

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
17,18 e 19 MARZO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Protocollo con Assoporti per GNL** (La Gazzetta Marittima)
- **Autorità di Sistema Portuale** (Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Il Nautilus, La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

- "...Emergenza nel porto, ri rompono tre bitte..."
(L'Informatore Navale, Ansa, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)
- "...Ponte Doria, deserto il bando da due milioni..."
(Il secolo XIX, The Medi Telegraph)
- "...Genova e Savona sulla vetta..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Ravenna:

- "...Sì all'Hub da 50 mila Teu..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

- "...a ottobre a via lavori scavalco ferroviario..."
(Ansa, Informatore Navale, Il tirreno, The Medi Telegraph)
- "...Primo incontro di coordinamento..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

- "...Sempre più crociere..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

- "...Di Majo, valutazioni lontanen..." (Civonline)

Bari:

- "...Orchestratore di procedimenti e atti amministrativi..."
(Il Nautilus, Informazioni Marittime)

Taranto:

- "...Al Seatrade di Miami..." (La Gazzetta Marittima, Isole24ore.com)

Gioia Tauro:

- "...In crisi, MSC non porterà via le sue navi da qui..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)
- "...Accessi anomali nel porto..." (Gazzetta del sud)

Augusta:

- "...Bloccheremo l'ingresso del porto..." (La Sicilia)

Focus:

- **Il pericolo viene dal mare** (Stretto web)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare L'Avvisatore Marittimo



Protocollo con Assoport per il GNL

AVORO.

ROMA - È stato siglato al
Ministero delle Infrastrutture
(segue a pagina 10)

Protocollo con Assoport

e dei Trasporti, alla presenza del ministro Graziano Delrio, un protocollo di collaborazione tra le associazioni Assoport, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri, Confitarma e Assarmatori, per l'utilizzo del Gas naturale liquido nei porti italiani.

La direttiva "Dafi" sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi individua come noto il Gnl, gas naturale liquido, tra i carburanti su cui puntare per una riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto e il trasporto marittimo rappresenta un mercato di riferimento importante in termini di volumi e di utilizzo del Gnl quale carburante per la propulsione delle navi e per la gestione dei servizi di bordo.

Le principali associazioni di categoria degli armatori e del settore Gnl, coinvolte al tavolo con il coordinamento dell'Associazione dei Porti Italiani, metteranno a disposizione le specifiche competenze. "Questo accordo - ha dichiarato il Ministro Delrio - che sono lieto di aver promosso e ospitato qui al Mit, rappresenta una cooperazione importante per fare dei porti un volano dello sviluppo economico e dell'innovazione sostenibile. Confido in un'azione congiunta di alto livello tra le associazioni coinvolte".

"Si tratta di un accordo storico in materia - hanno dichiarato congiuntamente tutti i Presidenti delle associazioni firmatarie - Per la prima volta questo tema, così importante per lo sviluppo sostenibile dei nostri porti, viene posto all'ordine delle principali associazioni di categoria con il supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Assoport". Con l'istituzione di specifici gruppi di lavoro, i firmatari del protocollo affronteranno tutti gli aspetti legati all'uso del Gnl, e potranno sottoporre specifiche proposte e indicazioni al Tavolo istituito Assoport, che raggruppa le Autorità di Sistema di Portuale, oltre a fornire il supporto tecnico e know-how, si farà carico di trasferire, sia in sede di Partenariato della logistica e dei trasporti che in Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, i temi e le proposte che saranno convenute dal tavolo di

Informazioni Marittime

Alessandro Laghezza: "No burocrazia, le Autorità portuali vanno trasformate in spa"



"Che qualcosa nei porti non funzioni, sembra ormai evidente e innegabile. Che il male oscuro delle Autorità di Sistema Portuale sia un assetto burocratico e i vincoli operativi peggiori di quella degli Enti pubblici territoriali, è ormai palese. Molto meno evidente per molti e specialmente per i decisori politici, il conto danni che l'Italia, per queste scelte sbagliate e per una governance ingessata, dovrà e già deve pagare sui mercati internazionali". Non usa mezze misure il presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia, Alessandro Laghezza, nel denunciare il peso insostenibile della burocrazia che spesso rallenta (o addirittura paralizza) il lavoro degli enti portuali.

"Al recente convegno di Lugano "Un mare di Svizzera" – afferma Laghezza - il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, ha rilanciato l'idea che spero possa diventare in tempi brevi progetto e quindi legge, di un'autorità portuale deburocratizzata, che abbia la forma e i meccanismi decisionali e di governance di una società per azioni; una Spa che sia affidata alla guida di un Consiglio di Amministrazione che non sia composto da politici, troppo spesso ignari delle dinamiche e dei problemi del settore e del mercato, bensì da veri esperti del settore; il che implica come preconditione il superamento di quelle assurde e autolesioniste norme in vigore relative all'incompatibilità di tutti coloro che nelle scacchiere portuali e marittime hanno le competenze e le professionalità per far funzionare i porti e trasformarli in uno strumento di competitività eccezionale per il Paese".

"I porti – prosegue - hanno bisogno di un'autorità portuale, o meglio di una Spa di governance autorevole, capace di dialogare a livello internazionale e stringere partnership a tutti i livelli della catena logistica, superando il vetusto concetto della concorrenza fra porti liguri e operando in un'ottica di offerta complessiva dei porti della Liguria. Solo in questo modo si potrà approfittare delle opportunità che i profondi e rapidissimi mutamenti in atto nel mercato internazionale, anche e specialmente nel numero di player in grado di imporre il cambiamento. Governare un sistema come quello dei porti liguri significa porsi in lizza per offrire un sistema portuale Italia davvero alternativo al Northern range non solo per recuperare container in fuga dal nord ovest italiano, ma per penetrare anche con una politica di marketing aggressiva nella Mitteleuropa".

"E solo con un soggetto autorevole, dotato di competenze – conclude il presidente degli spedizionieri spezzini - potrà essere giocata la partita con i grandi gruppi terminalistici e i colossi armatoriali, bilanciando gli interessi dei traffici con quelli dei territori e facendo delle città portuali eccezionali produttori di ricchezza e occupazione anche per le comunità locali. Ma questo potrà avvenire solo se il sistema dei porti liguri, come sottolineato dal presidente Toti, sarà percepito, attraverso un abbattimento della burocrazia e un'affermazione delle professionalità, come un unicum, e come la porta di ingresso a quella che è la più importante concentrazione produttiva d'Europa".

Alessandro Laghezza: “No” alla burocrazia. Le Autorità Portuali vanno trasformate in Spa

Il presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia interviene sul tema della paralisi burocratica delle Autorità di sistema portuali

La Spezia, 16 marzo 2018 – “Che qualcosa nei porti non funzioni, sembra ormai evidente e innegabile. Che il male oscuro delle Autorità di Sistema Portuale sia un assetto burocratico e i vincoli operativi peggiori di quella degli Enti pubblici territoriali, è ormai palese.

Molto meno evidente per molti e specialmente per i decisori politici, il conto danni che l'Italia, per queste scelte sbagliate e per una governance ingessata, dovrà e già deve pagare sui mercati internazionali”.

“Al recente convegno di Lugano “Un mare di Svizzera” – afferma Laghezza -il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, ha rilanciato l'idea che spero possa diventare in tempi brevi progetto e quindi legge, di un'autorità portuale deburocratizzata, che abbia la forma e i meccanismi decisionali e di governance di una società per azioni; una Spa che sia affidata alla guida di un Consiglio di Amministrazione che non sia composto da politici, troppo spesso ignari delle dinamiche e dei problemi del settore e del mercato, bensì da veri esperti del settore; il che implica come precondizione il superamento di quelle assurde e autolesioniste norme in vigore relative all'incompatibilità di tutti coloro che nelle scacchiere portuali e marittime hanno le competenze e le professionalità per far funzionare i porti e trasformarli in uno strumento di competitività eccezionale per il Paese”.

“I porti – prosegue -hanno bisogno di un'autorità portuale, o meglio di una Spa di governance autorevole, capace di dialogare a livello internazionale e stringere partnership a tutti i livelli della catena logistica, superando il vetusto concetto della concorrenza fra porti liguri e operando in un'ottica di offerta complessiva dei porti della Liguria.Solo in questo modo si potrà approfittare delle opportunità che i profondi e rapidissimi mutamenti in atto nel mercato internazionale, anche e specialmente nel numero di player in grado di imporre il cambiamento. Governare un sistema come quello dei porti liguri significa porsi in lizza per offrire un sistema portuale Italia davvero alternativo al Northern range non solo per recuperare container in fuga dal nord ovest italiano, ma per penetrare anche con una politica di marketing aggressiva nella Mitteleuropa”.

“È solo con un soggetto autorevole, dotato di competenze – conclude il presidente degli spedizionieri spezzini – potrà essere giocata la partita con i grandi gruppi terminalistici e i colossi armatoriali, bilanciando gli interessi dei traffici con quelli dei territori e facendo delle città portuali eccezionali produttori di ricchezza e occupazione anche per le comunità locali. Ma questo potrà avvenire solo se il sistema dei porti liguri, come sottolineato dal presidente Toti, sarà percepito, attraverso un abbattimento della burocrazia e un'affermazione delle professionalità, come un unicum, e come la porta di ingresso a quella che è la più importante concentrazione produttiva d'Europa”.

Il Nautilus

L'ANCI nel coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale



ROMA – Hanno deciso: i Comuni italiani saranno rappresentati in seno al Coordinamento nazionale delle Autorità di Sistema Portuale. L'ANCI, l'Associazione Nazionale dei Comuni italiani, ha scelto come suoi rappresentanti i sindaci di Livorno, Filippo Nogarin, e quello di Catania, Giuseppe Falcomatà, nella Conferenza nazionale di coordinamento, organo importante e strategico della riforma Delrio sulla portualità italiana. La scelta su tali sindaci non è stata casuale ma mirata e qualificata, come si legge nel comunicato ANCI. Filippo Nogarin, sindaco di Livorno, è anche presidente dell'Associazione delle Città portuali in seno all'ANCI. Ricordiamo che Nogarin è salito alla ribalta delle cronache marittimo-portuali per le sue ultime battaglie nel rivendicare una posizione nel comitato di gestione dell'AdSP di Livorno a rappresentare la città e l'intero territorio. Figura politica, quella di un sindaco di una città, che era in contrasto con la legge di riforma che prevede un comitato di gestione più di problemi tecnico-portuali che amministrativo-politici; tesi, quella del sindaco Nogarin sostenuta dall'intera associazione ANCI.

E per questo, si pensa ripescato e rimesso a rappresentare i Comuni nella Conferenza nazionale di coordinamento. Giuseppe Falcomatà, sindaco di Catania, porta avanti la considerazione che la riforma Delrio non può mettere da parte i sindaci di un sistema portuale e quindi punta il dito sui decreti Delrio/Madia che intendono escludere i politici da una programmazione e governance portuale. Intanto, lo scenario politico italiano è cambiato, con forte bocciatura del "pensiero-portuale" PD (Renzi – Gentiloni). Si era pensato anche a un ricorso ANCI alla Corte Costituzionale per correggere il decreto e ammettere i sindaci nella gestione delle AdSP e questo prima delle elezioni del 4 marzo.

Sicuramente, oggi, si apre un nuovo scenario politico nazionale per permettere dei correttivi alla riforma e che comunque dovrà interessare il nuovo Parlamento. I sindaci di Livorno e di Catania saranno mercoledì prossimo 21, a Roma, per ricorrere come Associazione delle Città portuali alla Corte Costituzionale contro i decreti Delrio/Madia e sostenuti dall'ANCI.

Abele Carruezzo

I nostri porti e la torre di Babele

LIVORNO - Nel grande Babele - non si sa quando, sistema logistico rischiano che i tempi dell'economia domani naufraghi. Al ministro Antonio Fulvi rischiano di un governo nazionale come, se e con chi - le ri- di diventare pesanti, richiedono decisioni in real time, possibilmente non (segue in ultima pagina)

I nostri porti e la torre

Delirio tutti riconoscono di aver lanciato progetti, come la "cura del ferro" e la riforma della 84/94, che dormicchiavano da anni. Onore al merito. Ma altrettanto chiaramente, siamo ancora in attesa del piano nazionale integrato della logistica, cui sono rinviate molte scelte operative, e anche sulla riforma portuale siamo, come minimo, a metà del guado. Mancano decreti, mancano molti degli organi centrali di controllo, rimane aperta la diatriba sui sindaci nei comitati di gestione delle AdSP (e l'Anci è già all'attacco: tra pochi giorni il ricorso alla Corte Costituzionale). E intanto i porti concorrenti corrono. Ultima notizia: i porti spagnoli hanno tagliato del 10% le tasse portuali per favorire i traffici.

E noi, con il continuo massacro della burocrazia su chi lavora con le navi e le banchine?

Sono piccole beghe di poco conto? Non tanto, non proprio. Prendiamo il tema della risposta dello Stato centrale al gigantismo delle full-containers: la ratio della riforma con i sistemi portuali - che dovevano essere, idealmente, non più di 5 invece degli attuali 15 - era in una programmazione condivisa delle infrastrutture dedicate. Per l'Alto e Medio Tirreno è invece ancora irrisolto l'assalto alla diligenza tra Civitavecchia, Livorno, La Spezia e Genova: quattro sistemi (o meglio, tre e mezzo) nel raggio di poche decine di chilometri l'uno dall'altro, tutti progettati a strutture

"mega" per fullcontainers "mega". Con Genova in vantaggio temporale, visto che nei giorni scorsi ha fatto entrare a Voltri già le prime 17 mila Teu di Msc; con Livorno che ha accelerato finalmente ("Adelante Pedro, con juccio!") sulla Darsena Europa, ma con tempi ancora a dir poco incerti; e con La Spezia che

malgrado le problematiche stradali dell'ultimo miglio vede lavorata la Lste che non ha certo intenzione di essere tagliata fuori.

Sono scelte, quelle che abbiamo accennato, che solo in parte possono essere demandate ai privati, anche ai più potenti. Msc per esempio, per bocca del suo Number One Gianluigi Aponte, punta su Genova e una he

su Livorno: ma quest'ultimo porto, dove entrano già grazie a scelte coraggiose dell'Autorità Marittima e dell'Autorità portuale le 9 mila Teu da Lorenzini, aspetta che progetti altrettanto coraggiosi diventino lavori concreti. Vogliamo elencarne qualcuno? Ferrovia ad alta capacità sulla Firenze-Bologna-Padova, tombamento dei Navicelli e nuova viabilità al Culambone, "passante" per il retroporto, rinvio del sia ferroviario che stradale veloce con Piombino, dighe di protezione esterna della Darsena Europa, eccetera. Tutte scelte già codificate, in parte progetti avviati, ma ancora e soltanto sulla carta. Viene da dire, sempre maltrattando il Manzoni: "Adelante Pedro, ma urgente, mi y rapido por favor!".

L'Informatore Navale

Emergenza nel porto di Genova: si rompono 3 bitte in pochi mesi.



