

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
16 GENNAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Collaborazione Genova-Trieste accordo formazione in capo portuale..."
(Ferpress, Ansa, La Repubblica, Informare)

Genova:

"...Culmv, tempi lunghi per il piano d'impresa..."(Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Porto Lab: da Laspezia a Mairna di Carrara...."

(Ferpress, Il Tirreno, La Nazione)

"...Cantieri radiottivi..."(La Nazione)

Livorno:

"...Crocieristi per risolvere le sorti del People Mover..."(Il Tirreno)

Piombino:

"...Bonifiche, via agli interventi nel 2019..." (Il Tirreno)

"...Rischio insolvenza di Aferpi..." (Il Telegrafo)

Messina:

"...Più infrastrutture e modernizzazione per essere attrattivi..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

La Gazzetta Marittima Dicembre 2017

InforMARE

Notiziario C.I.S.Co

newsletter_gennaio_2018



Liguria: siglato in Regione accordo per formazione strutturata del porto di Trieste

(FERPRESS) – Genova, 15 GEN – E' stato siglato oggi, nella sede della Regione Liguria, l'accordo tra l'Agenzia per il Lavoro Portuale del Porto di Trieste, il RINA, la Culmv e la Fondazione CIF. Alla firma dell'intesa sono intervenuti: l'assessore regionale alla Formazione Ilaria Cavo, il Presidente dell'Associazione Lavoratori Portuali di Trieste Mario Sommariva, il Presidente della Fondazione CIF Formazione Alessandro Repetto l'ad di RINA Academy Giorgio Saletti, il console Antonio Benvenuti per la CULMV.

Obiettivo dell'accordo avviare una collaborazione di lunga durata, per promuovere lo scambio di conoscenze dei rispettivi sistemi portuali, l'elaborazione di linee guida per i piani formativi, la formazione strutturata delle risorse e la fornitura di attività specifiche di consulenza che si rendessero necessarie. L'accordo prevede di creare un gruppo di lavoro che realizzi questi obiettivi entro la fine del 2018.



“E' un bellissimo segnale quello che arriva oggi e un bel traguardo perché la formazione portuale ligure è in grado di uscire dai suoi confini a testimonianza della qualità del nostro sistema formativo – dichiara l'assessore regionale alla Formazione Ilaria Cavo – perché enti di formazione che lavorano nella nostra regione e sostenuti da noi hanno fatto sì che arrivasse la richiesta del Porto di Trieste sulla formazione. A dimostrazione che la nostra è una formazione di qualità che anche il nostro sistema saprà cogliere per attivare iniziative anche per la nostra portualità. Il merito è stato quello di credere nel nostro sistema formativo: abbiamo già stanziato 3 milioni derivanti dal FSE per la formazione continua a cui possono accedere anche le realtà del porto che devono formare i loro occupati e altri 2 milioni di euro saranno stanziati a febbraio. Inoltre due milioni sono già stati stanziati per i nuovi occupati e lo sportello è aperto”.

La firma dell'accordo odierno segue la modifica della Legge 84 del 1994 per il riordino della legislazione in materia portuale che prevede, da parte dell'autorità l'adozione di sistema portuale di un piano dell'organico dei lavoratori del porto da aggiornare ogni tre anni.

Da qui la scelta di redigere un documento strategico per mappare i fabbisogni lavorativi in porto, in maniera da poter adottare piani operativi d'intervento finalizzati alla formazione e all'aggiornamento professionale del personale interessato.

L'importanza della formazione e dell'aggiornamento professionale dei lavoratori nasce dal bisogno di adattare le categorie all'evoluzione del lavoro nei terminal portuali, dove l'automazione operativa e la digitalizzazione dei processi sono elementi imprescindibili.

RINA, CULM P.Batini e Fondazione CIF sono stati scelti grazie a una collaborazione già avviata, in questo ambito, per il porto di Genova che, come quello di Trieste, presenta una molteplicità di cicli portuali da servire e caratteristiche di organizzazione del lavoro da integrare.

Lavoro in porto: Sommariva, soluzioni comuni per formazione

Accordo firmato oggi a Genova



(ANSA) - TRIESTE, 15 GEN - "Un avvenimento molto significativo che riguarda i due principali porti italiani che ricercano soluzioni comuni per la formazione professionale e per la qualità del lavoro temporaneo in ambito portuale. Con il gigantismo navale e quindi il cambiamento dei traffici, si rende sempre più necessaria una riorganizzazione del lavoro, che rende l'art 17 (i pool di lavoro temporaneo) sempre più importante".

E' il commento del Segretario generale dell'Autorità portuale del mare Adriatico Orientale, Mario Sommariva, all'accordo siglato oggi a Genova.

Lavoro in porto, patto di collaborazione Genova e Trieste

Firma fra Culmv, Rina academy, Cif e Agenzia del lavoro portuale



(ANSA) - GENOVA, 15 GEN - Un accordo di collaborazione per "esportare" nel porto di Trieste la formazione dei lavoratori portuali consolidata a Genova. L'Ente di formazione della Culmv (Compagnia unica lavoratori portuali), la Fondazione Cif e Rina Academy, che lavorano insieme nello scalo ligure, hanno firmato nella sede della Regione un'intesa con l'Agenzia del Lavoro portuale di Trieste che gestisce il pool di manodopera per il lavoro flessibile dello scalo giuliano. Obiettivo: scambio di conoscenze, l'elaborazione di linee guida per piani formativi, lo studio di fattibilità di una struttura organizzativa e operativa per la formazione portuale nel porto di Trieste e l'analisi delle prospettive di evoluzione del lavoro portuale alle prese con automazione e digitalizzazione. "Per noi è la conferma di quanto stiamo facendo da anni - sottolinea il console della Culmv, Antonio Benvenuti - collaborando con Cif e Rina. Avere con noi anche l'Agenzia di Trieste è importante perché i due scali hanno cicli operativi simili e sono in pieno sviluppo sulle rotte che collegano in primo luogo il Far East.

Si possono costruire percorsi comuni sui fabbisogni futuri.

L'Autorità portuale con i nuovi decreti ha una nuova autonomia sulla formazione, noi vogliamo essere della partita". Alla firma erano presenti oltre a Benvenuti, il presidente dell'Agenzia per il lavoro portuale dello scalo di Trieste (e segretario generale dell'Autorità di sistema portuale) Mario Sommariva, il presidente della Fondazione Cif Alessandro Repetto, l'ad di Rina Academy Giorgio Saletti, il segretario generale dell'Autorità portuale Genova-Savona, Marco Sanguineri, e l'assessore regionale alla Formazione, Ilaria Cavo. "Il fatto che sia arrivata una richiesta dal porto di Trieste per formare il personale del pool di manodopera dello scalo è l'attestazione della qualità della formazione professionale ligure in campo portuale" sottolinea Ilaria Cavo. "Come Genova anche il porto di Trieste è all'interno di dinamiche di traffico importanti per container e ro-ro - commenta Sommariva -. Il gigantismo navale rilancia un modello di traffico estremamente flessibile gestito con grande professionalità e l'articolo 17 (il pool di lavoro temporaneo, ndr) svolge questa funzione che è molto moderna".

