economia turca è tra le 20 più grandi al mondo. Il commercio con l'Unione europea è estremamente dinamico. Da quando è stata fondata nel 1994 U. N. Ro-Ro ha continuato a investire nell'acquisto di ulteriori navi, infrastrutture portuali e reti di treni intermodali per fornire agli esportatori turchi e alle società di autotrasporto soluzioni logistiche sempre più efficienti e convenienti. La crescita dei servizi ro-ro ha consentito, nel tempo, agli operatori logistici di spostare i loro volumi di traffico dalle rotte terrestri alle più convenienti rotte via mare", afferma Niels Smedegaard, Ceo e presidente di "Dfds" A/S.

"Le operazioni delle navi Ro-Ro e quelle nei porti, unite all'handling di un elevato numero di semirimorchi – compresi quelli che vengono poi caricati per il trasporto su rotaia – sono molto simili a quelle che anche "Dfds" conduce nel Mare del Nord. Lo stesso vale per la tipologia di merci trasportate: macchinari, componenti di autovetture, veicoli, prodotti per l'elettronica, computer, prodotti in plastica, tessuti e abbigliamento, generi alimentari, frutta, bevande e molto altro", ha affermato Niels Smedegaard. "Dfds", inoltre, conosce molto bene le navi, in quanto sono state tutte costruite in Germania, nel cantiere navale di Flenzburg, dove anche la compagnia danese ha costruito navi simili dal design moderno.

"U. N. Ro-Ro è già l'operatore leader per il commercio tra Turchia e Unione europea, con la capacità di trasportare 300mila semirimorchi e camion all'anno. Siamo certi che questa unione creerà nuove entusiasmanti opportunità, potremo infatti ampliare i servizi che offriamo a nuovi clienti e unire le due aree in cui operiamo. Il nostro ampio raggio d'azione nell'Unione europea fornirà servizi migliori e più competitivi a tutte le imprese di logistica che trasportano merci tra l'Europa e la Turchia", ha dichiarato Niels Smedegaard..

Molti dei semirimorchi e dei container trasportati tra le imprese produttrici e i loro clienti attraverso Francia e Italia utilizzeranno i traghetti "Dfds" nel canale della Manica, via Dieppe, Calais, Dunkerque e il Mare del Nord.

"Non vedo l'ora di dare il benvenuto a U. N. Ro-Ro nella nostra famiglia e sono lieto che il management di U. N. Ro-Ro, competente e professionale, abbia deciso restare con noi e continuare a far sì che i nostri dipendenti e clienti, sia attuali che futuri, possano beneficiare del loro apporto", ha sottolineato Niels Smedegaard, aggiungendo che l'operazione porterà ulteriori sviluppi anche al business in Francia.

- segue

L'accordo è in attesa dell'approvazione da parte delle autorità competenti e "Dfds" prevede che l'iter si concluderà entro Giugno.

Sull'intesa è intervenuto anche il presidente della AdSp del mar Adriatico settentrionale Zeno D'Agostino che in una nota ha detto: "Con l'acquisizione di U.N Ro-Ro da parte del gruppo danese Dfds è prevedibile che "si consolidi il processo 'continentale' del porto di Trieste". Il presidente è convinto che proprio lo scalo triestino "è stata una delle cause che ha convinto il gruppo del nord Europa a rilevare la compagnia turca". Un'operazione che, prevede lo stesso D'Agostino, potrebbe portare a un "completamento del net work in Europa. E' facile ipotizzare – ha spiegato – una integrazione fra l'attività che svolgeva U.N Ro-Ro, come i servizi intermodali, con l'attività che già il gruppo danese svolge nel Mar Baltico e nel nord Europa in generale".

D'Agostino ha posto l'accento anche su un aspetto qualitativo dell'operazione:

"Sapevamo delle trattative, ma la proprietà della compagnia turca era di un fondo e quindi queste sono state gestite nell'ambito della finanza. U.N Ro-Ro – ha proseguito D'Agostino – stava anche per essere quotata in borsa, ora strategicamente questa operazione è molto positiva perché la compagnia turca passa da un fondo a un soggetto che è uno dei più importanti a livello mondiale nel suo settore".