Genova, 18 marzo 2018 – Tre bitte spezzate in poche settimane passando attraverso tre fornitori. Le analisi fatte sulla prima bitta che si è rotta, si è pensato a un difetto di fabbricazione, sono in corso indagini con la Capitaneria di porto per capire se ci sono altri motivi, visto che in fondo sono state impiantate già otto anni. Con le nuove navi da crociera, più grandi, le bitte in ghisa, di peso di 120 tonnellate, sono soggette a maggiori sollecitazioni, ma erano state progettate per il peso, le dimensioni: la forma, già pensando alle navi di nuova generazione. “E dovevano essere certificate per tiri anche per queste navi”, al terminal container Vte di Pra’, il principale del porto di Genova, mentre due anni fa si era rotta in fase di prova una bitta, ordinata da Psa-Vte alla stessa ditta che ha fornito quelle di Ponte dei Mille, ma la questione si è risolta subito. “Noi le bitte ce le siamo ordinate, le abbiamo provate con due rimorchiatori e una non ha risposto bene. Abbiamo capito che era un problema di saldature, abbiamo chiamato il fornitore, che le hanno subito fatte cambiare tutte.”, Danesi, numero uno del terminal e alla guida di Psa in Italia. Bisogna ammettere però che ad avere l’ordine tra le mani lo ha avuto una cooperativa italiana, che ha passato l’ordine ad un’azienda cinese che è tornata in Italia passando attraverso un’altra azienda.

Porto Genova: emergenza per bitte cinesi che si rompono

L'Autorità: 'Probabile difetto di fabbricazione, le nuove tra un mese'



In pochi mesi se ne sono rotte tre. L'ultima l'11 marzo, spezzata dal cavo di ormeggio della nave da crociera Msc Meraviglia. Tre bitte di ormeggio a Ponte dei Mille, cuore del terminal crociere di Genova, che sono "saltate" negli ultimi mesi. La Procura indaga contro ignoti. Non era mai avvenuto nella storia del porto. Sono bitte installate durante i lavori di rifacimento della banchina di Ponte dei Mille, nel 2010, appaltati dall'Autorità portuale a Coopsette che le aveva acquistate dalla Fonderie Belli, che le avrebbe fatte realizzare in Cina. "Cambiamo tutte le bitte di quella commessa, una decina, arriveranno entro un mese. Le abbiamo ordinate ad una ditta italiana che produce in Italia.

Non abbiamo avuto problemi in altri parte del porto - spiega Marco Sanguineri, segretario generale del porto - In base alle analisi fatte sulla prima bitta che si è rotta si può pensare a un difetto di fabbricazione, prosegue, "ma sono in corso indagini con la Capitaneria per capire se ci sono altre cause, visto che in fondo sono rimaste lì otto anni".

Con le nuove navi da crociera, più grandi, le bitte in ghisa, 120 tonnellate, sono soggette a maggiori sollecitazioni, ma erano state progettate per portata, peso, dimensioni e forma già pensando alle navi di nuova generazione. "E dovevano essere certificate per tiri compatibili anche su queste navi", sottolinea Sanguineri Al terminal container Vte di Pra', il principale del porto di Genova, due anni fa si era rotta in fase di prova una bitta, ordinata da Psa-Vte alla stessa ditta che ha fornito quelle di Ponte dei Mille, ma la questione si è risolta subito. "Noi le bitte ce le siamo ordinate, le abbiamo provate con due rimorchiatori e una non ha risposto bene. Abbiamo capito che era un problema di saldature, abbiamo chiamato il fornitore, ce le siamo fatte cambiare tutte e gli facciamo fare le radiografie per vedere se la fusione è adeguata", dice Gilberto Danesi, numero uno del terminal e alla guida di Psa in Italia. (ANSA).

PORTO DI GENOVA

Banchine fuori uso rischio "esilio" per le navi Msc

PONTE dei Mille è fuori uso e per la durata dei lavori di ripristino Msc potrebbe dirottare le sue navi da crociera a Spezia. In un mese e mezzo Genova perderebbe 30 mila turisti.
DELL'ANTICO e QUARATI >> 8 e 17

PORTO, ALLARME SPAZI DOPO L'ULTIMO INCIDENTE. FUORI USO ANCHE PONTE CARACCILO IN CASO DI FORTE VENTO

Crociere, a rischio l'arrivo delle navi Msc

La città potrebbe perdere 30 mila turisti in un mese e mezzo. Mancati incassi per 1,5 milioni

MATTEO DELL'ANTICO
ALBERTO QUARATI

IL PORTO rischia una batosta senza precedenti. Dolorosa per l'intera città, sia dal punto di vista economico che dell'immagine. Il dossier - ormai aperto da mesi - riguarda le precarie condizioni delle banchine dove attraccano delle navi da crociera. La situazione è precipitata dopo la rottura di una bitta a Ponte dei Mille la scorsa settimana. Ieri la nave "Msc Meraviglia", vista l'ingibilità della struttura, è dovuta attraccare a Ponte Caracciolo ma la soluzione individuata dall'Autorità di sistema portuale - seppur provvisoria - rischia di essere messa subito al bando. C'è di più: potrebbe mettere a rischio tutti gli scali delle navi da crociera di Msc da qui ai prossimi 45 giorni.

Secondo quanto risulta al Secolo XIX, infatti, l'accosto di Ponte Caracciolo non è utilizzabile in caso di forte vento,

perché non è considerato sicuro durante la manovra delle navi in fase di ormeggio. Questo limite, da valutare di volta in volta in base alle condizioni meteo, potrebbe spingere la compagnia Msc a lasciare il porto, destinando la Spezia, per il tempo necessario al ripristino dell'accosto di Ponte dei Mille: circa un mese e mezzo. Le ripercussioni per il porto e l'intera città sarebbero pesanti: in 45 giorni rischiano di saltare sei arrivi di navi Msc, per un totale di 30 mila passeggeri, divisi equamente fra imbarchi e transiti. Secondo un'indagine fatta sul settore delle crociere in porto dalla società "Risposte Turismo", la spesa pro capite per i turisti in imbarco è 80 euro, mentre per quelli in transito è di 20 euro. Considerato il traffico passeggeri che lo scalo rischia di perdere nelle prossime settimane, i mancati introiti per la città si potrebbero

aggirarsi intorno al milione e mezzo di euro ai quali andrebbe aggiunto un evidente danno di immagine. I lavori di messa in sicurezza delle banchine spettano a Palazzo San Giorgio che potrà riaprire gli accosti oggi fuori uso solamente dopo l'ok da parte della Capitaneria di porto. Il problema relativo ai tempi pare, però, non essere risolvibile. Il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, ha dato incarico ai dirigenti di Palazzo San Giorgio di far arrivare nuove bitte e sostituire quelle considerate difettose, in totale dieci prodotte in Cina. L'Authority ha effettuato l'ordine ad una ditta della provincia di Novara, ma prima della consegna passerà più di un mese. Le bitte dovranno poi essere installate in banchina e la Capitaneria dovrà dare il via libera.

«Non abbiamo avuto problemi in altre parti del porto. In base alle analisi fatte sulla prima bitta che si è rotta si può pensare a un difetto di fabbricazione, ma sono in corso indagini con la Capitaneria», spiega Marco Sanguinetti, segretario

- segue

generale dell'Autorità di sistema portuale. Con le nuove mega-navi da crociera le bitte in ghisa sono soggette a maggiori sollecitazioni ma erano state progettate per portata, peso, dimensioni e forma già

pensando alle unità di nuova generazione. «Dovevano essere certificate per tiri compatibili anche su queste navi», sottolinea Sanguineri.

Al terminal container Vte di Pra', quello che movimentava più contenitori in tutto il porto, due anni fa si era rotta in fase di prova una bitta, ordinata alla stessa impresa che ha fornito quelle di Ponte dei Mille, ma la questione si è risolta subito. «Noi le bitte ce le siamo ordinate, le abbiamo provate con due rimorchiatori e una non ha risposto bene. Abbiamo capito che era un problema di saldature, abbiamo chiamato il fornitore, ce le siamo fatte cambiare tutte e gli facciamo fare le radiografie per vedere se la fusione è adeguata», spiega Gilberto Danesi, numero uno del terminal.

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it
quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUN DIRITTO RISERVATO

PONTE DEI MILLE

La banchina tornerà operativa tra circa 45 giorni dopo l'installazione delle nuove bitte

AUTORITÀ PORTUALE

Il segretario Sanguineri: «Stiamo facendo delle indagini con la Capitaneria»

I numeri



6
scali a rischio
in 45 giorni



30mila
I passeggeri coinvolti
15 mila in imbarco
15 mila in transito

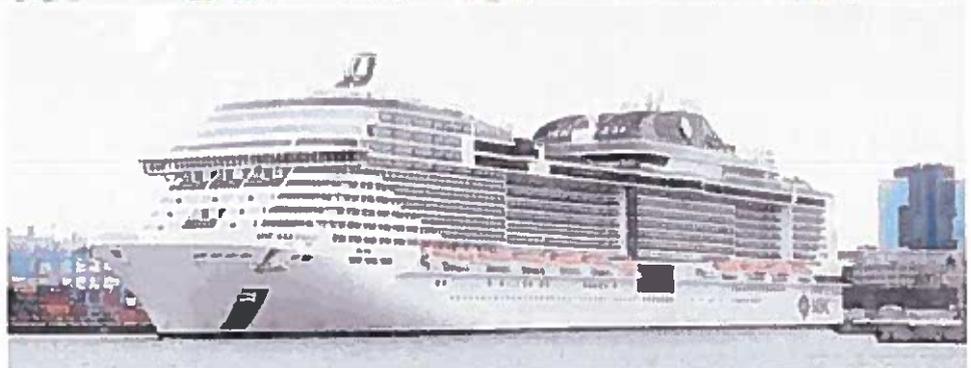


80 euro
la spesa media
dei crocieristi
in imbarco

20 euro
la spesa media
dei crocieristi
in transito



1,5 milioni
la possibile
perdita
per la città



La nave da crociera "Msc Meraviglia" ormeggiata ieri a Ponte Caracciolo

FANBAKOR

Il Secolo XIX

VERSO LA SPEZIA

Porto di Genova, a rischio l'arrivo delle navi di Msc Crociere

GENOVA. Le navi di Msc Crociere, per i prossimi 45 giorni, potrebbero lasciare il porto di Genova e scalare il porto della Spezia. La decisione potrebbe essere presa nelle prossime ore, vista la mancanza di accosti in banchina nel capoluogo ligure dopo l'ultimo incidente che ha provocato la rottura di una bitta a Ponte dei Mille, rendendo di fatto il molo impraticabile. Ieri la nave Msc Meraviglia è attraccata a Ponte Caracciolo ma la soluzione - provvisoria - non è praticabile in caso di forte vento. Se la compagnia ginevrina dovesse lasciare temporaneamente Genova, la città perderebbe l'arrivo di circa 30mila crocieristi per un danno economico di mancati introiti di 1,5 milioni di euro durante un totale di sei scali. Ponte dei Mille, secondo le previsioni dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, dovrebbe tornare operativo tra circa 45 giorni. Le nuove bitte - in totale dieci - sono state ordinate ad una ditta della provincia di Novara. Dovranno essere installate in banchina e la Capitaneria dovrà dare il via libera.

M. D. A.

Crociere, ancora problemi a Genova: Msc Meraviglia spostata a Ponte Caracciolo

Genova - La nave è attraccata a Ponte Caracciolo invece che a Ponte dei Mille.



Genova - **Ancora problemi nel porto di Genova per quanto riguarda le crociere.** Questa mattina la nave "[Msc Meraviglia](#)" è attraccata a Ponte Caracciolo invece che a Ponte dei Mille dove la banchina, dopo la rottura di una bitta, non ha avuto l'agibilità da parte della Capitaneria di porto. Non era mai avvenuto nella storia dello scalo. Sono bitte installate durante i lavori di rifacimento della banchina di Ponte dei Mille, nel 2010, appaltati dall'Autorità portuale a Coopsette che le aveva acquistate dalla Fonderie Belli, che le avrebbe fatte realizzare in Cina.

«Cambiamo tutte le bitte di quella commessa, una decina, arriveranno entro un mese. Le abbiamo ordinate ad una ditta italiana che produce in Italia. Non abbiamo avuto problemi in altri parte del porto - spiega Marco Sanguineri, segretario generale del porto - In base alle analisi fatte sulla prima bitta che si è rotta si può pensare a un difetto di fabbricazione, prosegue, «ma sono in corso indagini con la Capitaneria per capire se ci sono altre cause, visto che in fondo sono rimaste lì otto anni». Con le nuove navi da crociera, più grandi, le bitte in ghisa, 120 tonnellate, sono soggette a maggiori sollecitazioni, ma erano state progettate per portata, peso, dimensioni e forma già pensando alle navi di nuova generazione. «E dovevano essere certificate per tiri compatibili anche su queste navi», sottolinea Sanguineri.

Al terminal container Vte di Pra', il principale del porto di Genova, due anni fa si era rotta in fase di prova una bitta, ordinata da Psa-Vte alla stessa ditta che ha fornito quelle di Ponte dei Mille, ma la questione si è risolta subito. «Noi le bitte ce le siamo ordinate, le abbiamo provate con due rimorchiatori e una non ha risposto bene. Abbiamo capito che era un problema di saldature, abbiamo chiamato il fornitore, ce le siamo fatte cambiare tutte e gli facciamo fare le radiografie per vedere se la fusione è adeguata», dice Gilberto Danesi, numero uno del terminal e alla guida di Psa in Italia.

L'APPALTO DI PALAZZO SAN GIORGIO PER IL TRAFFICO PASSEGGERI

Ponte Doria, deserto il bando da due milioni

Prevista l'installazione di nuove passerelle: nessun operatore ha partecipato alla gara

SUL VERBALE redatto dai tecnici dell'Autorità di sistema portuale si legge «gara deserta». Tradotto: nessun operatore ha partecipato al bando del valore di circa due milioni di euro - per la realizzazione delle nuove passerelle di Ponte Doria.

Le strutture, secondo i programmi di Palazzo San Giorgio, dovranno consentire il passaggio dei passeggeri durante le fasi di imbarco, sia per quanto riguarda le navi da crociera che i traghetti.

Ora il bando di gara potrebbe essere nuovamente pubblicato, forse con qualche modifica, nei prossimi giorni. Pare comunque strano che, specialmente in questo periodo di forte crisi per le imprese, nessuna azienda abbia deciso di farsi avanti di fronte ad una commessa da oltre due milioni di euro. Il valore dell'appalto potrebbe essere stato considerato troppo basso rispetto al lavoro da portare a termine, oppure le imprese che operano in que-

sto settore potrebbero essere già tutte impegnate in altri lavori e non avrebbero potuto rispettare le scadenze imposte dall'Authority.