Il porto

Lavoro, Genova e Trieste alleate sulla via della Seta

Siglato il patto fra compagnie sulla formazione. Benvenuti: "Per noi è la conferma di quanto stiamo facendo collaborando con Cif e Rina"

FABRIZIO CERIGNALE

Genova si prepara a "esportare" formazione professionale e lo fa in un comparto di eccellenza, quello del lavoro portuale, mettendo insieme i "camalli" della Compagnia Unica, la Fondazione Cif e Rina Academy. Le tre realtà, che già lavorano insieme nello scalo ligure, hanno infatti siglato un'intesa con l'Agenzia del Lavoro portuale di Trieste che gestisce il pool di manodopera per il lavoro flessibile in quel

lo scalo. Tra gli obiettivi dell'intesa lo scambio di conoscenze, l'elaborazione di linee guida per piani formativi, lo studio di una struttura organizzativa e operativa per la formazione portuale nei porti di Trieste e l'analisi delle prospettive di evoluzione del lavoro portuale alle prese con automazione e digitalizzazione. "Loro hanno bisogno di formazione e noi abbiamo i formatori", spiega il console della Compagnia Unica, Antonio Benvenuti, "e possiamo fare pezzi di strada insieme. Per noi significa una conferma di quello che stiamo facendo da alcuni anni. Siamo due porti in pieno sviluppo, che hanno cicli operativi simili e sono sulla rotta del Far East. Assieme possiamo costruire anche per-

corsi sul fabbisogno formativo che serviranno per i prossimi anni". Il riordino della legislazione in materia portuale, prevede, infatti, da parte dell'autorità di sistema la messa a punto di un piano dell'organico dei lavoratori adottando anche piani d'intervento finalizzati all'aggiornamento professionale. **L'Autorità portuale** con i nuovi decreti ha autonomia sulla formazione, conclude Benvenuti: "noi vogliamo essere della partita". Sulla stessa lunghezza d'onda il presidente dell'Agenzia per il lavoro portuale dello scalo di Trieste, Mario Sommariva. "Come Genova anche il porto di Trieste è all'interno di dinamiche di traffico importanti per container e ro-ro", commenta Sommariva.

e l'importanza della formazione dei lavoratori nasce dal bisogno di adattare le categorie all'evoluzione del lavoro nel terminal, dove l'automazione operativa e la digitalizzazione dei processi sono elementi imprescindibili". Alla firma erano presenti oltre a Benvenuti e Sommariva, il presidente della Fondazione Cif Alessandro Repetto, l'ad di Rina Academy Giorgio Saletti, il segretario generale **dell'Autorità portuale** Genova Savona, Marco Sanghinetti, e l'assessore regionale alla Formazione, Maria Cavo. "È un bellissimo segnale", conclude Cavo, "perché la formazione portuale ligure è in grado di uscire dai suoi confini, a testimonianza della qualità del nostro sistema".

Foto: Immagine coordinata

Accordo Trieste-Genova per la formazione nel campo del lavoro portuale

Prevista una collaborazione di lunga durata

Oggi, nella sede della Regione Liguria, l'Agenzia per il Lavoro Portuale del Porto di Trieste, il RINA, la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini (CULMV) e la Fondazione CIF hanno sottoscritto un accordo per avviare una collaborazione di lunga durata con lo scopo di promuovere lo scambio di conoscenze dei rispettivi sistemi portuali, l'elaborazione di linee guida per i piani formativi, la formazione strutturata delle risorse e la fornitura di attività specifiche di consulenza che si rendessero necessarie. L'accordo prevede di creare un gruppo di lavoro che realizzi questi obiettivi entro la fine del 2018.

Si tratta - ha sottolineato l'assessore regionale ligure alla Formazione, Ilaria Cavo - di «un bellissimo segnale quello che arriva oggi e un bel traguardo perché la formazione portuale ligure è in grado di uscire dai suoi confini a testimonianza della qualità del nostro sistema formativo, perché enti di formazione che lavorano nella nostra regione e sostenuti da noi hanno fatto sì che arrivasse la richiesta del porto di Trieste sulla formazione. A dimostrazione che la nostra è una formazione di qualità che anche il nostro sistema saprà cogliere per attivare iniziative anche per la nostra portualità. Il merito è stato quello di credere nel nostro sistema formativo: abbiamo - ha ricordato l'assessore - già stanziato tre milioni derivanti dal FSE per la formazione continua a cui possono accedere anche le realtà del porto che devono formare i loro occupati e altri due milioni di euro saranno stanziati a febbraio. Inoltre due milioni sono già stati stanziati per i nuovi occupati e lo sportello è aperto».

Alla firma dell'accordo odierno sono intervenuti anche il presidente dell'Associazione Lavoratori Portuali di Trieste, Mario Sommariva, il presidente della Fondazione CIF Formazione, Alessandro Repetto, l'amministratore delegato di RINA Academy, Giorgio Saletti, e il console della CULMV, Antonio Benvenuti.

ANCORA DA DEFINIRE LA TARIFFA E LA FUTURA PIANTA ORGANICA

Culmv, tempi lunghi per il piano d'impresa

Verso la concessione di una proroga. Formazione, alleanza con Trieste

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Si allungano i tempi per la presentazione, da parte della Culmv, del piano d'impresa richiesto dall'Authority di Genova-Savona con l'obiettivo di garantire la messa in sicurezza dell'equilibrio economico-finanziario della Compagnia Unica. «Verrà probabilmente concessa una proroga, ci sono ancora alcune questioni da definire», spiega il segretario di Palazzo San Giorgio, Marco Sanguineri, che ieri ha incontrato i vertici dei camalli genovesi.

Stando alle indicazioni che lo scorso ottobre sono state fornite dall'Authority, la Culmv dovrà presentare un piano entro la fine di gennaio, pena l'avvio di un procedimento

che potrebbe portare anche alla revoca dell'autorizzazione a operare in porto. «Le priorità sulle quali stiamo discutendo - sottolinea Sanguineri - riguardano la definizione della tariffa che i terminalisti versano alla Compagnia per la manodopera e l'organico-porto dei camalli in base ai traffici futuri». Attualmente i lavoratori che compongono l'organico operativo della Culmv - approvato dall'Authority di sistema - sono 930. Lo scorso luglio l'organico della Compagnia Unica è cresciuto di numero, dopo che da Palazzo San Giorgio è arrivato il via libera per trasformare in soci della Culmv 82 "soci speciali", lavoratori che da anni venivano utilizzati in banchina per gestire carichi straordinari di



Un camallo in porto a Genova

lavoro e coprire i turni dei camalli.

Nel frattempo, ieri, è stato siglato un accordo di collaborazione per «esportare» nel porto di Trieste la formazione dei lavoratori portuali consolidata a Genova. Culmv, Fondazione Cif e Rina Academy, che lavorano insieme nello

scalo ligure, hanno firmato - nella sede della Regione Liguria - un'intesa con l'Agenzia del lavoro portuale di Trieste che gestisce il pool di manodopera per il lavoro flessibile dello scalo giuliano. Obiettivo: scambio di conoscenze, l'elaborazione di linee guida per i piani formativi, lo studio di fattibilità di una struttura organizzativa per la formazione nel porto di Trieste e l'analisi delle prospettive di evoluzione del lavoro alle prese con automazione e digitalizzazione. «Si tratta di un'intesa molto positiva per chi opera in banchina», commenta Ettore Torzetti, coordinatore nazionale porti della Cisl.

www.themediterranean.it

© 2018, TUTTI I DIRITTI RISERVATI

PortoLab: dal porto di La Spezia a quello di Marina di Carrara. 400 alunni delle scuole primarie visiteranno nel 2018 il porto

(FERPRESS) – La Spezia, 15 GEN – Grazie all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale è partito oggi a Marina di Carrara il progetto PORTOLAB, che prevede visite guidate al porto ed in particolare al terminal Grendi, per 400 alunni delle scuole primarie della provincia di Massa-Carrara. L'iniziativa è nata grazie alla collaborazione tra l'AdSP e il Gruppo Grendi, che opera nello scalo toscano, visto il successo che da anni ottiene nel terminal LSCT del Porto della Spezia dove già più di 5000 bambini hanno partecipato al progetto, nato nel 2006, su iniziativa del gruppo Contship Italia per raccontare la vita e il lavoro all'interno del porto e dei centri intermodali: un mondo che, per ragioni di sicurezza, è inaccessibile e poco conosciuto. Infatti, prezioso è stato il supporto fornito da Contship per realizzare anche nel porto di Carrara il progetto.

A partire da oggi, e fino al 28 maggio prossimo, ogni lunedì, giorno in cui è presente la nave Stena Freightler, i tutor del terminal Grendi, assieme a personale dell'AdSP, accoglieranno le classi e gli insegnanti e metteranno a disposizione, con una metodologia innovativa e stimolante, le competenze ed i valori dell'attività portuale, spesso misconosciuta.