DFDS acquisisce la maggioranza di U.N. Ro-Ro, il principale operatore del Mediterraneo



DFDS, gruppo danese operante nel settore dello shipping e della logistica, ha acquisito la compagnia U.N. Ro-Ro operante nel Mediterraneo. Nasce così il maggior operatore per i crescenti scambi tra l'Europa e la Turchia. U.N. Ro-Ro opera con cinque linee che collegano Italia, Francia con la Turchia, 12 navi e opera nei porti di Trieste e Pendik (Istanbul). U.N. Ro-Ro impiega 500 persone.

Oggi, DFDS ha firmato un accordo per l'acquisizione del 98,8% delle azioni della compagnia di navigazione U.N. Ro-Ro da RORO INVESTMENTS SARL, di proprietà di ACTERA GROUP e ESAS HOLDING, per un valore d'impresa complessivo di 950 milioni di euro. U.N. Ro-Ro è il principale operatore turco nel settore ro-ro per il trasporto merci e rappresenta un'importante implementazione alle linee di trasporto di DFDS nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nel Canale della Manica. Nel Mediterraneo, oggi, DFDS è presente con una linea che collega Francia e Tunisia.

U.N. Ro-Ro opera oggi su cinque rotte principali, quattro in Italia (Trieste e Bari) e una in Francia (Tolone), conta su una flotta di 12 grandi navi Ro-Ro e opera nei porti di Pendik (Istanbul) e Trieste. In collaborazione con gli operatori ferroviari, U.N. Ro-Ro offre anche il trasporto intermodale da e per i porti e i mercati chiave dell'UE.

Un mercato in crescita

“L'economia turca è tra le 20 più grandi al mondo. Il commercio con l'Unione Europea è estremamente dinamico. Da quando è stata fondata nel 1994 U.N. Ro-Ro ha continuato a investire nell'acquisto di ulteriori navi, infrastrutture portuali e reti di treni intermodali per fornire agli esportatori turchi e alle società di autotrasporto soluzioni logistiche sempre più efficienti e convenienti. La crescita dei servizi ro-ro ha consentito, nel tempo, agli operatori logistici di spostare i loro volumi di traffico dalle rotte terrestri alle più convenienti rotte via mare”, afferma Niels Smedegaard, CEO e Presidente di DFDS A/S

L'esperienza di DFDS

“Le operazioni delle navi Ro-Ro e quelle nei porti, unite all'handling di un elevato numero di semirimorchi – compresi quelli che vengono poi caricati per il trasporto su rotaia – sono molto simili a quelle che anche DFDS conduce nel Mare del Nord. Lo stesso vale per la tipologia di merci trasportate: macchinari, componenti di autovetture, veicoli, prodotti per l'elettronica, computer, prodotti in plastica, tessuti e abbigliamento, generi alimentari, frutta, bevande e molto altro”, ha affermato Niels Smedegaard. DFDS, inoltre, conosce molto bene le navi, in quanto sono state tutte costruite in Germania, nel cantiere navale di Flensburg, dove anche DFDS ha costruito navi simili dal design moderno.

Opportunità per ampliare i servizi

“U.N. Ro-Ro è già l'operatore leader per il commercio tra Turchia e Unione Europea, con la capacità di trasportare 300.000 semirimorchi e camion all'anno. Siamo certi che questa unione creerà nuove entusiasmanti opportunità, potremo infatti ampliare i servizi che offriamo a nuovi clienti e unire le due aree in cui operiamo. Il nostro ampio raggio d'azione nell'Unione Europea fornirà servizi migliori e più competitivi a tutte le imprese di logistica che trasportano merci tra l'Europa e la Turchia”, ha dichiarato Niels Smedegaard, CEO e presidente di DFDS A/S.

Molti dei semirimorchi e dei container trasportati tra le imprese produttrici e i loro clienti attraverso Francia e Italia utilizzeranno i traghetti DFDS nel Canale della Manica, via Dieppe, Calais, Dunkerque e il Mare del Nord.

- segue

“Non vedo l'ora di dare il benvenuto a U.N. Ro-Ro nella famiglia DFDS e sono lieto che il management di U.N. Ro-Ro, competente e professionale, abbia deciso restare con noi e continuare a far sì che i nostri dipendenti e clienti, sia attuali che futuri, possano beneficiare del loro apporto”, ha sottolineato Niels Smedegaard, aggiungendo che l'operazione porterà ulteriori sviluppo anche al business in Francia.

L'accordo è in attesa dell'approvazione da parte delle autorità competenti e DFDS prevede che l'iter concludersi entro giugno.