Lo scorso settembre una porzione della banchina di Ponte Doria è improvvisamente ceduta. Il pontile è stato interdetto sia alle navi da crociera che ai traghetti per motivi di sicurezza. A causare l'incidente potrebbero essere state le correnti provocate dalle eliche delle navi che con il tempo hanno sca-

vato e minato le fondamenta dell'attracco. Anni fa, per lo stesso motivo, era collassato Ponte Assereto, distante solo poche decine di metri da Ponte Doria. Due le possibili soluzioni per evitare i danni ai moli: imporre alle navi di effettuare le manovre con l'ausilio dei rimorchiatori oppure prevedere manutenzioni periodiche per risanare i danni provocati dall'erosione.

M.D.A.

Genova, deserto il bando da due milioni

Genova - Sul verbale redatto dai tecnici dell'Autorità di sistema portuale si legge«gara deserta». Tradotto: nessun operatore ha partecipato al bando - del valore di circa due milioni di euro - per la realizzazione delle nuove passerelle di Ponte Doria



Genova - Sul verbale redatto dai tecnici dell'Autorità di sistema portuale si legge«gara deserta». Tradotto: nessun operatore ha partecipato al bando - del valore di circa due milioni di euro - per la realizzazione delle nuove passerelle di Ponte Doria.

Le strutture, secondo i programmi di Palazzo San Giorgio, dovranno consentire il passaggio dei passeggeri durante le fasi di imbarco, sia per quanto riguarda le navi da crociera che i traghetti. Ora il bando di gara potrebbe essere nuovamente pubblicato, forse con qualche modifica, nei prossimi giorni. Pare comunque strano che, specialmente in questo periodo di forte crisi per le imprese, nessuna azienda abbia deciso di farsi avanti di fronte ad una commessa da oltre due milioni di euro. Il valore dell'appalto potrebbe essere stato considerato troppo basso rispetto al lavoro da portare a termine, oppure le imprese che operano in questo settore potrebbero essere già tutte impegnate in altri lavori e non avrebbero potuto rispettare le scadenze imposte dall'Authority. **Lo scorso settembre una porzione della banchina di Ponte Doria è improvvisamente** ceduta. Il pontile è stato interdetto sia alle navi da crociera che ai traghetti per motivi di sicurezza. A causare l'incidente potrebbero essere state le correnti provocate dalle eliche delle navi che con il tempo hanno scavato e minato le fondamenta dell'attracco. Anni fa, per lo stesso motivo, era collassato Ponte Assereto, distante solo poche decine di metri da Ponte Doria. Due le possibili soluzioni per evitare i danni ai moli: imporre alle navi di effettuare le manovre con l'ausilio dei rimorchiatori oppure prevedere manutenzioni periodiche per risanare i danni provocati dall'erosione.

L'ANALISI SULLE TABELLE ESPO. I TRAGHETTI RISORSA CHIAVE PER LE BANCHINE ITALIANE

Porti, Genova e Savona sulla vetta

I dati del 2017: record nel tonnelloaggio, nei container e nei passeggeri

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. I porti italiani hanno assorbito bene la rivoluzione amministrativa della riforma Delrio, arrivata con la fine del 2017 al suo primo intero anno di esecutività. Secondo una prima ricognizione del *Secolo XIX* - *the MediTelegraph* sulle tabelle di traffico Espo fornite dalle Autorità di sistema portuale italiano lo scorso anno è stato positivo per le banchine italiane.

In termini statistici, l'aggregazione fa bene ai porti di **Genova e Savona**: i due scali insieme sommano il maggiore tonnelloaggio italiano (69,1 milioni, +8,5%), il maggior numero di container movimentati (2,6 milioni di teu, +13,3%), il maggior numero di passeggeri con 4,2 milioni di persone, ma in flessione del 3,1% e se si escludono i dati sul traffico sotto le 20 miglia, che spingono gli 1,8 milioni di persone transitate a **Napoli-Salerno** fino a quota 7,3 milioni.

In generale, la vera carta vincente dei porti italiani è il traffico dei traghetti di merci rotabili (ro-ro), in forte crescita in tutti gli scali del Paese, dove si consolidano i porti storicamente più forti nel segmento (Napoli grazie a Salerno, Genova e Savona, Trieste, presumibilmente anche Livorno-Piom- bino di cui però non sono anco-

ra disponibili i traffici) e vede nel contempo portare nuove opportunità agli scali che puntano su questo traffico (La Spezia grazie a **Marina di Carrara** +71,1%, **Venezia** +44,8% e **Bari** +13,4% su volumi già consistenti).

È confermata invece la crisi dei porti di trasbordo: **Gioia Tauro** con 2,4 milioni di teu scende sotto Genova in classifica, per ora solo parzialmente compensata dal traffico auto (+716,2%); **Taranto** lavora con l'Ilva ma segna meno su tutte le tipologie di traffico (container -100% a quota zero) a parte le crociere (ma su volumi minimi, 8.500 passeggeri +100%); di **Cagliari** sono noti solo i numeri del terminal container (433 mila teu, -35,5%) delle crociere (in forte crescita: 430 mila passeggeri, +70%) ma non ancora il tonnelloaggio aggregato di tutti gli scali della Sardegna.

«Il traffico ro-ro si conferma il valore aggiunto del nostro Paese - spiega Umberto Masucci, vice-presidente della Federazione del Mare - e il traffico per eccellenza nel Mediterraneo: secondo i più recenti studi demografici, la nostra area nel 2050 avrà 650 milioni di abitanti contro i 450 attuali, e saranno quasi equivalenti agli abitanti di tutta Europa. Un peso demografico che si rifletterà sui traffici, e richiedendo mezzi e infrastrutture portuali più flessibili del solo sistema portacontainer-terminal container. L'intermodalità è la chiave di crescita, e questi numeri lo dimostrano. Nel ro-ro,

ma anche nel terminalismo, interpretato in maniera positiva a **Trieste**, dove il traffico su treno credo sfiori 50% (e dove il traffico container è cresciuto del 26,6% a 616 mila teu) e in senso negativo a **Gioia Tauro**, dove è evidente che la sola forza lavoro del terminal non può competere con i prezzi del Nord Africa o della stessa Malta».

«Analizzando i dati - osserva Gian Enzo Duci, coordinatore di Confmare - notiamo una progressiva polarizzazione dei traffici verso gli scali più grandi, che hanno quindi una maggiore capacità di effettuare un numero più alto di investimenti. Io credo che questo fenomeno si accentuerà in maniera ancora più marcata nel con il 2018, insieme a una ripresa del traffico crociere, che nel 2017 hanno pagato lo spostamento di una serie di unità dal Mediterraneo all'Asia».

Nell'esposizione dei dati, il porto di Napoli ha messo in evidenza la crescita della movimentazione di gas naturale liquefatto (un milione, +20,7%) e un forte aumento si riscontra anche alla **Spezia Marina di Carrara** (443 mila tonnellate, +201,4%): «Un dato da tenere d'occhio - spiega Giovanni Satta, docente alla Facoltà di Economia dell'Università di Genova - perché dopo l'accordo tra Assoport e Mit siamo entrati nel vivo, e a breve gli enti dovranno individuare le aree per lo stoccaggio, in linea con il portato degli ordinamenti internazionali».

- segue

I primi cinque porti italiani per tonnellaggio

PORTO	Complessivo milioni ton	Container	RO-RO milioni ton	Carichi secchi milioni ton	Carichi liquidi milioni ton
Genova-Savona	69,1 +8,5%	2,6 +13,3% milioni teu	13,0 +14,5%	5,8 +16,0%	21,8 +3,3%
Trieste	61,9 +4,5%	616 +26,6% mila teu	8,8 +4,4%	1,6 -16,8%	43,7 +2,3%
Augusta-Catania	36,0 +7,7%	50 +1,9% mila teu	7,7 +10,5%	1,5 +36,6%	26,2 +5,6%
Napoli-Salerno	29,8 +7,1%	964 +10,5% mila teu	13,8 +7,4%	nd nd	5,0 -2,9%
Ravenna	25,9 +0,1%	223 -4,8% mila teu	1,7 -6,7%	11,4 +6,3%	4,5 +4,8%

Porti, la fusione fa decollare i traffici di Genova e Savona / ANALISI

Genova - I dati del 2017: record nel tonnellaggio, nei container e nei passeggeri.



Genova - I porti italiani hanno assorbito bene la rivoluzione amministrativa della riforma Delrio, arrivata con la fine del 2017 al suo primo intero anno di esecutività. Secondo una prima ricognizione del Secolo XIX-The MediTelegraph sulle tabelle di traffico Espo fornite dalle Autorità di sistema portuale italiano **lo scorso anno è stato positivo per le banchine italiane.**

In termini statistici, l'aggregazione fa bene ai porti di **Genova e Savona**: i due scali insieme sommano il maggiore tonnellaggio italiano (69,1 milioni, +8,5%), il maggior numero di container movimentati (2,6 milioni di teu, +13,3%), il maggior numero di passeggeri con 4,2 milioni di persone, ma in flessione del 3,1% e se si escludono i dati sul traffico sotto le 20 miglia, che spingono gli 1,8 milioni di persone transitate a Napoli-Salerno fino a quota 7,3 milioni.

In generale, la vera carta vincente dei porti italiani è il traffico dei traghetti di merci rotabili (ro-ro), in forte crescita in tutti gli scali del Paese, dove si consolidano i porti storicamente più forti nel segmento (Napoli grazie a Salerno, Genova e Savona, **Trieste**, presumibilmente anche Livorno-Piombino di cui però non sono ancora disponibili i traffici) e vede nel contempo portare nuove opportunità agli scali che puntano su questo traffico (**La Spezia** grazie a **Marina di Carrara**+71,1%, **Venezia** +44,8% e **Bari** +13,4% su volumi già consistenti).

È confermata invece la crisi dei porti di trasbordo: **Gioia Tauro** con 2,4 milioni di teu scende sotto Genova in classifica, per ora solo parzialmente compensata dal traffico auto (+716,2%); **Taranto** lavora con l'Ilva ma segna meno su tutte le tipologie di traffico (container -100% a quota zero) a parte le crociere (ma su volumi minimi, 8.500 passeggeri +100%); di **Cagliari** sono noti solo i numeri del terminal container (433 mila teu, -35,5%) delle crociere (in forte crescita: 430 mila passeggeri, +70%) ma non ancora il tonnellaggio aggregato di tutti gli scali della Sardegna.

- segue

«Il traffico ro-ro si conferma il valore aggiunto del nostro Paese - spiega Umberto Masucci, vice-presidente della Federazione del Mare - e il traffico per eccellenza nel Mediterraneo: secondo i più recenti studi demografici, la nostra area nel 2050 avrà 650 milioni di abitanti contro i 450 attuali, e saranno quasi equivalenti agli abitanti di tutta Europa. Un peso demografico che si rifletterà sui traffici, e richiedendo mezzi e infrastrutture portuali più flessibili del solo sistema portacontainer-terminal container. L'intermodalità è la chiave di crescita, e questi numeri lo dimostrano. Nel ro-ro, ma anche nel terminalismo, interpretato in maniera positiva a **Trieste**, dove il traffico su treno credo sfiori 50% (e dove il traffico container è cresciuto del 26,6% a 616 mila teu) e in senso negativo a Gioia Tauro, dove è evidente che la sola forza lavoro del terminal non può competere con i prezzi del Nord Africa o della stessa Malta». «Analizzando i dati - **osserva Gian Enzo Duci, coordinatore di Confmare** - notiamo una progressiva polarizzazione dei traffici verso gli scali più grandi, che hanno quindi una maggiore capacità di effettuare un numero più alto di investimenti. Io credo che questo fenomeno si accentuerà in maniera ancora più marcata nel con il 2018, insieme a una ripresa del traffico crociere, che **nel 2017 hanno pagato lo spostamento di una serie di unità dal Mediterraneo all'Asia**».

Nell'esposizione dei dati, il porto di Napoli ha messo in evidenza la crescita della movimentazione di gas naturale liquefatto (un milione, +20,7%) e un forte aumento si riscontra anche alla **Spezia-Marina di Carrara** (443 mila tonnellate, +201,4%): «Un dato da tenere d'occhio - spiega Giovanni Satta, docente alla Facoltà di Economia dell'Università di Genova - perché dopo l'accordo tra Assoport e Mit siamo entrati nel vivo, e a breve gli enti dovranno individuare le aree per lo stoccaggio, in linea con il portato degli ordinamenti internazionali».

Ravenna, sì all'Hub da 500 mila teu / INTERVISTA

Ravennac - Il presidente Rossi: «La capacità aumenterà del 40 per cento». In arrivo un impianto di trattamento dei fanghi per smaltire il materiale di escavo dei fondali.

Ravenna - Il Cipe ha approvato il progetto Hub del porto di Ravenna, che prevede l'approfondimento dei fondali (a -12,5 metri nella prima fase e a -14,5 nella seconda), una nuova banchina per i container di 1.000 metri nel terminal Sapir e il rafforzamento di 6.500 metri di banchina già esistente, la realizzazione di aree logistiche su 200 ettari. L'investimento della prima fase è di 235 milioni di euro, ma le risorse attivate da questo progetto, fra opere aggiuntive e investimenti privati, arrivano a 500 milioni. La decisione è stata accolta con soddisfazione da Daniele Rossi, che da dicembre 2016 è presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale.

Come è stata applicata la riforma a Ravenna?

«Ha funzionato subito bene e reso più efficiente il processo amministrativo. A Ravenna gli organi dell'Authority erano completi e funzionanti già dopo tre mesi. Non abbiamo avuto le problematiche di altre Autorità di sistema rimaste con organi vacanti perché c'è stata un'ottima collaborazione fra le istituzioni. E' importante la riduzione dei membri del Comitato di gestione a tre, oltre al presidente. E' un organo dinamico, veloce, facile da gestire, che si riunisce almeno una volta al mese, composto per legge da persone competenti».

Quale sarà il futuro del porto?

«Tutte le iniziative sono mirate a consolidare il core-business. Ci concentriamo sulle tipologie di merce in cui storicamente Ravenna è leader in Italia, come rinfuse e traghetti. Al tempo stesso la recente approvazione da parte del Cipe del progetto Hub ci consente di tenere conto di altre tipologie, come i container. Ci sono spazi di crescita importanti, anche se non sulla stessa scala dei nostri vicini Venezia e Trieste. Grazie a nuovo terminal, fondali e aree logistiche, intendiamo aumentare il traffico del 30-40 per cento, da 220 mila a 4-500 mila sul lungo periodo. Poi puntiamo sui servizi, cioè sulle aree logistiche collegate alla due nuove stazioni ferroviarie. Metà dei 200 ettari sarà gestita direttamente dal terminalista Sapir, l'altra metà sarà urbanizzata dall'Authority e messa a disposizione di chi lo richiederà. Entrambe le aree sono a ridosso delle banchine e non richiederanno movimento di merci fuori dalla cinta portuale».

Che ruolo gioca l'intermodalità ferroviaria?