Il terminal container si trasformerà così in un laboratorio a cielo aperto che prevede, prima della visita a bordo della nave m/n Stena Freightler, ro-ro che opera sulla nuova linea Marina di Carrara/Cagliari, testimonianze da parte di importanti componenti della comunità portuale: Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Polizia di Frontiera Marittima.

Oggi, nella sede dell'AdSP di Marina di Carrara, il Comandante del Porto Maurizio Scibilia ha mostrato ai 19 studenti della classe 4A dell'Istituto Comprensivo M. Buonarroti, Scuola Paradiso B di Marina di Carrara, un video istituzionale, raccontando loro quali sono le funzioni svolte nel porto. Gli studenti hanno poi potuto assistere all'apertura di un container, il funzionamento di un mezzo di sollevamento e per finire hanno visitato la nave partendo dalla stiva per arrivare fino al ponte di comando.

"Sono orgogliosa di essere riuscita a portare anche a Marina di Carrara l'esperienza che già raccoglie grandi successi alla Spezia. La ritengo un altro passo importante verso l'armonizzazione tra i due porti sancito dalla riforma portuale-ha detto la Presidente dell'AdSP, Carla Roncallo -. Portolab ha anche la funzione di avvicinare sempre più il porto alla città, attraverso un'attività didattica a tutto campo. Ringrazio il Gruppo Grendi, il Gruppo Contship Italia, i dirigenti scolastici, le maestre e tutte le istituzioni che hanno aderito all'iniziativa che sapranno rendere efficace e, spero per i piccoli visitatori, interessante e divertente".

"Benvenuti tutti i bambini e le loro insegnanti che hanno accolto con così tanto entusiasmo il progetto PORTOLAB. Da sempre GRENDI è aperta al territorio e in particolare al mondo della scuola, con una collaborazione ormai pluriennale con gli Istituti nautici prima di Savona e ora con l'Istituto Fiorillo di Carrara- hanno dichiarato Antonio e Costanza Musso. Finalmente siamo riusciti, in collaborazione con AdSP, Contship e con tutte le istituzioni locali a realizzare Il progetto PORTOLAB a Marina di Carrara. Stiamo già pensando alle iniziative per il prossimo anno scolastico".

"Non è la prima volta che l'iniziativa esce dai confini delle realtà dove il gruppo Contship ha investito – ha detto Daniele Testi. Il gruppo Grendi e l'Autorità di Sistema di La Spezia e Carrara hanno condiviso in maniera profonda i principi e le opportunità del progetto PortoLab e siamo onorati del fatto che abbiano deciso di investire energie e risorse con un numero così elevato di studenti. Dodici anni fa, quando è stato avviato il progetto, il gruppo Contship aveva l'ambizione di creare un format che potesse vivere e crescere coinvolgendo un numero sempre più ampio e su scala nazionale di realtà portuali e intermodali. A Carrara si concretizza parte di quella visione. Grazie a tutti i colleghi Contship e ai partner che supportano PortoLab per l'impegno e la fiducia che continuano a riconoscere a questa iniziativa".

Ecco i piccoli saliti a bordo della Ro-ro

CARRARA - Questi i nomi dei bambini della IVa della scuola Paradiso B che hanno partecipato alla visita di ieri: Lorenzo Albertosi, Ana Maria Balcu, Aurora Biagini, Alberto Bonci, Denisa Nicoletta Calafateanu, Isabel Calistri, Elisa Maria Carrubba, Damiano Ciolli, Dennis Matteo Cocloaba, Luca Dell'amico, Riccardo Francavilla, Viola Mazzoni, Gabriel Mihaila, Mohamet Ndiaye, Arana Antoni Renteria, Eva Anna Ricci, Lorenzo Saccardi, Gabriele Terni, Carlotta Veroli.

Alla iniziativa erano presenti anche Daniele Testi, direttore Marketing e Comunicazione Contship Italia; Francesco Grella, della Polizia di Frontiera Marittima; Della Peruta Daniele, Agenzia delle Dogane.



I promotori dell'iniziativa sulla tolda della Stena

PORTO APERTO

Più crociere nel futuro dello scalo

Roncallo: tanti interessati alla banchina Taliercio
E il gruppo Grendi pensa a espandere i suoi traffici

DI CARRARA

Visti da lassù, dalla sala comando della Stena, somigliano a dei Minions i bambini che si addentrano nella gigantesca pancia della nave in-ro. Con i caschetti e le pettorine gialle di sicurezza gli alunni non si perdono nulla della visita alla grande nave. E quando scoprono che a bordo c'è anche una sala giochi per l'equipaggio con Playstation e console varie (e giochi di ultima generazione), la sorpresa è massima: «Ma allora siete davvero moderni...», dice uno di loro.

Comincia in un clima più che positivo il progetto Porto-Lab per fare conoscere agli studenti la realtà portuale di Marina. E un clima positivo si respira anche sul ponte principale della Stena Freighter dove si ri-

trovano i promotori di questa iniziativa: **Carla Roncallo**, presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale (in pratica l'Autorità portuale della Spezia e Marina di Carrara); **Francesco Di Saracina**, segretario generale dell'Autorità; **Costanza Musso** amministratrice delegata di Ma Grendi; **Antonio Musso**, ad di Grendi Trasporti Marittimi (armatori della Stena); **Andrea Raggi**, assessore alle Attività produttive; **Maurizio Scibilia**, comandante della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara. La presidente della **Autorità portuale** Roncallo spende parole di miele sull'accorpamento dei porti della Spezia e di Marina che, forse inaspettatamente, pare tra quelli "meglio riusciti" nella riforma di due anni fa: «Questo matrimonio sta funzionan-

do abbastanza bene. Certo dal punto di vista organizzativo e normativo c'è qualche difficoltà: abbiamo per dire, a che fare con due Regioni diverse, con Piani territoriali diversi, con due Tar diversi. Ma le cose stanno andando per il verso giusto, c'è collaborazione e integrazione: i due porti sono complementari, non concorrenziali l'uno con l'altro».

E la Roncallo parla del futuro dello scalo. Che sarà sempre più turistico. «Lo scorso anno sono sbarcati 18mila turisti a Marina. Per il 2018 abbiamo confermato gli stessi arrivi, e ora stiamo lavorando per trovare altro operatori interessati a portare qui le loro navi passeggeri. Qui dove? Alla banchina Taliercio, che l'Autorità di Sistema Portuale ha messo a gara e ha già ricevuto diverse

manifestazioni di interesse, dai Nca - Nuovi Cantieri Apuani, a Dario Peroli che gestisce la linea di Cnani Med fino al colosso Costa Crociere». Sulla concessione della banchina pende, va ricordato, il ricorso di Porto di Carrara Spa al Consiglio di Stato, che dovrebbe esprimersi la prossima settimana sul ricorso.

Ma il porto vive anche di traffico di merci. E qui è Antonio Musso a parlare positivo: «Il bilancio del nostro sbarco a Marina (il primo attracco è dell'aprile 2016) è positivo, la viabilità qui è decisamente migliore rispetto a Livorno o Genova. Noi siamo piccoli rispetto ad altri operatori ma ci siamo ritagliati uno spazio significativo. E ora pensiamo a crescere, con progetti che coinvolgeranno anche Marina. Quali? Presto per dirlo, ma ci stiamo lavorando».

Claudio Figala

MARINA DI CARRARA PROGETTO DELL'ARMATORE GRENDI PER AVVICINARE I RAGAZZI

PortoLab, la nave diventa un banco di scuola

Patrik Pucclarelli
CARRARA

DAI BANCHI alla plancia di comando. I ragazzi delle elementari di Massa Carrara faranno lezione a bordo della nave «ro-ro» di Grendi. La «Stena Fighter» aprirà i suoi boccaporti agli scolari per far conoscere l'attività all'interno del porto e le mansioni e le operazioni a bordo di una nave. Il Progetto, già attivo alla Spezia grazie al gruppo Contship, prevede l'ingresso a 400 alunni delle scuole primarie per un totale di 20 visite ogni lunedì fino alla fine di maggio.