- segue

«La ferrovia è un'opportunità di sviluppo per il sistema ravennate: oggi incide per il 13 per cento dei volumi movimentati, ma ci sono grandi opportunità di crescita. Noi abbiamo investito circa 30 milioni di euro con Rfi per il sistema ferroviario. Anche per le rinfuse puntiamo sempre di più sul treno. Altri investimenti, non compresi nel progetto approvato dal Cipe, riguardano il rifacimento delle banchine extra-canale, per circa 50 milioni».

E i traghetti?

«Abbiamo intenzione di valorizzare la società T&C, di proprietà dell'Authority, che gestisce i rotabili in porto. Vogliamo aumentare il numero di approdi, perché l'anno scorso abbiamo dovuto lasciare a terra molti rimorchi».

Ravenna vuole puntare sul gas naturale liquefatto?

«Un nuovo deposito costiero verrà realizzato insieme da Pir della famiglia Ottolenghi e da Edison, che investono 70 milioni per il nuovo deposito costiero e altri 70 milioni per renderlo funzionale, ad esempio con nuove bettoline. Il deposito è stato approvato dalla conferenza dei servizi e sarà pronto in 2 anni. Dal 2021 entrerà in vigore anche in Italia la direttiva sulle emissioni delle navi. E' assodato che il gnl è la soluzione più efficace per ridurle. Il porto di Ravenna è il primo in Italia a dotarsi di un deposito costiero, che renderà lo scalo appetibile per le compagnie. Chi verrà a fare rifornimento utilizzerà anche i servizi del porto. Altro progetto strategico è l'impianto per il trattamento dei fanghi da escavo, anche questo unico in Italia. Il nostro modello è quello di Anversa, che può trattare un milione di metri cubi di materiale. Il nostro sarà più piccolo, da circa 500 mila metri cubi».

Perché avete fatto questa scelta?

«L'impianto serve perché la manutenzione periodica del porto prevede l'escavo dei fondali. Il problema di tutti i porti è che cosa fare dei materiali di risulta. L'impianto purifica il materiale e lo rende compatibile con l'uso civile. Assegneremo il contratto di costruzione entro il 2018 e entro 2-3 anni verrà realizzato».

Il rientro di Ravenna nell'alleanza Napa è stato positivo?

«Siamo rientrati in Napa con una cerimonia a cui ha partecipato il coordinatore del corridoio europeo Baltico-Adriatico, Kurt Bodewig. E' un'alleanza fortemente voluta dall'Unione europea perché consente di realizzare progetti di paesi diversi. Per noi è un luogo di confronto e analisi dove condividere problemi e proposte per l'Alto Adriatico».

Porti: Livorno; a ottobre a via lavori scavalco ferroviario

Rossi ha presieduto cabina regia per Darsena Europa



(ANSA) - FIRENZE, 16 MAR - Sarà sottoscritto a breve l'accordo per la realizzazione dello scavalco ferroviario che collegherà l'interporto Amerigo Vespucci con il porto di Livorno: ciò significa che i lavori per le opere propedeutiche partiranno a ottobre. E' quanto emerso nel corso della nuova riunione della cabina di regia per la Darsena Europa di Livorno.

Come evidenziato da un soddisfatto presidente della Regione Enrico Rossi, l'interporto rappresenta un elemento fondamentale del progetto Darsena Europa, imprescindibile nel quadro di una piena integrazione logistica dei nodi di trasporto ad esso collegati. Lo scavalco ferroviario, che sarà realizzato da Ferrovie dello Stato, è un'opera da 23,8 milioni di euro di cui 17 milioni a carico della Regione Toscana, 4,3 milioni di Fs e 2,5 del ministero delle Infrastrutture, e consentirà di migliorare l'efficienza della movimentazione delle merci tra porto e interporto riducendo i tempi e i costi logistici. Ampio spazio, nel corso della riunione, è stato dedicato anche al futuro del porto di Piombino, a proposito del quale il governatore ha rimarcato la necessità che, oltre a una vocazione industriale, il porto riesca a svilupparne una anche logistica, tema che ha trovato il consenso di tutti i presenti, primo fra tutti il sindaco di Piombino. Al centro del tavolo coordinato dal governatore Rossi, anche i temi della viabilità esterna ed interna alle aree portuali, i futuri assetti delle concessioni. Secondo una nota, Rossi ha ribadito che ulteriori ritardi nei progetti per Piombino e Livorno sarebbero intollerabili e, per questo, seguirà con massima attenzione le prossime scadenze, sollecitando l'Autorità portuale di Livorno ad assumere tutte le attività necessarie al completamento dei dragaggi, delle infrastrutture e del raccordo ferroviario. Alla riunione erano presenti l'Autorità portuale, il Comune di Livorno, il sindaco di Piombino Massimo Giuliani, rappresentanti di Asa Spa, il consigliere regionale Francesco Gazzetti e Vanni Bonadio del Comitato portuale di sistema dell'Alto Tirreno.

L'Informatore Navale

Operativo un nuovo servizio ferroviario tra Bologna e Livorno: Cresce la ferrovia sulla sponda est della Darsena Toscana



Cinque treni a settimana per il terminal Lorenzini. Intanto l'Autorità di Sistema ha predisposto assieme a RFI il nuovo fascicolo di raccordo base, che detta le disposizioni di carattere generale per l'esercizio dei raccordi in porto

Livorno, 17 marzo 2018 – È arrivato ieri pomeriggio direttamente da Bologna: 19 vagoni e 42 contenitori scaricati in tarda serata all'interno del raccordo del terminal operator Lorenzini & C., retrostante la stazione di Livorno Porto Nuovo. Si tratta del primo treno proveniente dall'Interporto Felsineo ad arrivare nelle aree della società terminalistica labronica.

Il servizio, effettuato da Mercitalia e operato con frequenza settimanale, va ad aggiungersi al collegamento su ferro già attivato (e sempre operato da Mercitalia) tra Padova e Livorno e a quello con frequenza di tre volte a settimana con Dinazzano (Reggio Emilia) gestito da Spinelli srl, che porta in dote allo scalo labronico un traffico di piastrelle dirette verso i mercati esteri. A regime, il terminal Lorenzini punta a movimentare su treno circa 35mila container all'anno.

I nuovi collegamenti rappresentano insomma un ulteriore tassello nel percorso di rafforzamento competitivo in ambito ferroviario del porto di Livorno. Che peraltro può contare anche sulla nuova Stazione Livorno Darsena per l'instradamento della merce containerizzata direttamente sulla rete ferroviaria nazionale. Da quando è attiva la nuova infrastruttura, la capacità ricettiva dello scalo è aumentata, anche a beneficio del Terminal Darsena Toscana (TDT), i cui volumi inoltrati via ferrovia sono cresciuti in modo esponenziale, arrivando a rappresentare oggi il 20% del totale della merce complessivamente movimentata.

Più efficienza del trasporto merci su ferrovia e un aumento generale della produttività nella movimentazione della merce, containerizzata e non. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale è la prima a crederci, tanto da aver messo in cantiere la preparazione di un ambizioso piano del Ferro.

Intanto, nei giorni scorsi gli uffici della direzione pianificazione e della direzione tecnica dell'Autorità di Sistema hanno messo a punto il nuovo fascicolo di raccordo base del porto di Livorno. Il documento, firmato dal presidente Stefano Corsini e da RFI, fotografa la situazione esistente (ovvero il complesso dei binari presenti in Porto con le caratteristiche dell'armamento ferroviario), e detta disposizioni di carattere generale, regolamentando le norme di esercizio del raccordo.

VIA AL CONVOGLIO DA BOLOGNA

I container ora arrivano con il treno

IN CRONACA

Porto, treno-container da Bologna

Convoglio diretto al debutto da Lorenzini. L'Authority: in Tdt il 20% della merce smistata via ferrovia

LIVORNO

Il porto di Livorno punta sempre di più sulla ferrovia come fattore strategico di sviluppo. A distanza di poche ore dall'annuncio del via ai lavori in ottobre per la realizzazione dello scavalco ferroviario che collegherà direttamente le banchine all'interporto, ecco che dal quartier generale dell'Authority a Palazzo Rosciano viene segnalato che «19 vagoni e 42 contenitori sono stati scaricati all'interno del raccordo del terminal operator Lorenzini & C., retrostante la stazione di Livorno Porto Nuovo».

Il treno-container è arrivato direttamente da Bologna: è il primo convoglio proveniente dall'interporto emiliano ad arrivare nelle aree della società terminalistica labronica, fanno rilevare dall'Authority. E da dire

che, al di là della vecchia tradizione del rapporto fra le banchine livornesi e il distretto della ceramica di Sassuolo e dintorni, già nel recente passato Palazzo Rosciano aveva mandato segnali di attenzione all'interporto bolognese, basti pensare al fatto che nel 2011 fra i primi documenti messi nero su bianco dall'allora presidente Giuliano Gallanti appena arrivato c'era proprio una intesa con l'interporto felsineo per aprire un canale di collaborazione.

Adesso finalmente possiamo contare (dal dicembre 2016) sulla direttissima ferroviaria che elimina gli intoppi nell'aggancio alla dorsale Fs tirrenica ed ecco che il nuovo servizio, effettuato da Mercitalia con frequenza settimanale, si somma a quello - sempre via ferrovia e sempre operato da Mercitalia -

già attivato tra Padova e Livorno e a quello con frequenza di tre volte a settimana con Dinazzano (Reggio Emilia) gestito da Spinelli srl, che porta in dote allo scalo labronico un traffico di piastre dirette verso i mercati esteri. A regime, il terminal Lorenzini punta a movimentare su treno circa 35 mila container all'anno.

L'Authority tiene a mettere in rilievo quanto le ferrovie siano importanti nel percorso di rafforzamento competitivo del porto di Livorno. Il riferimento, dicevamo, è soprattutto alla nuova infrastruttura ferroviaria che, grazie anche alla nuova stazione di Livorno Darsena, può instradare la merce containerizzata direttamente sulla rete ferroviaria nazionale: la capacità ricettiva dello scalo è aumentata, anche a beneficio del Terminal Darsena Toscana.

Nel terminal Tdt, il numero uno del nostro scalo e uno dei primi 25 del Mediterraneo, secondo quanto viene riferito i volumi inoltrati per via ferrovia «sono cresciuti in modo esponenziale, arrivando a rappresentare oggi il 20% del totale della merce complessivamente movimentata». Palazzo Rosciano lo dice parlando dell'intenzione di varare «un ambizioso "Piano del Ferro"»: gli uffici della direzione pianificazione e della direzione tecnica dell'Authority hanno varato il nuovo fascicolo di raccordo base del porto di Livorno. Il documento, firmato dal presidente Stefano Corsini e da Rfi (gruppo Fs), fotografa la situazione esistente (ovvero il complesso dei binari presenti in Porto con le caratteristiche dell'armamento ferroviario), e detta disposizioni di carattere generale, regolamentando le norme di esercizio del raccordo.



Terminal Lorenzini: la movimentazione dei container arrivati da Bologna via treno

*** IL GOVERNATORE ROSSI: SCAVALCO FERROVIARIO APPALTO DA 23 MILIONI**

A ottobre il via ai lavori della direttissima fra le banchine e l'interporto

IN CRONACA

Porto-interporto, si sblocca lo scavalco

Lavori al via in ottobre. La direttissima Fs trasformerà una parte dell'infrastruttura di Guasticce in una "banchina lunga"

LIVORNO

L'annuncio arriva dalla Regione: «Sarà sottoscritto a breve l'accordo per la realizzazione dello "scavalco" ferroviario che collegherà l'interporto con il porto di Livorno: ciò significa che i lavori per le opere propedeutiche allo scavalco partiranno a ottobre».

È una svolta attesa, e non di poca importanza: lo "scavalco" ferroviario serve a migliorare i collegamenti fra banchine e interporto, trasformando quest'ultimo almeno in parte in una sorta di "banchina lunga" retroportuale. "Scavalcare" gli intoppi che fin qui hanno reso difficoltoso il collegamento significa aumentare i flussi e le potenzialità di sviluppo.

Questo è l'esito del faccia a faccia che ha riunito attorno al tavolo della "cabina di regia"



Il governatore Enrico Rossi

per la Darsena Europa, al quartier generale di Palazzo Strozzi Sacrali a Firenze, il governatore Enrico Rossi che ha coordinato la riunione alla quale hanno preso parte i rappresentanti

tanto dell'azienda portuale quanto del Comune di Livorno, il sindaco piombinese Massimo Giuliani, oltre a dirigenti di Asa, al consigliere regionale Francesco Gazzetti e a Vanni Bonadio in qualità di componente del Comitato portuale di sistema dell'Alto Tirreno.

Rossi si è detto soddisfatto di questa svolta. Il motivo? «L'interporto - ha tenuto a sottolineare - rappresenta un elemento fondamentale del progetto Darsena Europa, imprescindibile nel quadro di una piena integrazione logistica dei nodi di trasporto ad esso collegati».

È un'opera che sarà realizzata da Ferrovie dello Stato: costo 23,8 milioni di euro, 17 li tirerà fuori la Regione Toscana, 4,3 milioni le Fs e 2,5 il ministero delle Infrastrutture.

Amplio spazio nel corso della riunione è stato dedicato an-

che al futuro del porto di Piombino, a proposito del quale il presidente Rossi ha rimarcato la necessità che, oltre a una vocazione industriale, il porto riesca a svilupparne una anche logistica, tema che ha trovato il consenso di tutti i presenti, primo fra tutti il sindaco di Piombino.

Si è fatto anche il punto sui temi della viabilità esterna ed interna alle aree portuali, dei futuri assetti delle concessioni e il presidente Rossi ha infine ribadito che ulteriori ritardi nei progetti per Piombino e Livorno sarebbero intollerabili e che, anche per questa ragione, seguirà con massima attenzione le prossime scadenze, sollecitando l'Autorità portuale di Livorno ad assumere tutte le attività necessarie al completamento dei dragaggi, delle infrastrutture e del raccordo Fs.



La Darsena Toscana è il cuore del porto, all'esterno lato mare è prevista la Darsena Europa (Muzzi)

È arrivato il primo treno merci Bologna-porto di Livorno

Livorno - È arrivato venerdì pomeriggio direttamente da Bologna: 19 vagoni e 42 contenitori scaricati in tarda serata all'interno del raccordo del terminal operator Lorenzini.



Livorno - È arrivato venerdì pomeriggio direttamente da Bologna: 19 vagoni e 42 contenitori scaricati in tarda serata all'interno del raccordo del terminal operator Lorenzini & C., **retrostante la stazione di Livorno Porto Nuovo**. Si tratta del primo treno proveniente dall'Interporto bolognese ad arrivare nelle aree della società terminalistica labronica.