«Lo scopo - ha spiegato Antonio Musso, vertice del gruppo Grendi - è quello di raccontare la vita all'interno del por-

to, un mondo inaccessibile e poco conosciuto. Vogliamo comunicare ai bambini l'importanza dell'attività portuale, è necessario colmare le lacune su questo tipo di cultura lavorativa». «Un progetto - ha aggiunto Daniele Testi, direttore marketing di Contship - partito 12 anni fa che ha portato sulle navi 120 mila bimbi». Un laboratorio a cielo aperto che, nella giornata di ieri, ha dato l'opportunità a 19 studenti dell'Istituto Buonarroti e della scuola Paradiso B di visitare il sistema di carico dei container, come sono fatti al loro interno fino ad arrivare al ponte più alto della nave: quello di comando. Come guida per tutti gli alunni il comandante della Capitaneria di porto Antonio Scibilla. In prima linea la presidente dell'autorità del siste-

ma del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo: «L'iniziativa odierna è solo la prima di una serie, prima con la Contship e da oggi anche con la Grendi. Vogliamo fare conoscere a bambini e famiglie quella che è la realtà portuale». Una realtà scollata spesso dal resto della città che a volta la vive più come un peso che come una risorsa.

«**LA PROGRAMMAZIONE** per il turismo navale - ha concluso Roncallo - sarà la stessa dell'anno passato che ha visto più di 18 mila passeggeri».

A conclusione l'assessore ai Lavori pubblici, Andrea Raggi: «Il Comune ha patrocinato questa iniziativa: più rendiamo chiaro il sistema porto più sarà facile trovare la giusta armonia».



ENTUSIASMO I ragazzi salgono a bordo della nave

Container radioattivi sulle banchine «Quel materiale torni subito in Cina»

La Spezia, ordinanza del prefetto: «Resta la merce non contaminata»

Franco Antola
LA SPEZIA

QUATTRO container venuti dall'Oriente e approdati sulle banchine del porto della Spezia fra lo scorso dicembre e i primi giorni di gennaio. Sono diventati un caso dopo che si è saputo che le rilevazioni radiometriche hanno registrato valori di radioattività leggermente alterati. Niente di preoccupante, ripetono l'Autorità di sistema portuale e il terminalista, ma il protocollo è scattato (quasi) subito: una parte della merce verrà rispedita al mittente per ordine del prefetto, quella restante verrà verificata e sdoganata: se non avrà subito contaminazioni raggiungerà la destinazione finale; in caso contrario tornerà da dove è venuta.

CIOÈ Singapore, Nigbo e Shanghai, in Cina. Ieri il caso è finito all'esame del tavolo tecnico riunitosi nella sede dell'Autorità portuale del Mar Ligure orientale, cui fanno capo i porti della Spezia e di Marina di Carrara. I tecnici della commissione (Asl, vigili del fuoco, Arpal, Sanità marittima, Agenzia delle dogane, Autorità portuale e Capitaneria di porto) si sono confrontati per tre ore, poi il verdetto: «Il contenitore che è già stato aperto, tra i quattro rinvenuti - riferisce un comunicato -, avendo stabilito che la fonte radioattiva (che comporta comunque, ricordiamo, livelli bassissimi) deriva da semilavorati metallici, materiale quindi non di origine naturale, si è deciso che si richiederà alla Prefettura di avviare la procedura volta a reinoltrare al mittente il prodotto». Il resto della merce sarà invece sottoposta a nuovi accertamenti. Non è escluso che una decisione arrivi già oggi. Qualora si trattasse di fonti naturali (molti materiali lapidei presenti in natura, quali l'argilla, hanno una bassa contaminazione di fondo), il contenitore verrà sdoganato;

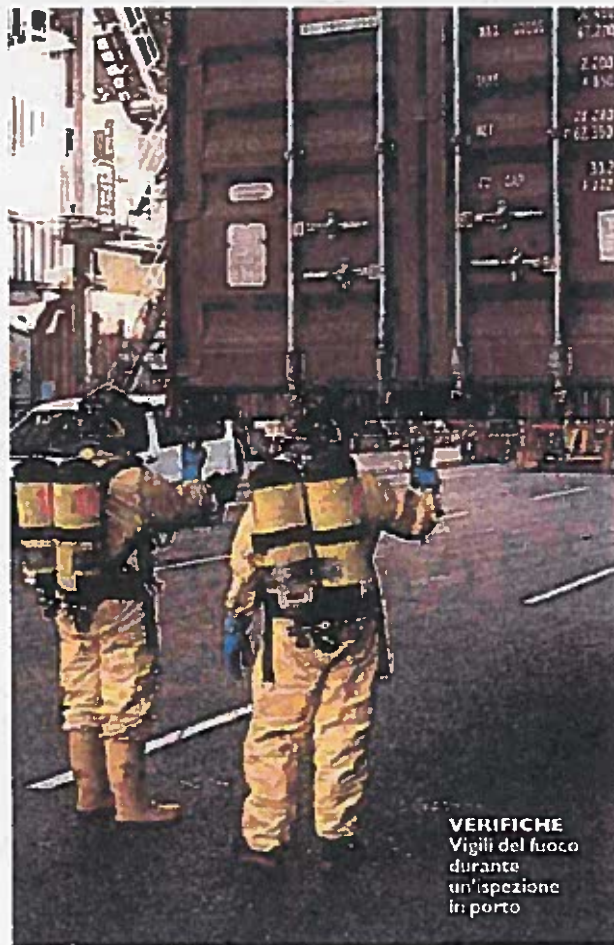
in caso si trattasse di materiali non di origine naturale, si procederà invece con gli approfondimenti del caso.

MA COSA ha fatto scattare la procedura anti-radioattività? Nel mirino c'è un carico di metalli semilavorati, tondini di ottone, quelli appunto rispediti al mittente. Cose che succedono, dicono in porto, ma che hanno fatto impennare timori e tensioni fra gli abitanti dei quartieri a ridosso dello scalo. L'interrogativo è: quanto sono sicuri i filtri che devono controllare i container in arrivo sulle banchine? Uno standard elevatissimo, assicurano fonti tecniche qualificate, anche rispetto agli scali più moderni, ad altissima tecnologia. Il piano di intervento è quello messo a punto dalla Prefettura e codificato nel 2010. Tale piano, recependo anche direttive naziona-

CONTROLLI MINUZIOSI

Nel mirino c'è un carico di metalli semilavorati
Si tratta di tondini di ottone

li, in caso di necessità delega le misure da adottare ad un tavolo tecnico di cui fanno parte tutti i soggetti interessati. Quello che approda alla Spezia è un fiume di container: 1.500.000 in un anno, di cui 1.350.000 «gestiti» da Lsc (Consolidation) e i restanti movimentati dall'altro terminalista, il Terminal del Golfo (Gruppo Torm). «Il ruolo di Lsc - spiega Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione della società - è metterli a disposizione per accertamenti e adempire all'eventuale ordinanza prefettizia di respingimento parziale o totale del carico». Le procedure, assicura, sono rigorose: «Devono essere sottoposti a controlli radiometrici tutti i container che contengono i semilavorati metallici e rottami fer-



VERIFICHE
Vigili del fuoco durante un'ispezione in porto

rosi non comunitari o qualsiasi altra tipologia di merce che eventualmente l'Agenzia delle dogane decida di sottoporre a controllo. Lsc ha investito in un portale con cui sottopone a controllo radiometrico in maniera veloce ed efficiente tutte queste tipologie di carico». Nel

2017 i container sottoposti al portale radiometrico sono stati 17.521, 405 con accertamento di prima anomalia, 14 quelli aperti, nessuno respinto. Una percentuale rassicurante. Anche se a ridosso del porto c'è chi dice di non dormire sonni tranquilli.

Crocieristi di Livorno per risollevare le sorti del People Mover

Incontro a San Rossore con l'assessore regionale sul marchio "Costa di Toscana" e il settore turistico

di Sharon Braithwaite

► PISA

Unire i flussi turistici di Livorno, spinti dalle crociere, a quelli di Pisa e di Lucca utilizzando infrastrutture esistenti (come porto, ferrovia e People Mover) per incrementare la presenza dei visitatori sulla costa. Dalle crociere al museo delle navi romane, alle mura lucchesi, andata e ritorno. È la direzione intrapresa dalla Regione che punta a valorizzare e sviluppare il turismo costiero attraverso il nascente marchio "Costa di Toscana".

Il brand è stato presentato ieri mattina al Parco di San Rossore, in occasione del secondo incontro (il primo si è svolto a Massa) di ascolto delle istituzioni locali organizzato dalla commissione regionale

per la ripresa economico-sociale della Toscana costiera. «Vogliamo attirare più turisti sui nostri territori. In questa sfida Pisa è centrale: ogni anno oltre cinque milioni di visitatori arrivano all'aeroporto Galilei e noi dobbiamo lavorare affinché la loro permanenza sia più lunga - spiega Antonio Mazzeo, consigliere regionale Pd e presidente della commissione -. Metteremo in campo iniziative di marketing territoriale condiviso per prolungare la stagione turistica e dare impulso al litorale, su cui servono maggiori investimenti. Intendiamo mantenere e unire la bellezza all'innovazione che rende grandi e più attraenti i nostri territori». Il nuovo marchio riunisce le cinque province che si affacciano sul mar Tirreno: un'area che ha subito

maggiormente gli effetti della crisi economica e che è cresciuta meno rispetto alla fascia centrale della regione. «Lavoriamo per far viaggiare tutta la Toscana alla medesima velocità - dice Alessandra Nardini (Pd), vicepresidente della commissione -. Se la costa e l'asse centrale della regione crescono insieme ne beneficia tutto il territorio». La costa dunque ha una sua capacità attrattiva da valorizzare e potrebbe rinascere integrando l'offerta turistica balneare con percorsi sportivi, ciclabili e pedonali, puntando sulle tipicità dei borghi e sul fascino del paesaggio.

«Una delle nostre proposte consiste nel rendere la Toscana meta privilegiata per chi vuole sposarsi - aggiunge Mazzeo -. Circa il 40% dei turisti tedeschi sceglie di andare in vacanza in posti che dispongano

di ciclopiste e di servizi: ecco perché sono importanti gli investimenti sulla ciclopista dell'Arno e del Tirreno. In questi cinque incontri ascoltiamo le istanze e le proposte del territorio per presentare una proposta integrata in vista dell'estate 2018». Alberto Peruzzi, direttore di Toscana Promozione Turistica, spiega le fasi di costruzione del brand attraverso incontri tematici locali e il confronto con territori analoghi a quello della costa toscana, come la Costa Azzurra e la Costa Brava, «realità per certi versi simili a quella della nostra costa. L'offerta balneare classica non basta: va integrata con percorsi che stiamo approfondendo - dice Peruzzi -. Puntiamo a creare un'immagine coordinata della costa toscana da promuovere e comunicare sul web, i canali social, Buy Toscana e fiere».



Il consigliere Mazzeo (Pd):
dobbiamo aumentare la permanenza degli oltre 5 milioni di passeggeri del Galilei
Collaborazione con le città confinanti

FABBRICA E AMBIENTE

«Bonifiche, via agli interventi nel 2019»

Il tavolo tecnico-politico conferma i tempi. Ma al presidio davanti al Comune un gruppo di associazioni protesta per i ritardi

di **Cristiano Lozito**

► **PIOMBINO**

Dall'incontro a Palazzo Appiani tra tecnici e politici sulle bonifiche, arrivano conferme e rassicurazioni sui tempi: ossia progettazioni concluse entro quest'anno e avvio dei lavori dal 2019.

Per nulla rassicurati si sentono invece i partecipanti al presidio davanti al Comune e poi a Palazzo Appiani, una cinquantina di persone di varie associazioni, movimenti e partiti, che ieri mattina hanno protestato per i ritardi negli interventi. Chiedono l'avvio delle bonifiche, che porterebbero un po' di lavoro, ma anche degli smantellamenti delle aree industriali più fatiscenti. Al termine dell'incontro hanno incontrato Giuliani e Chiarelli per esprimere tutti i loro dubbi sull'operazione.

Al tavolo tecnico-operativo, che ha fatto seguito all'incontro del 20 dicembre al Mise sul tema delle bonifiche e della messa in sicurezza dell'area di crisi industriale complessa di Piombino, c'e-

rano una trentina di funzionari e tecnici in rappresentanza della Regione, Invitalia, Arpat, Aferpi, delle due imprese che si sono aggiudicate la gara per la progettazione e la caratterizzazione Integrativa della falda (Rti l'Acquatecno e Rti l' Theolab), Piero Nardi per l'amministrazione straordinaria Lucchini e per il Comune il sindaco **Massimo Giuliani** e l'assessore all'ambiente **Marco Chiarelli**.

«Si è trattato di un tavolo operativo e concreto, finalizzato a comprimere i tempi necessari alla progettazione che dovrà essere conclusa entro l'anno - afferma l'assessore Chiarelli - Come anticipato anche nel precedente incontro al Mise l'obiettivo è quello di ridurre i tempi del precedente cronoprogramma, dopo i ritardi che purtroppo sono stati accumulati».

Prossimamente dunque saranno avviate le attività sul campo per la raccolta dei dati che serviranno all'elaborazione dei progetti e che si concluderanno entro 6 mesi. Si parti-

rà con i sopralluoghi, e con il posizionamento di pozzi per monitorare la falda.

«Progettazione e caratterizzazione comunque andranno in parallelo - spiega Chiarelli - per ridurre i tempi e consentire l'avvio dei lavori a partire dal gennaio 2019. Questo naturalmente con la necessaria prudenza».

«Siamo soddisfatti di questa netta inversione di tendenza - afferma il sindaco Giuliani - Da parte di tutti gli attori si registra una volontà a collaborare e un forte impegno ad andare in questa direzione. E questo è un dato fondamentale. La Regione inoltre, che è la titolare di questo procedimento, ha confermato di voler intensificare lo scambio di informazioni col territorio con una reportistica strutturata. Saremo pertanto aggiornati in tempo reale su tutto e da parte nostra ci impegniamo a dare informazione ai cittadini in maniera puntuale sugli stati di avanzamento di questo percorso».

L'intervento di bonifica

previsto, che gode di un finanziamento di 50 milioni del ministero dell'Ambiente (una parte di questa somma, 10-12 milioni, dovrebbe servire a rimuovere i rifiuti industriali nelle zone individuate come L153 e 361 I, dove Rimaterria ha già un progetto cantierabile per la bonifica) è destinato alla falda che scorre sotto l'area industriale, acqua che finisce in mare, portando con sé gli inquinanti che trova sulla sua strada. Inoltre è attesa a giorni la conferenza dei servizi con cui verrà affidato il progetto di bonifica in capo ad Aferpi, parallelo a quello finanziato dal ministero dell'Ambiente. In: si tratta di interventi di risanamento consistenti in prevalenza nella ripavimentazione del suolo, del valore di circa 18 milioni.

Verranno fissati anche i tempi per la presentazione della fidelizzazione, altro elemento che potrebbe avere un peso sul contenzioso in atto tra Governo e Cevital.

ORIPROJECTIONS E RISERVA

PIOMBINO SUMMIT SULLA PRODUZIONE

Rischio insolvenza di Aferpi Si riunisce il collegio dei revisori

SI È RIUNITO ieri il collegio dei revisori della società Aferpi per fare richiesta ai componenti del cd sui programmi di produzione dello stabilimento delle Acciaierie di Piombino e le risorse disponibili nei bilanci. Tradotto in parole semplici significa che è stato fatto il punto sul rischio di insolvenza dell'azienda rispetto agli impegni di produzione legati al piano presentato al ministero. Un incontro tecnico-operativo dal quale sarebbe emerso che ci sono ancora possibilità di continuare a lavorare, sia pure a ritmo ridotto. E tutto questo è legato anche alla vicenda delle concessioni portua-

li di Aferpi che scadono il 31 gennaio come abbiamo già annunciato.

I SINDACATI in questo senso ribadiscono la necessità di un incontro con il ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda in tempi brevi per capire che cosa intenda fare il governo in modo da salvaguardare i lavoratori e lo stabilimento, ma non dare a Rebrab via libera alle concessioni. Una soluzione potrebbe essere stop alle concessioni e permesso di scarico e carico alle singole navi dato dalla Port Authority di volta in volta in modo da non bloccare la produzione.