«Il servizio, effettuato da Mercitalia e operato con frequenza settimanale - si legge in una nota - va ad aggiungersi al collegamento su ferro già attivato (e sempre operato da Mercitalia) tra Padova e Livorno e a quello con frequenza di tre volte a settimana con Dinazzano (Reggio Emilia) **gestito da Spinelli srl, che porta in dote allo scalo labronico un traffico di piastrelle dirette verso i mercati esteri**. A regime, il terminal Lorenzini punta a movimentare su treno circa 35mila container all'anno. I nuovi collegamenti rappresentano insomma un ulteriore tassello nel percorso di rafforzamento competitivo in ambito ferroviario del porto di Livorno. Che peraltro può contare anche sulla nuova Stazione Livorno Darsena per l'instradamento della merce containerizzata direttamente sulla rete ferroviaria nazionale. Da quando è attiva la nuova infrastruttura, la capacità ricettiva dello scalo è aumentata, anche a beneficio del Terminal Darsena Toscana (TDT), i cui volumi inoltrati via ferrovia sono cresciuti in modo esponenziale, arrivando a rappresentare oggi il 20% del totale della merce complessivamente movimentata».

Primo incontro di coordinamento all'AdSP Livorno

LIVORNO - Si è riunito per la prima volta il tavolo di coordinamento delle attività in ambito portuale, strumento previsto dall'articolo 8 della legge 84/94 tramite il quale (segue a pagina 10)

Primo incontro di coordinamento

L'Autorità di sistema Portuale coordina le attività amministrative esercitate da altre amministrazioni pubbliche nell'ambito dei porti e del demanio marittimo.

Alla riunione hanno partecipato la Prefettura e la Questura di Livorno, la Capitaneria di Porto, i comandi provinciali dei vigili del fuoco, della Guardia di Finanza e dei Carabinieri, la Polizia di Stato, l'Agenzia delle Dogane, l'Arpat, gli Uffici Veterinari per gli adempimenti comunitari e gli uffici di sanità marittima.

Si è trattato di un primo incontro interlocutorio - dice una nota dell'AdSP - cui seguiranno altre riunioni, anche con gruppi più ristretti, per condividere iniziative o affrontare problematiche comuni in ambito portuale.

CON L'ANNUNCIATO ARRIVO ANCHE DELLA COMPAGNIA SPAGNOLA PULLMANTUR

Piombino, sempre più crociere

Già 14 gli scali programmati per la prossima stagione - L'impegno di Tuscany Terminal



Nella foto: il presidente dell'AdSP Corsini (al centro) durante la presentazione a Piombino.

PIOMBINO - Più crociere per il 2018: la stagione crocieristica che si sta aprendo porterà in dote a Piombino sei scali in più rispetto a quelli inizialmente annunciati.

A dare la novità, durante la

trasmissione televisiva di Porto Aperto organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l'amministratore unico del Tuscany Terminal, Carlo Torla.

Durante la trasmissione, cui hanno partecipato il presidente dell'Autorità di Sistema Stefano Corsini e il sindaco Massimo Giuliani - presenti anche due quinte classi dell'ITC Einaudi - Torla ha annunciato che il porto piombinese è riuscito ad aggiudicarsi una nuova compagnia di navigazione, la spagnola Pullmantur Cruises, che farà appunto sei scali.

Il 2018, come ha confermato la Tuscany Terminal, si prospetta insomma con una marcia di quattordici scali programmati.

«L'obiettivo - ha spiegato il sindaco Giuliani - è quello di attrarre nuovi crocieristi perché crediamo che in questo comparto la nostra città abbia ancora enormi margini di crescita».

Di Majo, valutazioni lontane

Bocciato su tutti i fronti nel locale e promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Secondo alcune indiscrezioni provenienti da "The Medi Telegraph" il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale sta per ricevere una pagella positiva, o almeno non negativa, dai dirigenti del MIT



CIVITAVECCHIA - È sicuramente un momento difficile per il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale, forse il peggiore dal suo insediamento. Eppure Francesco Maria di Majo potrebbe trovare un po' di sollievo nelle pagelle del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il numero uno di Molo Vespucci negli ultimi mesi ha ricevuto una serie di stoccate da vari esponenti politici locali, la peggiore probabilmente quella dell'ex sindaco Pietro Tidei (Pd), che ne caldeggiò la nomina a suo tempo, con l'accusa di aver disertato il Seatrade di Miami, momento vitale per il porto e la sua economia. Uno scalo che sta soffrendo, come evidenziato dalle varie manifestazioni degli ultimi mesi.

Vedi, ad esempio, il caso Royal Bus, le proteste dei lavoratori ex Privilege, il sequestro delle gru Gtc che ha rischiato di paralizzare tutto il porto o il fermo degli autotrasportatori. Ma dal MIT una parziale buona notizia per il presidente. Il Ministero, infatti, ha deciso di effettuare una valutazione su quanto fatto dai 15 presidenti delle Adsp sulla cui base decidere se erogare la parte variabile del compenso annuo.

Ogni presidente di Authority ha un compenso annuo di 170mila euro a cui si possono aggiungere altri 60mila lordi di parte variabile. I dirigenti del MIT stanno stilando delle vere e proprie pagelle, che si basano essenzialmente sul raggiungimento degli obiettivi operativi e sui comportamenti organizzativi. Secondo alcune indiscrezioni provenienti da "The Medi Telegraph", magazine del Secolo XIX, soltanto tre presidenti su quindici starebbero per ricevere una pagella negativa e tra questi non figurerebbe di Majo. Valutazione che solleva qualche dubbio, specialmente dopo i pesanti attacchi che hanno bocciato il suo operato su tutti i fronti a livello locale mentre dal Ministero pare pronto un giudizio positivo per il numero uno di Molo Vespucci.

Il Nautilus

DIDOC-4.0- Orchestratore di procedimenti e atti amministrativi



BARI – La Presidenza del Consiglio regionale della Puglia e l’Autorità di sistema portuale del mare adriatico Meridionale hanno sottoscritto, nei giorni scorsi, un protocollo d’intesa per la costituzione a titolo gratuito non esclusivo del diritto d’uso del programma informatico applicativo Didoc 4.0- Orchestratore di procedimenti e atti amministrativi.

Attraverso l’accordo, il Consiglio regionale concede all’AdSP il diritto di utilizzare il programma informatico, costituito da svariati moduli in grado di “orchestrare” i processi amministrativi e attuare una intelligente, efficace e partecipata PA digitale senza carta, attraverso il paradigma dati- registrazione- processo ruolo. Il software consente non solo di redigere e firmare digitalmente atti e documenti amministrativi di qualsiasi tipologia, ma anche di integrarli nei processi gestionali dell’Ente, attraverso l’utilizzo di tecnologie innovative e strumenti integrati.

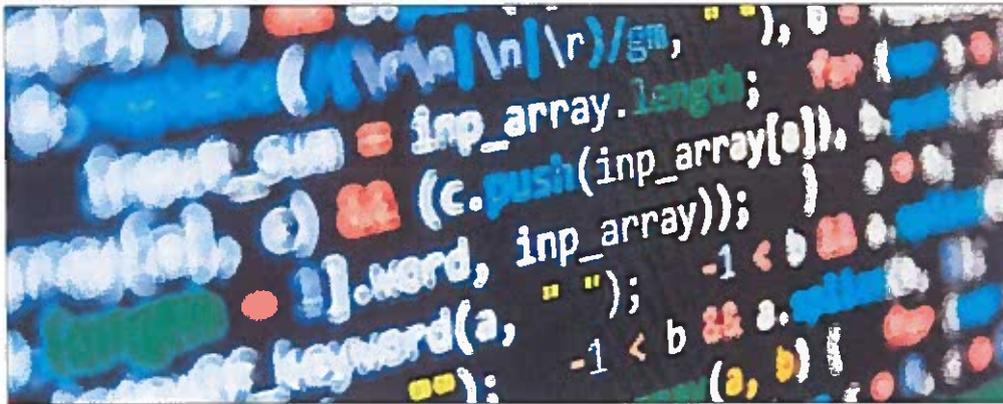
“La piattaforma DIDOC 4.0 – ha dichiarato il presidente del Consiglio regionale Mario Loizzo – punta a conseguire obiettivi comuni all’intero sistema della Pubblica Amministrazione. Metterla a disposizione di altri soggetti rafforza il raggiungimento di risultati di interesse generale per la comunità civile: agevolare il lavoro con l’automazione, facilitare la condivisione di dati, garantire una maggiore trasparenza amministrativa e una migliore qualità dei servizi rivolti a cittadini e imprese”. Il progetto è stato premiato nel FORUM PA tra quelli destinati a cambiare la Pubblica Amministrazione, rendendola intelligente, efficace, partecipata e digitale, ‘senza carta’.

“Vogliamo proiettare i nostri porti e la nostra Amministrazione sempre più nella rivoluzione digitale in commento il presidente Ugo Patroni Griffi- convinti delle innegabili ricadute positive che possiamo raccogliere in termini di ottimizzazione delle risorse, risparmio economico, come peraltro contemplato dal nuovo Codice dell’Amministrazione Digitale, di velocizzazione dei procedimenti e di salvaguardia ambientale, considerate le innumerevoli risme di carta risparmiate. Il documento, conclude il presidente, è il frutto di una proficua e sinergica collaborazione amministrativa con la presidenza del Consiglio regionale ci ha consentito il riutilizzo gratuito della piattaforma informatica”.

“Attraverso i diversi moduli del software- sostiene l’ing. Mario Mega, direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica, promotore del progetto operativo – sarà possibile gestire e monitorare con facilità e in un ambiente unico, integrato con il nostro Port Community System GAIA, la quasi totalità dei procedimenti amministrativi. Tra i principali benefici, l’unificazione del sistema di gestione documentale e di protocollo nei nostri Dipartimenti”.

Informazioni Marittime

Brindisi sperimenta Didoc, software per gli atti della PA



La Regione Puglia e l'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico Meridionale hanno sottoscritto, nei giorni scorsi, un protocollo d'intesa per l'utilizzo di Didoc, "l'orchestratore di processi e atti amministrativi", programma per l'organizzazione di procedimenti e atti amministrativi.

È un software, arrivato alla versione 4.0, costituito da diversi moduli in grado di "orchestrare" i processi amministrativi e attuare una «intelligente, efficace e partecipata PA digitale senza carta, attraverso il paradigma dati- registrazione- processo ruolo», commenta l'Adsp in una nota. Consente di redigere e firmare digitalmente atti e documenti amministrativi, integrandoli nei processi gestionali dell'authority.

I commenti«Mettere a disposizione di altri Didoc – commenta il presidente del Consiglio regionale, Mario Loizzo - rafforza l'interesse generale per la comunità civile: agevola il lavoro con l'automazione, facilita la condivisione di dati, garantendo una maggiore trasparenza amministrativa e una migliore qualità dei servizi rivolti a cittadini e imprese». Il progetto è stato premiato nel "Forum PA" tra quelli destinati a cambiare la Pubblica Amministrazione. «Vogliamo progettare i nostri porti e la nostra amministrazione sempre più nella rivoluzione digitale in atto - commenta il presidente dell'Adsp, Ugo Patroni Griffi - convinti delle innegabili ricadute positive che possiamo raccogliere in termini di ottimizzazione delle risorse, risparmio economico, come peraltro contemplato dal nuovo Codice dell'amministrazione digitale, di velocizzazione dei procedimenti e di salvaguardia ambientale, considerate le innumerevoli risme di carta risparmiate». «Il documento - conclude il presidente - è il frutto di una proficua e sinergica collaborazione amministrativa con la presidenza del Consiglio regionale ci ha consentito il riutilizzo gratuito della piattaforma informatica». «Attraverso i diversi moduli del software- sostiene Mario Mega, promotore del progetto operativo - sarà possibile gestire e monitorare con facilità e in un ambiente unico, integrato con il nostro Port Community System GAIA, la quasi totalità dei procedimenti amministrativi. Tra i principali benefici, l'unificazione del sistema di gestione documentale e di protocollo nei nostri Dipartimenti».

Taranto al Seatrade di Miami

TARANTO - Anche quest'anno, l'Autorità di (segue a pagina 10)

Service Center e, per la stagione crocieristica 2019, il porto sarà dotato di un complesso polivalente adibito a stazione marittima e a contenitore di attività culturali e ricreative per tutta la cittadinanza. I primi risultati in tal senso sono già una realtà, grazie alle prenotazioni degli scali per il prossimo anno."

Taranto al Seatrade

Sistema Portuale del mar Ionio ha partecipato alla fiera Seatrade Cruise Global, la vetrina di maggiore rilevanza a livello mondiale nel settore turistico e crocieristico, giunta alla sua 34ª edizione.

In particolare, l'appuntamento al Seatrade 2018 ha rappresentato per l'AdSP del mar Ionio una occasione di consolidamento della propria presenza in un settore in cui, il porto di Taranto si è ufficialmente affacciato nel 2017, anno di lancio, grazie alla positiva esperienza con i sette scali della Thomson Spirit.

Il presidente Sergio Prete e il segretario generale, presenti all'evento, hanno illustrato i servizi e le infrastrutture disponibili e di prossima realizzazione, come il Falanto Port Service Center, nonché le eccellenze dell'area jonica e lucana, che includono la storia, l'arte, la cultura, il folklore, l'enogastronomia, proponendo lo scalo jonico quale porta di accesso a percorsi turistici alternativi e di nicchia. In particolare, il messaggio promozionale, quest'anno, è stato focalizzato su una narrazione del territorio che ha posto al centro la fondazione spartana, l'eredità culturale magno greca e l'universalità dei valori dello sport, incarnati dall'atleta di Taranto, identificato da molti con Ikkos, i cui resti sono esposti al Museo Archeologico Nazionale di Taranto.

"È stata una esperienza molto proficua" dichiara il presidente Sergio Prete. "Abbiamo avuto occasione di incontrare operatori del settore di assoluto rilievo, riscontrando un crescente interesse per Taranto come nuova destinazione crocieristica. Il processo di affermazione per uno scalo esordiente, in un mercato sovraffollato come quello del Mediterraneo, non è immediato, tanto più in un settore economico volatile, come quello del turismo, esposto a variabili politiche, ambientali e umane. Adesso è fondamentale consolidare i traffici già acquisiti. Il porto di Taranto, per affinità culturale e collocazione geografica, guarda all'area del Mediterraneo Orientale per il suo futuro sviluppo, piuttosto che alle direttrici dell'Adriatico e al Tirreno.

Il 2018 sarà significativo poiché verrà completato il Falanto Port

Crociere e navalmeccanica, l' altro futuro della città di Taranto

Dopo il positivo esordio l' anno scorso, con l' approdo, da maggio a settembre, della nave Thomson Spirit della compagnia Thomson Cruises e l' apertura alle crociere, anche nella stagione 2018-2019 il porto di Taranto punta a consolidare questo traffico. Nel 2017 sono transitati 8.546 passeggeri e tra il 2018 e il 2019 sono per ora calendarizzati otto approdi. Sei dei quali saranno della Marella (gruppo Tui) che è la ridenominazione della Thomson Cruises. E dismessa la Thomson Spirit, che viaggiava con circa 1.500 passeggeri, ora sarà la volta della Marella Discovery che trasporta 1.830 passeggeri.