«Più infrastrutture e modernizzazione per essere attrattivi»

«Serve una lotta dura a quella parte di burocrazia che non vuole assumersi le proprie responsabilità»

Andrea Lodato, Presidente Catanzaro, domani incontrerà il nuovo presidente della Regione, Musumeci, per presentare le istanze di Sicindustria, di cui lei è presidente. Partiamo da quel timido segnale di crescita è stato registrato nell'ultimo anno anche in Sicilia. Come rendere la Sicilia più produttiva e, magari, più attrattiva?

«Produttività e attrazione degli investimenti auspichiamo diventino il leit motiv dell'agenda di Governo e Parlamento, di maggioranza e opposizione.

Per competere e creare benessere sociale è necessario stimolare gli investimenti, pubblici e privati, e rendere più competitive le imprese, che solo così potranno assolvere al loro ruolo di creare ricchezza e redistribuirla attraverso l'occupazione e il gettito garantito alle casse pubbliche tramite le imposte versate. Per ottenere risultati è, però, necessario capovolgere l'attuale sistema economico. Faccio un esempio pratico: se mettiamo a confronto la Sicilia e una regione omogenea in termini di estensione **territoriale** e popolazione, come la Lombardia, il modello perdente siciliano emerge in tutta la sua evidenza. La quota dei servizi pubblici sul valore aggiunto totale del settore in Sicilia è, infatti, pari a circa il 30%. In Lombardia solo il 13%. L'industria che in Lombardia tocca quota 22,7%, in Sicilia è appena all'8%. Ci troviamo di fronte a due sistemi contrapposti: uno che produce ricchezza, occupati e benessere, che esporta e crea sviluppo; l'altro che produce disoccupazione e povertà.

La sfida è quindi quella di invertire queste percentuali, puntando in modo trasversale sulla competitività del territorio. È una responsabilità verso noi stessi, ma soprattutto verso le prossime generazioni. E la politica è chiamata a creare le condizioni abilitanti per la crescita.

»Tante sono le precondizioni essenziali per dare ossigeno all'economia siciliana. Ma tutto passa dall'avere un sistema dei trasporti moderno ed efficiente. E qui siamo più o meno all'anno zero, o quasi.

«Confermerei lo zero. A parte le tante enunciazioni di principio sull'inadeguatezza del sistema infrastrutturale dell'Isola, infatti, ad oggi, di benefici se ne sono visti davvero pochi. Scontiamo l'assenza di una visione unitaria, insufficienti livelli

- segue

di manutenzione, inquinamento e congestionamento delle aree urbane e mancanza dei collegamenti di ultimo miglio. Per questo poniamo alcune semplici questioni: quando sarà possibile realmente parlare di **continuità territoriale**, senza la quale assistiamo a una vera e propria perdita emergenziale di competitività? Quando un imprenditore che ha necessità di far arrivare le proprie merci dalla Sicilia ai mercati del Nord Africa potrà evitare di passare da Livorno o Genova o addirittura raggiungere Marsiglia? E ancora, quando i nove capoluoghi di provincia saranno interconnessi da una rete autostradale efficiente? Gli strumenti e le risorse non mancano. Servono però volontà politica e burocratica per trasformare i decreti in cantieri. L'osservatorio Ance Sicilia ha censito 437 progetti di opere immediatamente cantierabili per un totale di 3,8 miliardi di euro, bloccati dalla burocrazia o dalla mancanza di volontà politica. Eppure, come calcolato dall'Associazione degli edili, ogni miliardo investito in costruzioni genererebbe una ricaduta complessiva sul sistema economico di 3,5 miliardi. La task force sulle incompiute annunciata dal Governo ci lascia ben sperare».

Dall'Ue la Sicilia ha ricevuto tanti fondi, ma resta per la Commissione Europea ultima nella classifica tra le regioni italiane e tra le ultime nell'Ue.

Non è proprio un bel primato.

«Direi che è un pessimo primato. Nonostante, infatti, siano già stati conclusi tre cicli di programmazione (considerando anche il Pop 94/99), la Sicilia **continua** ad essere una regione in ritardo di sviluppo: gli oltre 30 miliardi di fondi europei non hanno prodotto nell'economia e nella società siciliana le trasformazioni strutturali necessarie per una crescita sostenibile, ossia stabile nel breve e nel lungo periodo. Le politiche strutturali, finanziate con le risorse europee, hanno inciso marginalmente sulla struttura produttiva, privilegiando, di contro, una strategia "diffusiva" degli effetti di reddito e di spesa, con finalità di acquisizione e gestione del consenso, piuttosto che di trasformazione radicale del contesto socio-economico regionale».

Il tema della programmazione regionale dei fondi Ue sarà uno degli impegni più delicati per il governo regionale.

«Per far fronte ad una situazione di criticità occorre intervenire su: governance che deve essere duratura così da assicurare le adeguate competenze amministrative nella gestione del programma; coordinamento tra le Autorità di Gestione (Fesr, Fse, Feam, Psr) che, ad oggi, nonostante gli aspetti formali, **continua** a non essere considerato una priorità e che, invece, dovrebbe in maniera preventiva, durante e a conclusione dei progetti verificare l'effettiva efficacia della spesa valutandola sulla base dei risultati raggiunti; e meccanismi di selezione dei progetti più stringenti. Finora ci siamo accontentati dell'impatto a breve termine e reversibile della spesa pubblica sul reddito e sull'occupazione, tralasciando gli effetti più importanti, ossia quelli sulla evoluzione della struttura produttiva e del suo sviluppo sostenibile nel lungo periodo».

Provocatoriamente si **continua** a sollevare il dubbio su cosa provochi più danni all'economia in Sicilia tra la mafia e la burocrazia. La mafia si cerca di combatterla, pur tra grandi difficoltà, sulla burocrazia che frena tutto, invece, sembra esserci una sorta di rassegnazione.

«Noi non siamo affatto rassegnati. Abbiamo combattuto, combattiamo e combatteremo la mafia, sempre al fianco delle Istituzioni che, nel tempo, hanno dato prova di saper prevenire e reprimere il fenomeno. Il risultato è che oggi, chi vuole può investire in Sicilia senza subire condizionamenti: questo è il nostro unico obiettivo. Altrettanto faremo con quella parte di burocrazia malata che preferisce il "non fare" all'assumersi le proprie responsabilità. Chi fa, anche all'interno della pubblica amministrazione, rappresenta un valore che tuteleremo in ogni modo. Chi non fa, viceversa, rappresenta un disvalore che mette in ginocchio la regione: bloccare qualsiasi procedimento ha un costo sociale che pesa, in particolare, sui meno fortunati. Ed è per questo che bisogna intervenire con la massima determinazione. È davvero così difficile verificare chi, allo scadere dei termini previsti dalla legge per il rilascio di una autorizzazione, non ha ottemperato e sostituirlo con il dirigente di grado o funzione superiore? Chi blocca, senza un giustificato motivo, un procedimento amministrativo non può **continuare** ad essere l'

- segue

interlocutore degli imprenditori».

Gli interventi su energia e ambiente sono punti di snodo nevralgici per il futuro della Sicilia.

«Il settore energetico-ambientale è certamente un elemento chiave per lo sviluppo perché l'energia ha un impatto determinante sui costi di imprese, famiglie e servizi e perché il settore è in continua crescita ed è caratterizzato da elevati tassi di innovazione. Basti pensare agli investimenti a sei zeri che le imprese del petrolio stanno effettuando per adeguare le produzioni agli standard sempre più evoluti e sempre più attenti alla sostenibilità ambientale. Processi di fondamentale importanza in un comparto che, da solo, conta oltre 10 mila occupati e garantisce imposte dirette e indirette nelle casse regionali (solo di royalties, negli ultimi 5 anni, oltre 250 milioni). Pertanto è necessario agire affinché i principali sistemi e infrastrutture regionali/territoriali possano rispondere alle sfide derivanti dalle politiche europee e nazionali: dall'efficienza energetica, alla crescita sostenibile, dallo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili alla crescente richiesta di servizi innovativi da parte dei cittadini».

I ragazzi che se ne vanno, le professionalità già formate che emigrano.

Si può arginare questo fenomeno?

«Le dico che non solo si può arginare, ma si deve. Oggi assistiamo al paradosso che, in una regione con il 50% di disoccupazione giovanile, oltre il 20% delle imprese non riesce a trovare le figure professionali di cui ha bisogno.

Questo gap di competenze viene spesso risolto dalla formazione aziendale e il training-on-the-job. Ma ciò che è indispensabile è un costante legame tra la formazione e il mondo delle imprese affinché il sapere e il fare siano le facce di una stessa medaglia».

Abbiamo titoli e prospettive concrete per parlare di Industria 4.0 e di internazionalizzazione oggi in Sicilia?

«Nonostante la forbice legata alla mancanza di infrastrutture materiali e immateriali, la Sicilia non può restare estranea a questo processo. La strada da percorrere deve essere quella che punta non solo sulla digitalizzazione della singola azienda, ma su quella delle reti e delle filiere, per sviluppare vere e proprie "reti d'impresa 4.0". Sicindustria, con il supporto di RetImpresa, l'Agenzia di Confindustria per le reti, si è impegnata in prima linea nel sostenere il passaggio a questo modello virtuoso di aggregazione, nella convinzione che il contratto di rete debba diventare uno dei principali strumenti di politica industriale. In tal senso risulta fondamentale anche il rapporto tra imprese, università e istituzioni: anche in questo caso Confindustria si è già mossa e a Catania, nell'ambito del piano nazionale Industria 4.0, ha costituito il "Digital Innovation Hub Sicilia", posto al servizio delle imprese siciliane. Imprese collegate in rete hanno già dimostrato di essere più forti e competitive sui mercati internazionali. Una sfida che non possiamo perdere.

E allora il governo Musumeci per partire in maniera convincente dovrà subito...

«Assicurare efficienza alla macchina dell'amministrazione regionale. Questa è la prima emergenza che il Governo deve affrontare per rendere la Sicilia "normale". E può farlo sin da subito e a costo zero. Abbiamo notato nelle dichiarazioni del governatore attenzioni sul punto, circostanza che abbiamo molto apprezzato. Ora attendiamo i fatti e noi saremo pronti a sostenere Governo e Parlamento in ogni iniziativa diretta in questa direzione».

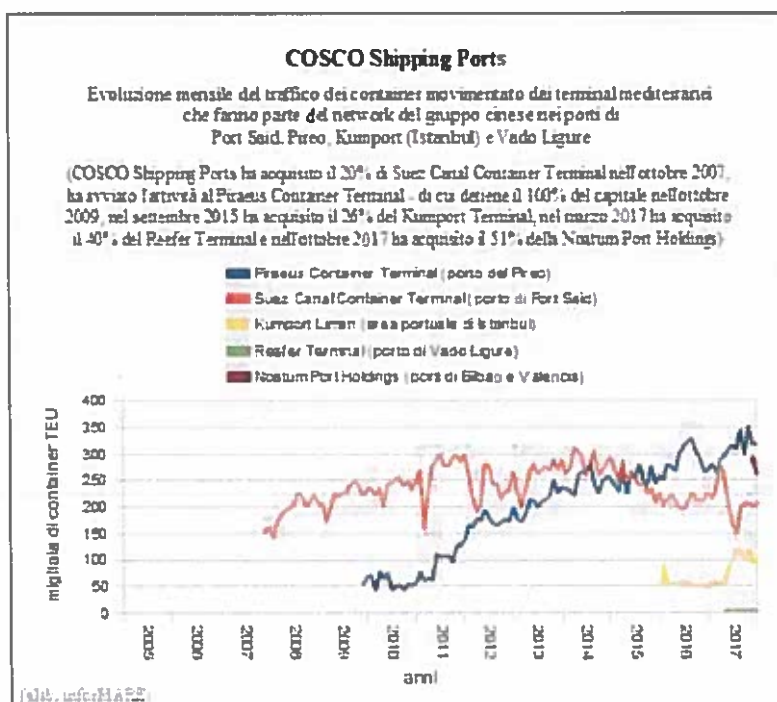
ANDREA LODATO

Lo scorso anno i terminal portuali della cinese COSCO Shipping Ports hanno movimentato 87,3 milioni di container (+12,6%)

Il traffico nei terminal cinesi è stato pari a 68,5 milioni di teu (+7,0%) e nei terminal esteri a 18,8 milioni di teu (+38,7%)

Nel 2017 i terminal portuali gestiti dalla COSCO Shipping Ports, la società terminalista del gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping, hanno movimentato un traffico dei container pari a 87,3 milioni di teu, con una progressione del +12,6% rispetto a 77,6 milioni di teu nell'anno precedente. Inclusi i volumi di traffico movimentati dalle attività dismesse dall'azienda nel corso del 2017, tra cui principalmente quelle operate nel porto di Qingdao, e le attività acquisite nell'anno, in primis quelle della spagnola Noatum Port Holdings, il traffico movimentato lo scorso anno risulterebbe pari a 93,0 milioni di teu, con una diminuzione del -2,2% sul 2016.

Lo scorso anno i soli terminal cinesi operati dalla COSCO Shipping Ports hanno movimentato un traffico containerizzato pari a 68,5 milioni di teu, in crescita del +7,0% sul 2016, mentre i terminal portuali esteri dell'azienda hanno totalizzato una movimentazione di 18,8 milioni di teu (+38,7%). Includendo attività cedute e acquisite nel corso del 2017 il traffico nei porti cinesi risulterebbe di 63,8 milioni di teu (-11,1%) e il traffico nei terminal esteri di 10,4 milioni di teu (+7,0%).



Lo scorso anno nel canale di Suez è transitato un traffico record di merci

Nuovo massimo storico sia per le merci imbarcate sulle navi che sono transitate nella direzione nord-sud sia per quelle sulle navi transitate nella direzione opposta

Nel 2017 nel canale di Suez sono transitate complessivamente 17.550 navi, con un incremento del +4,3% rispetto a 16.833 navi nell'anno precedente. Se il numero di unità navali che lo scorso anno hanno attraversato la via d'acqua non costituisce un record annuale per il canale, che è stato stabilito nel 1982 con 22.545 navi, lo è invece il volume complessivo di tonnellaggio netto (tonnellate corte) delle navi che nel 2017 sono passate nel canale che ha superato per la prima volta la soglia del miliardo di tonnellate totalizzando 1,04 miliardi di tonnellate nette, con una crescita del +6,9% sul 2016 e con un rialzo del +4,3% rispetto al precedente record di quasi 999 milioni di tonnellate nette registrato nel 2015.

Relativamente alla tipologia di navi transitate nel canale, lo scorso anno il numero di petroliere che lo hanno attraversato è stato di 4.537 unità, con un aumento del +5,7% sul 2016, per un totale di 188,1 milioni di tonnellate corte (+8,1%), mentre le navi di altro tipo sono state 13.013 (+3,8%) per un complessivo 853,4 milioni di tonnellate corte (+6,7%).

Nel 2017 è stato conseguito anche il nuovo record storico annuale di merci imbarcate sulle navi che hanno attraversato il canale di Suez. Sono ammontate infatti a 908,6 milioni di tonnellate, con un incremento del +10,9% rispetto a 819,1 milioni di tonnellate nel 2016 e con una crescita del +10,4% rispetto al precedente record di 822,9 milioni di tonnellate stabilito nel 2015. Il record è tale sia per le merci imbarcate sulle navi che sono transitate nella direzione nord-sud che si sono attestate a 477,9 milioni di tonnellate, con una progressione del +19,3% sul 2016 e con un aumento del +14,6% sul precedente record di 417,2 milioni di tonnellate stabilito nel 2015, sia per le merci imbarcate sulle unità navali che lo hanno attraversato nella direzione sud-nord, che sono state pari a 430,6 milioni di tonnellate, in crescita del +2,9% sul 2016 e con un incremento del +1,5% sul precedente record di 424,1 milioni di tonnellate registrato nell'ormai lontano 2007 prima dell'inizio della crisi economica mondiale.