INFRASTRUTTURE 21 novembre 2017 Porto Taranto, nuova società candidata per il molo polisettoriale La conferma dell' attività crocieristica si inserisce in una serie di iniziative che puntano su Taranto come città di mare. Le ultime in ordine di tempo sono la partecipazione dell' Autorità di sistema portuale del Mar Jonio alla 34esima edizione di Seatrade Cruise Global, la rassegna del turismo e delle crociere svoltasi a Fort Lauderdale (in Florida), e delle imprese navalmeccaniche di Taranto alla sesta edizione di Seafuture, la rassegna del mare e della marineria in programma a giugno nell' Arsenal militare di La Spezia. Per Seafuture, anzi, c' è un obiettivo più ambizioso: farla ad anni alterni a La Spezia, che rimarrebbe città guida, e a Taranto. L' idea dell' alternanza è di Confindustria Taranto e di Camera di Commercio Taranto e ha raccolto una prima disponibilità di La Spezia Eps. Tornando alle crociere si parte quest' anno il 3 maggio con Marella Discovery 2, con 1.832 passeggeri, che arriva da Messina ed è diretta a Corfù. Attese poi il 25 giugno la New Caledonia Panorama 2 e il 31 ottobre la Saga Shappire. Nel 2019, cinque approdi della Marella: 30 aprile, 16 maggio, 27 giugno, 22 agosto, 17 ottobre. Tranne il primo itinerario, approdo a Taranto tra Messina e Kotor, tutti gli altri collocano il porto pugliese tra Valletta e Corfù. Alla manifestazione di Fort Lauderdale, l' Authority di Taranto ha presentato Falanto port service center, l' infrastruttura di accoglienza dei passeggeri che sarà pronta quest' anno. «È stata una esperienza proficua - dichiara Sergio Prete, presidente Authority - Abbiamo avuto occasione di incontrare operatori del settore di assoluto rilievo, riscontrando interesse per Taranto come nuova destinazione crocieristica. Il processo di affermazione per uno scalo esordiente, in un mercato sovraffollato come quello del Mediterraneo, non è immediato, tanto più in un settore economico volatile, come quello del turismo, esposto a variabili politiche, ambientali e umane. Adesso è fondamentale consolidare i traffici acquisiti. Il

- segue

porto di Taranto, per affinità culturale e collocazione geografica, guarda all' area del Mediterraneo Orientale per il suo futuro sviluppo piuttosto che alle direttrici dell' Adriatico e al Tirreno». logistica 20 settembre 2016 Porto Taranto nelle autostrade del mare con Grimaldi In vista di Seafuture a La Spezia, invece, il presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo, dichiara: «Vogliamo ridare centralità al sistema delle manutenzioni a Taranto. Le nostre imprese si stanno sforzando per crescere, confrontandosi con costruttori innovativi, e per mettere a disposizione dei clienti potenzialità e professionalità moderne. A Taranto - aggiunge Cesareo - abbiamo avviato anche altri percorsi per farne una città di mare. Con Industria Difesa spa, per esempio, vogliamo istituire un centro per la demolizione e il recupero di navi. E con una società francese, anche il decommissioning di aerei». «A Seafuture, di cui la Marina Militare è partner, si parla di navi e di tecnologie che sono già presenti nella base di Taranto - afferma il comandante di Marina Sud, ammiraglio Salvatore Vitiello -. Le nuove unità Alpino e Carabinieri, infatti, sono già qui di stanza e la fregata Carabinieri è stata sottoposta a manutenzione a Taranto». infrastrutture 29 aprile 2017 Taranto, da maggio il porto si apre anche alle crociere Per Vitiello, «i bacini dell' Arsenal di Taranto sono importanti e offrono la possibilità di far lavorare le imprese della navalmecanica. A Seafuture 2018, la Marina organizzerà conferenze sulla sicurezza marittima e sui nuovi sistemi e veicoli subacquei. Occorre quindi valutare lo sviluppo a Taranto di attività analoghe, tenuto conto che per la Marina la base di Taranto è la principale. Qui sono infatti ormeggiate le navi Cavour e Doria e l' Arsenal di Taranto si prepara a ricevere la Cavour entro l' anno per lavori coinvolgendo l' indotto locale. Senza trascurare che la Marina a Taranto ha un impatto di 10mila militari e 5mila civili».

PARLA AGOSTINELLI

«Gioia Tauro in crisi, ma Msc non porterà via le sue navi da qui»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Lo sa che potremmo accogliere tre portacontainer ultralarge in fila?» E invece il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli è costretto a contare i container che perde: «Anche questi primi mesi dell'anno saranno in negativo, secondo le mie statistiche: è una crisi che viene da lontano, certo, ma lo Stato qui ha investito 170 milioni di euro tra banchine e gateway ferroviario e ora abbiamo il dovere di verificare». Così lunedì scade il termine per il terminalista Mct (partecipato al 50% da Contship e Msc) per presentare il cronoprogramma degli investimenti.

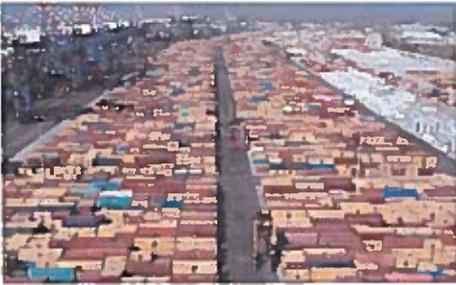
La lettera è comunque già partita ieri dal quartier generale di Contship. «Noi abbiamo messo i terminalisti nelle condizioni migliori per gestire il terminal, tanto che il loro obiettivo era di arrivare a 4,5 milioni di contenitori»

spiega Agostinelli. «Sui numeri non si bluffa: noi siamo in calo, ma il trend è così da anni. Poi c'è una controversia tra armatore e terminalista e c'è un rimpallo di responsabilità. L'Autorità portuale ha il dovere di conoscere». Gli investimenti del terminalista non sono l'unico elemento su cui Agostinelli vuole vedere chiaro: «C'è preoccupazione anche per la sicurezza sul lavoro e sulla perfetta efficienza dei mezzi. Vogliamo fare una verifica puntuale e seria». La verifica: quella ci sarà comunque. «La lettera, gli intoppi, il ritardo di 15 giorni... Sono schermaglie - dice Agostinelli -. Io voglio conoscere il piano di investimenti. La verifica ci sarà». Contship ribadisce che «come abbiamo sempre fatto, investiremo la nostra parte in coerenza con le decisioni del consiglio d'amministrazione». Il commissario comunque non sembra intenzionato a usare "l'arma finale" della revoca della concessione: «Non ho

parlato di revoca. Faremo verifiche serie che porteranno a qualcosa. Qui ci sono in ballo 900 posti di lavoro. A oggi non ci sono istanze concorrenti o di subentro, c'è una concessione in corso». E quindi come uscirne? Il piano «non compete all'Autorità portuale io devo far funzionare il porto. Certamente è necessario cambiare rotta». La guerra tra Msc e Contship non si combatte quindi solo sul fronte spezzino: in Liguria, Msc ha cominciato a spostare alcune navi verso Genova. A Gioia Tauro potrebbe succedere lo stesso? «No - dice secco Agostinelli -. Non credo. La mia impressione non è questa». Nella diatriba tra i due concessionari alla fine potrebbe prevalere uno solo. Msc potrebbe essere interessata ad agire da sola a Gioia Tauro: «Non c'è nessuna istanza concorrente - spiega Agostinelli - Se dovessero arrivare, si aprirebbe un altro scenario. Al momento c'è un terminalista concessionario nel pieno delle sue funzioni».

«Gioia Tauro in crisi, ma Msc non porterà via le sue navi da qui»

Genova - Gli investimenti del terminalista non sono l'unico elemento su cui Agostinelli vuole vedere chiaro: **«C'è preoccupazione anche per la sicurezza sul lavoro e sulla perfetta efficienza dei mezzi».**



Genova - «Lo sa che potremmo accogliere tre portacontainer ultralarge in fila?» E invece il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli è costretto a contare i container che perde: «Anche questi primi mesi dell'anno saranno in negativo, secondo le mie statistiche: è una crisi che viene da lontano, certo, ma lo Stato qui ha investito 170 milioni di euro tra banchine e gateway ferroviario e ora abbiamo il dovere di verificare». **Così lunedì scade il termine per il terminalista Mct (partecipato al 50% da Contship e Msc) per presentare il cronoprogramma degli investimenti.**

La lettera è comunque già partita ieri dal quartier generale di Contship. «Noi abbiamo messo i terminalisti nelle condizioni migliori per gestire il terminal, tanto che il loro obiettivo era di arrivare a 4,5 milioni di contenitori» spiega Agostinelli. «Sui numeri non si bluffa: noi siamo in calo, ma il trend è così da anni. Poi c'è una controversia tra armatore e terminalista e c'è un rimpallo di responsabilità. L'Autorità portuale ha il dovere di conoscere». Gli investimenti del terminalista non sono l'unico elemento su cui Agostinelli vuole vedere chiaro: **«C'è preoccupazione anche per la sicurezza sul lavoro e sulla perfetta efficienza dei mezzi.** Vogliamo fare una verifica puntuale e seria». La verifica: quella ci sarà comunque. «La lettera, gli intoppi, il ritardo di 15 giorni...Sono schermaglie - dice Agostinelli -, lo voglio conoscere il piano di investimenti. La verifica ci sarà». Contship ribadisce che «come abbiamo sempre fatto, investiremo la nostra parte in coerenza con le decisioni del consiglio d'amministrazione». Il commissario comunque non sembra intenzionato a usare "l'arma finale" della revoca della concessione: «Non ho parlato di revoca. Faremo verifiche serie che porteranno a qualcosa. Qui ci sono in ballo 900 posti di lavoro.

- segue

A oggi non ci sono istanze concorrenti o di subentro, c'è una concessione in corso». **E quindi come uscirne? Il piano «non compete all'Authority: io devo far funzionare il porto.** Certamente è necessario cambiare rotta». La guerra tra Msc e Contship non si combatte quindi solo sul fronte spezzino: in Liguria, Msc ha cominciato a spostare alcune navi verso Genova. A Gioia Tauro potrebbe succedere lo stesso? «No - dice secco Agostinelli -. Non credo. La mia impressione non è questa». Nella diatriba tra i due concessionari alla fine potrebbe prevalere uno solo. Msc potrebbe essere interessata ad agire da sola a Gioia Tauro: «Non c'è nessuna istanza concorrente - spiega Agostinelli - **Se dovesse arrivare, si aprirebbe un altro scenario. Al momento c'è un terminalista concessionario nel pieno delle sue funzioni».**

Verifiche della Direzione del Lavoro

Accessi anomali nel porto di Gioia Blitz a sorpresa dell' Ispettorato

L' Agenzia operativa solo sulla cartaDopo mesi non partita la formazione

Alfonso Naso Reggio Calabria Accessi "anomali" al porto di Gioia Tauro? La direzione territoriale del Lavoro di Reggio Calabria vuole fare luce e capire quello che è successo nei giorni scorsi dopo il botta e risposta tra la Cgil e la Automotiv che gestisce il terminal automobilistico nello scalo calabrese. Nei giorni scorsi personale dell' Ispettorato del Lavoro si è presentato negli uffici dell' **Autorità portuale** per una verifica circa il rilascio degli accessi nel terminal rilasciati in favore di soggetti provenienti da altre regioni. Non ci dovrebbero essere ulteriori scossoni dopo la doppia verifica congiunta già eseguita dalla stessa Authority e dalla Capitaneria di Porto che aveva dato esito negativo sulla denuncia della Cgil ma in ogni caso questa è l' occasione per ritornare sulla situazione di stallo dell' Agenzia del lavoro **portuale**.

Premesso che i nervi sono tesi tra la stessa Autoterminal, guidata da De Bonis che da mesi, invano, denuncia la carenza di personale a fronte dell' ottimo stato di ripresa della sua azienda e l' **Autorità portuale**. È bene subito premettere che se qualcuno è entrato per espletare attività nel porto questo è stato provocato dall' impossibilità per la ditta di gestire i picchi di lavoro (mentre oltre 20 dipendenti in turno al giorno in Medcenter Container Terminal sono costretti al riposo forzato per i bassi volumi di lavoro).

Ma c' è un' Agenzia costituita a settembre scorso che contiene circa 370 ex operatori **portuali** che fino a ora non ha mai fornito l' opportunità ad alcuno di tornare temporaneamente al lavoro.

Questo perché nessuno degli ex lavoratori è stato formato e doveva essere la Regione a procedere ad avviare l' attività di formazione ma al momento nulla è iniziato. Sono passati otto mesi da quando a Roma è stato siglato l' accordo sugli esuberanti. Ci sono ancora due anni di tempo per poter ricollocare i **portuali** licenziati per esuberanti da Medcenter ma otto mesi sono passati sostanzialmente a vuoto.

E per fortuna (si fa per dire) che attraverso uno stratagemma giuridico sono state pagate le indennità. Ogni mese gli ex **portuali** percepiscono una spettanza dall' Inps denominata "Cig industria": in realtà dovrebbero percepire l' indennità di mancato avviamento al lavoro ma se non c' è nessun avviamento

questa indennità non può essere corrisposta. Intanto per tutti quei licenziamenti disposti da Medcenter Container Terminal nella scorsa estate domani ci sarà il primo step davanti al giudice del lavoro del Tribunale di Palmi.

Inizierà un mese "caldo" dove la vertenza porto si tornerà a spostare nelle aule della giustizia.

ALFONSO NASO

Mct in silenzio

Ancora nessuna significativa novità rispetto alla seconda diffida inviata dal commissario dell' **Autorità portuale**, Andrea Agostinelli, alla ditta che gestisce le banchine del terminal gioiese. Dall' 11 gennaio scorso è iniziato un pressing senza precedenti finalizzato a capire se tutta la grande area attualmente in concessione all' azienda sia effettivamente sfruttata. Mct prende sempre tempo ma Agostinelli è intenzionato ad andare fino in fondo.

La Sicilia

Augusta. I sindacati: «Nel corso dell' assemblea lavoratori megaresi e catanesi d' accordo con noi: abbiamo deciso di alzare l' asticella» La protesta contro la mancata applicazione della contrattazione di secondo livello

«Bloccheremo l' ingresso del porto»

Augusta. Incroceranno le braccia bloccando l' ingresso del porto megarese i lavoratori del sistema portuale di Augusta e Catania, per protestare contro la mancata applicazione della contrattazione di secondo livello, prevista dalla legge per le nuove Autorità di sistema portuale del mare. Uno sciopero di 24 ore del personale è stato indetto per giorno 26 dalla Filt Cgil, dalla Fit Cisl e dalla Uil Trasporti. Lo rende noto il segretario generale della Filt, Vera Uccello. I lavoratori ieri si sono riuniti in assemblea.

La riunione, indetta dalla Filt Cgil, è servita a fare il punto della situazione, dopo la proclamazione dello stato di agitazione del personale portuale. dichiarato la scorsa settimana.

«Il confronto - spiega Vera Uccello -, è servito anche a stabilire l' opportunità di alzare l' asticella della protesta e quindi di proclamare lo sciopero». La sindacalista, con i suoi colleghi di Fit Cisl e Uil Trasporti di Siracusa, Alessandro Valenti e Silvio Balsamo, ricorda che tutto è legato alla mancata applicazione della contrattazione di secondo livello siglata in via definitiva lo scorso 1 febbraio, frutto di un lungo lavoro che alla fine ha ottenuto la

firma del presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta -Catania, Andrea Annunziata e del segretario, Carlo Guglielmi. Dell' indizione di sciopero, vengono interessati la Capitanerie di Porto di Catania e Augusta, del territorio marittimo della Sicilia orientale, e il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che, in questo caso, attraverso i sindaci revisori ha dato parere negativo all' applicazione della contrattazione di secondo livello approvata il 13 dicembre 2017 e in via definitiva l' 1 febbraio 2018. I sindacati ritengono necessario che il ministero insieme con il presidente dell' Adsp Augusta-Catania sblocchi la procedura e autorizzi l' applicazione della contrattazione. Se entro 9 giorni non si registreranno riscontri positivi scatterà lo sciopero e i dipendenti tutti daranno vita a un sit-in davanti al varco principale del porto di Augusta, sede dell' Adsp del mare della Sicilia orientale.

Sono una trentina i lavoratori dei quali 20 di Augusta e 10 di Catania che da quando sono state accorpate le 2 Autorità portuali fanno parte di un unico sistema e pertanto vanno omogenizzati.

La mancata applicazione della contrattazione di secondo livello comporta per il personale la perdita di compensi economici rispetto alle attività che i lavoratori svolgono da quando le due Autorità portuali

sono diventate un solo organo. Il blocco dell' ingresso dello scalo arrecherà inevitabilmente un rallentamento delle operazioni portuali».

Agnese Siliato.

Calabria, Caligiuri presenta il libro "Il pericolo viene dal mare"

Caligiuri, professore dell' Università della Calabria, presenta a Roma il libro "Il pericolo viene dal mare. Intelligence e portualità"

"Il pericolo viene dal mare. Intelligence e portualità" è libro che Mario Caligiuri presenterà martedì 20 marzo 2018 alle ore 12 a Roma presso la sede di Assoportiti in Via Arco de' Ginnasi 6. Caligiuri, che è professore dell' Università della Calabria, è Direttore del primo Master in Intelligence promosso in un ateneo pubblico italiano, su sollecitazione del Presidente emerito della Repubblica Francesco Cossiga. Il testo che verrà presentato a Roma, scritto insieme al ricercatore Andrea Sberze, è stato pubblicato da Rubbettino e contiene la prefazione di Lucio Caracciolo.

LUCIO CARACCILO

DAL CONVEGNO DI LUGANO CON L'AUTORITÀ DI SISTEMA GENOVA-SAVONA

La svolta di Italia e Svizzera sull'asse ferrovia-logistica

Gli obiettivi prossimi e l'importanza dello sbocco sul Tirreno - Gli impegni dell'unione europea sui grandi assi

UN MARE DI
SVIZZERA

LUGANO, 14 MARZO 2018



LUGANO I porti di Genova e Savona mettono nel mirino convogli ferroviari di 750 metri che garantiranno tariffe competitive con quelle dei porti del Nord Europa e favoriranno un riequilibrio fra Nord e Sud Europa. Efficientamento ferroviario e sviluppo di opere portuali per un valore complessivo fra pubblico e privato superiore ai 2 miliardi, sono tra le chiavi della strategia dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Gli obiettivi più vicini: Traforo del Ceneri, nel dicembre 2020 e Terzo Valico nel 2021, mentre si accendono i riflettori sul progetto del treno Milano-Lugano (22 minuti e un effetto choc sul Pil). Già avvenuta la firma di un atto di collaborazione economica fra Genova e Lugano.

Le indicazioni emerse dal convegno tenutosi oggi a Lugano, presso la sede del Lac, hanno confermato che i tempi sono maturi per un netto cambio di rotta nell'assetto dei trasporti continentali sull'asse Nord-Sud e quindi per i porti di Genova e Savona.

Lo ha colto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che non ha solo ribadito i tempi delle nuove infrastrutture nei porti di Genova e Savona, per investimenti complessivi pubblici e privati (comprensivi della nuova diga) che supereranno i 2 miliardi, ma ha illustrato un piano dettagliato di recupero di efficienza nel trasporto merci, che riguarda convogli di 750 metri di lunghezza tariffariamente del tutto concorrenziali con

i porti del Nord Europa.

E ciò collima con l'accelerazione in atto per il completamento dell'asse ferroviario-logistico fra Genova-Milano-Lugano-Zurigo-Strasburgo e la sua trasformazione in un moltiplicatore di Pil e occupazione nelle aree, in primis del Nord ovest italiano, attraversate.

È questo il segnale scaturito, forte e chiaro, dall'incontro svoltosi a Lugano e organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona. Incontro che ha svelato le tappe concrete di questa accelerazione destinata a provocare una vera e propria rivoluzione derivante dal taglio drastico dei tempi di percorrenza dei treni, ma anche un effetto indotto travolgente sul Pil.

E non casualmente il convegno è stato patrocinato dall'Ambasciata di Svizzera in Italia e dall'Ambasciata d'Italia in Svizzera, con una partecipazione al convegno a Lugano che ha fornito la migliore testimonianza di un preciso interesse anche delle aziende svizzere a tornare a sperimentare l'efficienza del sistema portuale ligure.

Paolo Signorini ha sottolineato che "esistono già oggi tutte le possibilità per recuperare competitività attraverso il costante efficientamento in atto dei servizi portuali e l'indispensabile recupero di concorrenzialità del trasporto su ferro che non possono prescindere, come emerso a più voci dal convegno, dall'entrata in funzione delle nuove infrastrutture sull'asse Mediterraneo-Reno.

Signorini ha individuato in due asset le chiavi del successo

futuro di Genova e Savona. Da un lato, gli investimenti in nuove infrastrutture portuali che consentiranno l'attracco delle grandi navi portacontainer e che, includendo anche lo spostamento e quindi la creazione della nuova diga, si concentreranno sul bacino di ponente del porto con investimenti complessivi che supereranno - come sottolineato dal Presidente - i due miliardi. Dall'altro la svolta infrastrutturale ferroviaria e una governance efficiente delle nuove infrastrutture.

Il commissario europeo per il Corridoio Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski, ha sottolineato come questo corridoio rappresenti una priorità assoluta per l'Europa. La conferma di un deciso impegno, sia di Italia che di Svizzera sul completamento di questo asse è stata fornita a Lugano anche dall'annuncio congiunto dei sindaci Bucci e Borradori di un Patto di collaborazione fra Genova e Lugano e dalla scelta, inusuale e senza precedenti, di Genova come sede, nell'aprile del 2019, del Forum bilaterale fra Italia e Svizzera che accenderà i riflettori su una percorrenza ferroviaria, oggi fantascientifica, ma destinata a diventare realtà di poco più di un'ora fra Genova e Lugano.

Ha concluso i lavori il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, che ha ribadito come "il sistema portuale ligure sia il più importante e quindi un asset fondamentale per l'intera Europa". I porti liguri sono pedina fondamentale dello sviluppo dell'intero continente.

INFRASTRUTTURE E INVESTIMENTI NEI SISTEMI PORTUALI

A Genova tre giornate con Blue Economy Summit

Dal 10 al 12 aprile tra logistica, cultura del mare e risorse ittiche - Il programma degli interventi

.....

A Genova tre giornate

Un'occasione di valorizzazione unica per la città di Genova che ricopre in questo settore e a livello globale un ruolo di primissimo piano. L'economia del mare, che con il suo indotto vale circa il 10% del PIL nazionale, vede Genova e la Liguria in testa ai suoi produttori.

APPUNTAMENTI IN AGENDA
Lunedì 10 Aprile dalle ore 19.00
Sessione inaugurale presso Grand Hotel Savoia, in collaborazione con il Propeller Clubs Port of Genoa.

- La Blue Economy: una grande opportunità di crescita e sviluppo dell'occupazione del territorio.

Martedì 10 aprile dalle ore 9.00 presso Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi.

- Le opportunità del Mare: il valore della Blue Economy in Italia e sul territorio.

- Evoluzione delle infrastrutture del Porto di Genova: focus sul Waterfront di Levante, Hennebique e nuove opere portuali.

- Il ruolo degli investitori privati e pubblici per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e logistiche.

Martedì 10 aprile dalle ore 14.00 presso Salone di Rappresentanza



GENOVA - Il mare è il grande protagonista della nostra terra - dice una nota dell'organizzazione - e del primo evento dedicato alla Blue Economy che coinvolge i principali protagonisti istituzionali e imprenditoriali del territorio che utilizzano il mare come risorsa in un'ottica di sostenibilità.

(segue in ultima pagina)

Palazzo Tursi.

- Marine insurance: punto di forza e di ulteriore sviluppo di Genova.

Martedì 10 aprile dalle ore 14.00, presso Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio.

- Centri di ricerca, industria ad alta tecnologia, formazione: un polo di eccellenza per lo sviluppo del cluster marittimo portuale

Mercoledì 11 aprile, prima giornata nazionale del Mare.

Visite tecniche e divulgative presso le eccellenze del Porto di Genova.

Giovedì 12 aprile dalle ore 9.00, presso la Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio.

- Strategie e piani per trattenere il turismo che viene dal mare e per il mare

- Genova Hub internazionale per super e mega Yacht e per il settore delle riparazioni navali.

- Tecnologie e soluzioni emergenti per la riduzione dell'impatto ambientale dei porti e del trasporto marittimo.

Giovedì 12 aprile dalle ore 14.00, presso la Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio. - La valorizzazione della cultura e della tradizione della nautica nella città di Genova e delle sue riviere.

- Pesca, ititurismo e acquacoltura: quali potenzialità per la Liguria?

A Genova seconda tappa Roadshow ICE

ROMA Il prossimo 21 marzo Genova ospiterà la seconda tappa del Roadshow ICE (segue a pagina 10)

A Genova seconda tappa

La seconda tappa prevista per il 2018 del Roadshow "Italia per le Imprese, con le PMI verso i mercati esteri": le istituzioni e le organizzazioni imprenditoriali incontreranno le aziende per riflettere e confrontarsi su temi, servizi e strumenti a sostegno dell'internazionalizzazione. Il Roadshow è promosso e sostenuto dal Ministero dello Sviluppo Economico, patrocinato dal Ministero degli Affari Esteri e C.I. e organizzato da ICE-Agenzia in collaborazione con Confindustria Genova, partner territoriale dell'iniziativa.

Il Roadshow intende fornire strumenti e servizi che consentano alle imprese di vincere la sfida dei mercati globali e di realizzare nuove opportunità di espansione all'estero. In questo modo si punta ad aumentare il numero delle imprese che esportano stabilmente o che si affacciano per la prima volta sui mercati esteri.

L'analisi del territorio regionale mette in luce una moderata ripresa dell'economia dell'intera Regione nei primi nove mesi del 2017, a seguito di un lungo periodo di stagnazione registrato nel corso dell'anno precedente. Nel corso del 2017 le esportazioni liguri sono cresciute dell'11,7% rispetto al 2016. La crescita è stata sospinta da quasi tutti i comparti esportatori. L'economia di Genova è fortemente legata al suo porto che rappresenta una realtà di assoluto rilievo per la logistica nazionale, concentrando importanti flussi di traffico internazionale via mare da e per l'Italia.

L'evento si svolgerà presso il Centro Congressi di Genova negli storici Magazzini del Cotone del Porto Antico in via Magazzini del Cotone, 45 con registrazione dei partecipanti alla sessione seminariale e agli incontri individuali a partire dalle ore 8:30.

Dalle 09:15 alle 10:45 circa si entrerà quindi nel vivo dei lavori. L'introduzione sarà a cura di Giovanni Mondini, presidente Confindustria Genova cui seguirà la panoramica sullo scenario internazionale offerta da Claudio Colacurcio, Prometeia Specialist. Per gli strumenti nazionali di supporto all'internazionalizzazione, dopo il proprio intervento, Fabrizio Lucentini, direttore generale per le

Politiche di Internazionalizzazione e la Promozione degli Scambi del Ministero dello Sviluppo Economico, modererà gli interventi successivi dei rappresentanti di MAECI, ICE e SACE SIMEST.

Stefano Nicoletti, capo ufficio Internazionalizzazione delle Imprese del Ministero Affari Esteri e Cooperazione Internazionale, Antonino Laspina, direttore ufficio di coordinamento marketing di ICE-Agenzia, Carlo de Simone, per SACE SIMEST - Gruppo CDP - responsabile servizio marketing territoriale SIMEST.

Dalle 11:00 alle 17:00, gli imprenditori potranno partecipare agli incontri individuali con i rappresentanti delle organizzazioni pubbliche e private presenti, per approfondire le opportunità di internazionalizzazione ed elaborare una strategia di mercato personalizzata.

Il Roadshow "Italia per le Imprese, con le PMI verso i mercati esteri" è patrocinato dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale ed è promosso e sostenuto dal Ministero dello Sviluppo Economico. Oltre all'ICE-Agenzia e a SACE SIMEST, l'evento si avvale della collaborazione di Confindustria, Unioncamere e di Rete Imprese Italia.

ECCEZIONALE SBARCO NEL TERMINAL APM DEL GRUPPO MOLLER-MAERSK

Mega-Gru a Vado Ligure

Un'operazione da record per Vernazza Autogru per la consegna della sua Demag CC6800



VADO LIGURE - APM Terminals Vado Ligure, attraverso la controllata Reefer Terminal SpA, può oggi vantare un nuovo importante risultato nella movimentazione di impianti complessi. Grazie al suo know how e alle sue efficienti strutture - sottolinea una nota della società - il terminal vadese è stato infatti scelto per lo sbarco di un gigante come la gru Demag CC6800, specializzata nel movimento terra.

(segue in ultima pagina)

Mega-Gru a Vado Ligure

Questa tipologia di gru è una delle più grandi a livello globale: ne esistono infatti soltanto 13 in tutto il mondo con una portata di questo livello.

La Demag CC6800 si caratterizza per la sua impressionante capacità di sollevamento (1200 tonnellate da ferma e circa 1000 in movimento) e per la sua mole, peculiarità che hanno reso alquanto delicate le procedure di sbarco.

La gru, di proprietà di Vernazza Autogru, è arrivata a Vado Ligure dal porto di Mantyluoto, in Finlandia, smontata in quasi 100 pezzi.

Particolare soddisfazione per APM Terminals Vado Ligure, un'azienda e un gruppo - sottolinea la nota - che pongono sempre al centro del proprio business l'eccellenza dei servizi offerti ai propri clienti, anche e soprattutto in caso di prodotti così specifici e unici nel loro genere, per dimensioni e complessità.