Tra le principali tipologie di carichi imbarcati sulle navi che nel 2017 hanno attraversato il canale, le merci containerizzate hanno raggiunto il nuovo picco annuale storico di 471,4 milioni di tonnellate, con un incremento del +7,1% sul precedente record stabilito nel 2016. Per i container il record è tale sia per i contenitori imbarcati sulle navi transitate da nord a sud che hanno totalizzato 237,4 milioni di tonnellate, con un aumento del +12,9% sul 2016 e un rialzo del +11,6% sul precedente record di 212,7 milioni di tonnellate del 2014, sia per i carichi containerizzati trasportati dalle navi transitate da sud a nord che si sono attestati a 234,0 milioni di tonnellate, con una progressione del +1,9% sul precedente record di 229,7 milioni di tonnellate stabilito nel 2016.

Nuovo record assoluto è anche quello dei carichi di petrolio grezzo trasportati dalle navi transitate lo scorso anno nel canale che sono ammontati a 106,2 milioni di tonnellate, con una crescita del +16,1% sul precedente record ottenuto nel 2016. Anche in questo caso il nuovo record è tale sia per il petrolio grezzo trasportato dalle navi transitate da nord a sud che è ammontato a 33,5 milioni di tonnellate, con una progressione del +67,9% sul 2016 e con un aumento del +40,6% sul precedente record di 23,8 milioni di tonnellate del 2012, sia per il petrolio grezzo trasportato dalle navi transitate da sud a nord che è stato pari a 72,7 milioni di tonnellate, con un aumento del +1,6% sul precedente record stabilito nel 2016.

Un nuovo picco storico, tra gli altri registrati nei diversi settori merceologici, è stato stabilito dai cereali, che è il terzo più consistente tipo di merci imbarcato sulle navi che hanno attraversato il canale. Nel 2017 i carichi di cereali sono stati pari a 48,0 milioni di tonnellate, con un aumento del +2,5% sul precedente record del 2016. Il nuovo record è tale per i soli cereali imbarcati sulle navi transitate da nord a sud che sono ammontati a 47,4 milioni di tonnellate, in crescita del +1,6% sul precedente record del 2016, mentre il totale di 519mila tonnellate di cereali imbarcati sulle navi transitate nella direzione opposta è superiore del 403,9% rispetto al 2016, ma inferiore rispetto a quello di 556mila tonnellate registrato nel 2007.

ZIM ha costituito una nuova divisione informatica

È guidata da Liav Geffen, ex vice presidente marketing del gruppo assicurativo e finanziario israeliano Harel

La compagnia di navigazione israeliana ZIM ha costituito una nuova divisione informatica alla cui guida, con l'incarico di chief digital officer, è stato posto Liav Geffen, che negli ultimi otto anni ha ricoperto la carica di vice presidente marketing del gruppo assicurativo e finanziario israeliano Harel.

«La nuova Digital Unit della ZIM - ha spiegato il presidente e amministratore delegato della compagnia israeliana, Eli Glickman - guiderà la trasformazione digitale che la compagnia ha già intrapreso. Abbiamo intenzione di promuovere l'innovazione e la tecnologia a tutti i livelli, incidendo su ogni aspetto delle nostre attività. La nostra visione è quella di combinare soluzioni tecnologiche di alto livello con un servizio personalizzato rivolto ai nostri clienti».

Nel 2017 il porto di Singapore ha stabilito il proprio nuovo record annuale di traffico

Picco massimo storico nel settore del petrolio

Nel 2017 il porto di Singapore ha registrato il proprio nuovo record annuale assoluto di traffico delle merci avendo movimentato complessivamente quasi 626,2 milioni di tonnellate, con un incremento del +5,5% rispetto al 2016 quando era stato stabilito il precedente record con 593,3 milioni di tonnellate.

Il nuovo massimo annuale di traffico è stato ottenuto principalmente grazie al record assoluto di traffico petrolifero che è stato pari a 231,5 milioni di tonnellate, in crescita del +4,6% rispetto al 2016 quando era stato conseguito il precedente record con 221,4 milioni di tonnellate.

Lo scorso anno nel settore delle merci in container il traffico è stato di 349,1 milioni di tonnellate ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a quasi 33,7 milioni di teu, cifre che risultano superiori rispettivamente del +6,4% e del +8,9% paragonandole a quelle registrate nel 2016 e che risultano inferiori solamente al record annuale stabilito nel 2014 con 353,5 milioni di tonnellate di merci containerizzate e con una movimentazione di container pari a meno di 33,9 milioni di teu.

Nel 2017 le merci convenzionali movimentate dallo scalo portuale del sud-est asiatico sono ammontate a 26,9 milioni di tonnellate (+7,6% sul 2016) e il traffico di rinfuse non petrolifere si è attestato a 18,6 milioni di tonnellate (-0,3%).

Nel solo mese di dicembre del 2017 il porto di Singapore ha movimentato oltre 52,9 milioni di tonnellate di merci, totale che costituisce il nuovo record assoluto per questo mese e un incremento del +0,6% rispetto al dicembre 2016 quando era stato ottenuto il precedente record con 52,6 milioni di tonnellate.

Lo scorso dicembre è stato stabilito anche il nuovo record assoluto per questo mese relativamente al traffico containerizzato conteggiato il container da 20' (teu) movimentati, che è stato pari a meno di 3,0 milioni di teu, con un rialzo del +7,0% rispetto a quasi 2,8 milioni di teu nel dicembre 2016 quando era stato registrato il precedente record. In termini di peso il traffico containerizzato movimentato nel dicembre 2017, che è stato di 30,4 milioni di tonnellate, risulta superiore del +5,6% rispetto al dicembre 2016, ma inferiore rispetto al record ottenuto nel dicembre 2014 con 30,6 milioni di tonnellate.

Lo scorso dicembre, inoltre, sono state movimentate 18,7 milioni di tonnellate di rinfuse petrolifere (-6,9% sul dicembre 2016), 1,9 milioni di tonnellate di rinfuse non petrolifere (-7,3%) e 2,0 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+12,3%).

Sviluppo globale dei porti: +6,4% / Dati terzo trimestre 2017

I PORTI EUROPEI IN LIEVE FLESSIONE RISPETTO AL 2016

SHANGHAI - I volumi delle merci movimentate nei principali porti del mondo, hanno registrato un tasso di crescita del 6,4% durante il terzo trimestre del 2017, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Lo ha spiegato il rapporto annuale pubblicato dallo **Shanghai International Shipping Institute (SISI)** relativo allo studio sullo Sviluppo Globale dei

I volumi del traffico globale delle merci trasportate via mare sono aumentati anche in virtù della ripresa dell'economia globale e dell'aumento del commercio globale.

CINA + 7,9%

Nello specifico, il movimento del carico relativo ai **porti cinesi** è stato di 3,23 miliardi di tonnellate nel terzo trimestre, con un aumento del 7,9% rispetto all'anno precedente. Questa è stata la crescita più alta dal 2014 ad oggi ed è superiore del 5,8% rispetto anche alla crescita del secondo trimestre, sempre del 2017, afferma il rapporto.

COREA DEL SUD + 8,8%

Durante il terzo trimestre, i principali **porti della Corea del Sud** hanno registrato 385 milioni di tonnellate di merci movimentate, una crescita dell'8,8% su base annua, ma in lieve calo rispetto ai trimestri precedenti.

EUROPA lieve calo

Inoltre, il flusso di merci in **Europa** ha registrato un tasso di crescita annuale dell'1,1%, in calo rispetto all'1,2% registrato nel 2016.

USA +8%

Anche i volumi di carico nei **porti americani** hanno registrato il segno positivo. Nel terzo trimestre, i principali porti statunitensi hanno registrato un tasso di crescita dell'8%.

AUSTRALIA IN CRESCITA

Infine, sono aumentati anche i tassi di crescita del traffico merci nei **porti australiani**. I principali porti tra cui Port of Port Hedland +1,1%, Port of Hay Point +8,8% e Port of Brisbane 3,3%.