Come noto APM Terminals Vado Ligure S.p.A., di proprietà della società olandese APM Terminals leader nella movimentazione di container, fa parte del gruppo danese APMoller Maersk ed ha la sua sede nel porto di Vado Ligure, parte del territorio **U-11** **Avvicinato** **Veramente** di Sistemadel Mar Ligure Occidentale.

Con una capacità annuale di 250.000 TEU, APM Terminals Vado Ligure vanta un terminal refrigerato in porto di 50.000 m², il più grande del Mediterraneo, ed è specializzato nello sbarco e stoccaggio di prodotti ortofrutticoli freschi.

(del gruppo Maersk) e Best (gruppo Hutchison ports). Quest'ultimo terminal, dotato anche di undici gru di banchina per mega portacontainer, ha aumentato l'altezza di tre di loro da 42 a 47 metri, per lavorare su pile di undici container sovrapposti. Il progetto delle gru a GNL, (Core Lugas II live) è cofinanziato dall'Unione europea e guidato dal gruppo Enegas. Verranno modificati i motori a gasolio di due gru a ponte da piazzale dotandole di serbatoi per GNL da 600 litri. E' prevista la formazione del personale necessario e verranno svolti test di serie per valutare la resa, il risparmio economico nei consumi e anche i risultati sul piano della difesa ambientale.

TAR Toscana sui canoni di Cala de' Medici

FIRENZE - Con una importante sentenza il Tar della Toscana ha accettato il ricorso della società Cala de' Medici sul tema dei canoni demaniali, imponendo la nuova determi-

(segue a pagina 10)

TAR Toscana sui canoni

nazione di canoni che il Comune di Rosignano aveva emesso, con il supporto del ministero competente e del suo organismo esecutivo locale, l'Autorità marittima.

La vicenda è stata oggetto di un lungo contenzioso, riferendosi a canoni del passato che erano stati determinati senza tener conto - in stretta sintesi - di quanto stabilito in merito anche dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 29 del 2017 (criteri di riferimento agli indici Istat maturati nella fattispecie al 1 gennaio 1998). Soddisfatto il management di Cala de Medici che ha commentato in modo lapidario, "Giustizia è fatta".

MENTRE È IN FASE FINALE LA SELEZIONE DEGLI ASPIRANTI IMPRENDITORI

A Livorno per due giorni i partner di Marittimo Tech

Presentato nel dettaglio il progetto europeo che "accelera" il successo di idee di impresa e start up

LIVORNO - Sono arrivati mercoledì scorso a Livorno i partner del progetto europeo Marittimo-Tech. L'ultimo appuntamento dei partecipanti era stato a Genova, il 12 e 13 dicembre. I partner sono la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, la Camera di Commercio e dell'Industria d'Ajaccio e della Corsica del Sud (capofila del progetto), la Confederazione Generale delle Piccole e Medie Imprese Corse, l'Università degli Studi di Genova - DICCA Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale, la Promocamera di Sassari, il Consorzio Industriale Provinciale di Sassari e la Camera di Commercio e dell'Industria del Var.

Nella sede labronica della Cciao per due giorni è stato fatto il punto della situazione, per progettare l'avanzamento dei lavori e soprattutto vagliare le istanze di quegli aspiranti imprenditori o start up che hanno risposto al bando appena conclusosi.

Le domande di coloro che hanno partecipato al bando - riservato ad aspiranti imprenditori e start up nei settori della nautica, del turismo sostenibile, delle biotecnologie e delle energie rinnovabili - sono già state vagliate da un Comitato di esperti locali, ciascuno per il territorio di sua competenza. Ora i candidati

verranno selezionati dalla Commissione di valutazione transnazionale ed i vincitori potranno beneficiare dell'ambizioso programma di "accelerazione" d'impresa finanziato dal programma di cooperazione territoriale Italia-Francia marittimo 2014-2020.

Marittimo Tech è uno degli strumenti che le Camere di commercio mettono a disposizione per la crescita del sistema imprenditoriale: ha lo scopo di realizzare un "acceleratore" transfrontaliero di startup specializzate nelle filiere prioritarie. Gli imprenditori o futuri imprenditori vincitori del bando godranno di un percorso personalizzato di accompagna-

mento della impresa, con incontri di formazione mirata e assistenza individuale. Una vera e propria miniera di conoscenze offerte da professionalità e tecnici che possono davvero aiutare chi sta varcando le non semplici soglie del mercato e dell'imprenditoria.

Tale programma riservato ai vincitori partirà presumibilmente ad aprile e sarà articolato in percorsi individuali e sessioni collettive (n. 9 moduli) per una durata totale di 4 mesi. Nei momenti individuali gli aspiranti imprenditori/start up avranno la possibilità di confrontarsi con docenti della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Pisa.

CON LE DUE NAVI "ACCIARELLO" E "ICHNUSA"

Blu Navy apre la stagione 2018

Al via il 23 marzo la linea marittima per l'isola d'Elba, il 16 aprile quella fra Sardegna e Corsica



PORTOFERRAIO – I traghetti di Blu Navy si apprestano a riprendere servizio e la compagnia sta per iniziare una nuova annata con l'obiettivo di proseguire nel suo percorso di

crescita, graduale e organica.

La stagione 2018 si aprirà come da tradizione all'isola d'Elba, dove le prime corse della nave Acciarello fra Portoferraio e Piombino sono

previste il 23 marzo, vale a dire il venerdì che precede il weekend pasquale. Seguirà la Sardegna, la Ichnusa infatti tornerà a navigare nelle Bocche di Bonifacio, fra Santa Teresa di Gallura (OT) e Bonifacio (Corsica), il prossimo 16 aprile.

Entrambe le navi sono di proprietà della compagnia e in questi mesi sono state sottoposte a significativi interventi di rinnovamento: fra le altre cose, tutte e due sono state interamente ripitturate, mentre sulla Ichnusa è stato rifatto anche il ba.

Blu Navy, dice una nota della compagnia, si aspetta di incrementare ancora i suoi numeri, già significativi: i segnali ricevuti dalle prenotazioni effettuate finora sono incoraggianti. Il mercato turistico italiano sembra poter infatti continuare nel trend positivo avviato da qualche anno.

Nel 2017 furono complessivamente quasi 600 mila i passeggeri trasportati complessivamente da Blu Navy fra Elba (+5% sul 2016) e Sardegna (+29%).

Nessuno vuole votare lo strumento urbanistico che dovrebbe salvaguardare l' ambiente e il territorio

Variante al Prg, la grande fuga dall' Aula

Gran parte dei consiglieri si dichiarano "incompatibili" e la sessione ovviamente decade...

Lucio D' Amico Hanno tutti, o quasi, un coniuge, un fratello, un parente, un cugino. Tutti, o quasi, con possibili interessi speculativi sulle aree oggetto della Variante al Piano regolatore generale. E, dunque, l' Aula si svuota, come era prevedibile, come era già scontato. Si tirano fuori da sè, autocertificano la propria presunta incompatibilità, lasciano i loro posti vuoti e fanno cadere il numero legale.

Non possono o non si sentono o temono di non poter votare la Variante di salvaguardia ambientale i consiglieri Piero Adamo, Emilia Barrile, Claudio Cardile, Simona Contestabile, Giovanna Crifò, Alessandro La Cava, Francesco Pagano, Pierluigi Parisi, Giuseppe Santalco, Pippo Trischitta, Benedetto Vaccarino, che vanno ad aggiungersi a Daniela Faranda, Libero Gioveni, Gaetano Gennaro e Ivana Risitano. E Daniele Zuccarello, nell' incertezza («Non so se ho familiari o lontani parenti che abbiano qualche interesse legato alle aree regolate dalla Variante», dichiara), preferisce non rischiare.

Sedici fuori, solo nove dentro l' Aula, degli altri quindici non c' è traccia, ma ormai è un film visto e stravisto. Lo sapete che c' è? C' è che questa Variante, in fondo in fondo, la vogliono

in pochissimi, un po' perché non è piaciuto il metodo utilizzato dall' Amministrazione fin dall' inizio, un po' per la questione della famigerata segretezza degli atti, un po' perché si tratta di uno strumento urbanistico che, comunque, rimuove una gran quantità di aree potenzialmente edificabili e questo in una città dove tutti s' improvvisano costruttori, dove ha imperato per decenni la mentalità dei "palazzinari" (senza che, poi, il sacco di Messina abbia mai scongiurato la crisi del settore edile di cui vanno lamentandosi i sindacati dagli anni Novanta ad oggi), crea malumori e opposizioni più o meno camuffate.

Si è arrivati a ridosso delle elezioni, quando affrontare i temi cruciali per il futuro della città è ormai impossibile, perché il clima è avvelenato e perché tutti sono in altre faccende affaccendati. E allora come finirà questa inguardabile telenovela?

La sessione si è chiusa, il Consiglio va riconvocato nei prossimi giorni, ancora in teoria ci sarebbe una maggioranza di 21 consiglieri "compatibili" ma, a questo punto, si fa sempre più probabile l' invio di un commissario ad acta da parte della Regione siciliana.

È quanto va chiedendo, ormai da diverse settimane, l' assessore all' Urbanistica Sergio De Cola, il quale non ha voluto finora ritirare l' atto vista l' importanza della Variante ai fini della tutela del territorio. «Ma la delibera è ferma da più di un anno, così non si può andare avanti», è quanto va ripetendo un sempre più sconcolato e amareggiato De Cola.

FOTOGRAFATI ALCUNI PER LA PRIMA VOLTA SUI FONDALI

Tra Tunisia e Libia relitti di navi da guerra

Una conferenza di Jean Pierre Misson all'Arsenale della Marina Regia

PALERMO - Giovedì scorso presso la sede dell'Associazione Amici della Soprintendenza del Mare, all'Arsenale della Marina Regia a Palermo, si è svolta una conferenza a cura di Jean Pierre Misson. Nel corso dell'incontro sono stati illustrati 14 relitti della II guerra mondiale scoperti a Tabarka in Tunisia e a Marsa El Hilal in Libia. Oltre alle immagini strumentali realizzate in questi ultimi anni, sono stati proiettati documenti

storici relativi all'identificazione dei relitti del regio Sommergebile Foca, del sommergibile Urge della Royal Navy, della petroliera Picci Fassio, del sommergibile della Regia Marina italiana Argonauta, del cacciatorpediniere britannico Hms Quentin e di altri sommergibili italiani e britannici affondati lungo le coste del nordafrica. L'evento, organizzato dalla Soprintendenza del Mare in collaborazione con l'Associazione Amici della Soprintendenza del Mare, grazie alle ricerche effettuate da Jean Pierre Misson nei fondali libici e tunisini, ha voluto aggiungere un tassello alla storia e alla memoria di tanti uomini che hanno perso la vita durante la II guerra mondiale. Ingegnere nel settore delle tele-

comunicazioni, Jean Pierre Misson ha lavorato in Libia negli anni sessanta del secolo scorso occupandosi di ponti radio governativi. In quel paese è tornato nel 2012 su invito del Libyan Department of Antiquities per contribuire all'addestramento di personale locale nella ricerca archeologica subacquea con tecniche innovative. Attraverso un lungo e paziente lavoro, sorretto da una profonda passione per la ricerca subacquea, Misson ha potuto finora identificare i relitti dei sommergibili Urge, Argonauta e Foca e della nave cisterna Picci Fassio. Dopo Marsa el Hilal, la sua base operativa per nuove esplorazioni al largo della costa nordafricana è diventata Tabarka, in Tunisia.

(A.L.C.)

Da Rolls Royce un software situazionale

LONDRA - Rolls-Royce ha svelato un sofisticato sistema (segue a pagina 10)

Da Rolls Royce un software

di consapevolezza situazionale che fonde sensori multipli con un software intelligente per mitigare i rischi per la sicurezza che i comandanti delle navi e degli yachts devono affrontare quando operano di notte, in condizioni meteo avverse o in corsi d'acqua congestionati.

Presentato durante l'evento Seatrade Cruise Global a Fort Lauderdale, il sistema Rolls-

Royce Intelligent Awareness (IA) è il primo del suo genere commercialmente disponibile che utilizza la raccolta dati per migliorare la sicurezza della navigazione e l'efficienza operativa.

"Il sistema IA fa parte del nostro progressivo sviluppo della nave autonoma - spiega Jiro Lindborg, general manager, Remote & Autonomous Operations di Rolls-Royce - ma abbiamo deciso di rendere disponibile la tecnologia sin da ora, in quanto offre vantaggi reali anche nell'ambiente marittimo attuale. L'IA è senza dubbio uno dei più significativi progressi fatti fino ad oggi in termini della sicurezza della navigazione. Fornisce al personale sul ponte di comando una consapevolezza molto più ampia di ciò che circonda la nave".

In sintesi, l'IA unisce dati da più fonti per fornire una panoramica completa della situazione esterna della nave, in quattro modalità dell'interfaccia con l'utente: Realtà virtuale (2D e 3D), Realtà aumentata e modalità Precisione.

A seguito della partecipazione al progetto AAWA (Advanced Autonomous Waterborne

Applications) e ai programmi di collaborazione con i clienti Stena e Mitsui O.S.K. Lines, Rolls-Royce ha potuto sviluppare una tecnologia che crea una mappa 3D di un'imbarcazione basata sul LIDAR, noto anche come altimetria laser. Questo metodo di telerilevamento utilizza la luce sotto forma di raggio laser pulsato per misurare le distanze. Può essere collegato ai dati GPS per creare ambienti 3D che consentono agli equipaggi di "vedere ciò che l'occhio umano non può".

"Il sistema è utilizzabile in qualsiasi nave in cui sia necessaria una migliore consapevolezza ambientale, in particolare durante la navigazione notturna o in condi-

zioni climatiche avverse", ha detto Lindborg. "Fornisce una soluzione consultiva per integrare le informazioni di base disponibili da ECDIS e RADAR, con la mappa 3D LIDAR che crea una vista accurata dell'area circostante."

A Barcellona gru di piazzale alimentate GNL

BARCELONA - Non solo maxi gru per altri: il gruppo APM installerà a scopo sperimentale (segue in ultima pagina)

A Barcellona gru di piazzale

mentale, ma comunque operativo, due gru di piazzale a GNL nel proprio terminal di Barcellona. Il progetto risale a due anni fa con un investimento superiore a 1,1 milione di euro e sta riscuotendo interesse anche in altri porti europei.

Le due gru a GNL verranno utilizzate nei due terminal container del porto, APM Terminal Barcelona (del gruppo Maersk) e Best (gruppo Hutchison ports). Quest'ultimo terminal, dotato anche di undici gru di banchina per mega portacontainer, ha aumentato l'altezza di tre di loro da 42 a 47 metri, per lavorare su pile di undici container sovrapposti. Il progetto delle gru a GNL, (Core Lngas Hive) è cofinanziato dall'Unione europea e guidato dal gruppo Enegas. Verranno modificati i motori a gasolio di due gru a ponte da piazzale dotandole di serbatoi per GNL da 600 litri. E' prevista la formazione del personale necessario e verranno svolti test di serie per valutare la resa, il risparmio economico nei consumi e anche i risultati sul piano della difesa ambientale.