



ASSOPORTI

www.assoparti.it

Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Savona:

“...Il porto dopo Savona san Giorgio verso la scelta di un presidente “tecnico”...” (La Repubblica)

Genova:

“...Genova, Pettorino, pesatura container prova ardua...”

(Ansa, The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Il sole 24 Ore)

“...A Genova porteremo 50 navi iraniane l'anno...”

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

“...Torre Piloti, Merlo attacca: “La Jolly sbagliò la manovra”...”

(Il Secolo XIX)

“...é vero, ci manca il coraggio ma Tursi ora cambia passo...”

(Il Secolo XIX)

Taranto:

“...Taranto, a maggio il traffico merci è cresciuto di un terzo...”

(Informazioni Marittime, Il Nautilus, Ferpress)

Goia Tauro:

“...Gioia Tauro, portuali in sciopero...” (L'Avvisatore Marittimo)

Catania:

“....La Catania del futuro prossimo venturo...” (La Sicilia)

Palermo:

“...Molo sequestrato, estate a rischio caos...” (La Repubblica PA)

Altre notizie dai porti Italiani e Stranieri

Il porto dopo Savona San Giorgio verso la scelta di un presidente "tecnico"

E una questione politica, cantava Antonello Venditti. Di certo lo sarà anche la scelta del nuovo presidente dell'autorità portuale di Genova. I tempi si fanno stretti, quanto meno per l'arrivo della nuova legge. Il testo dovrebbe essere licenziate delle commissioni di Camera-Senato entro la metà di luglio, consentendo al consiglio dei ministri di approvare in ultima lettura la riforma prima della pausa di agosto. A quel punto si dovrà cominciare a formare il board che sostituisce il comitato portuale e, in parallelo, lavorare alla scelta del nuovo presidente. La legge chiude l'intesa fra Regione e ministro dei Trasporti. Se manca, si va direttamente al consiglio dei ministri. Pur distratto da mille problemi, il governo, o per lo meno alcuni ministri, hanno cominciato a riflettere sul futuro del porto di Genova. Non un porto qualunque, con tutto il rispetto per gli altri, ma "il" porto. Il porto d'Italia, come ha spiegato a più riprese il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che considera fondamentale allargare il ragionamento a Savona, per indirizzare i container sul corridolo che corre via treno fino a Rotterdam. Il governatore Giovanni Toti rivendica una sorta di accordo non scritto, ma che sarebbe condiviso dai vertici nazionali del Pd, per una divisione delle 15 presidenze di 13 a 2, con le due destinate al centrodestra nelle regioni in cui ha vinto alle ultime ele-

zioni. Quindi Liguria e Veneto. Ovviamente per Liguria Toti intende Genova. Se il patto non scritto vale davvero allora la strada è sorianata per Sandro Biasotti, parlamentare di Forza Italia e a lungo operatore delle banchine genovesi. Ma dopo il voto di Savona il centrosinistra di governo riflette: il centrodestra ha già la Regione, ora ha conquistato Savona con la neosindaco Ilaria Caprioglio. E l'anno prossimo se la giocherà per Turi. Può avere anche il porto di Genova? Se la domanda è retorica, si rafforza la candidatura di un uomo del centro-sinistra come Aris Dello Strologo, presidente di Porto Antico, lanciato dal sindaco Marco Doria che, in tutta sincerità, non ha raccolto grandi sostegni dalla comunità portuale. Dello Strologo, comunque, potrebbe passare solo in un ticket con un esponente gradito al centrodestra come il segretario generale della Regione Paolo Emilio Signorini, già al ministero dei Trasporti e che più d'uno vedrebbe bene anche alla presidenza. Questo voto però potrebbe alla fine rafforzare l'ipotesi di un presidente tecnico, non schierato, come l'avvocato Luigi Cocchi, amministrativista di lungo corso, profondo conoscitore delle dinamiche regionali e portuali che, a settant'anni, potrebbe anche mettere in preventivo di chiudere la sua carriera di avvocato per dedicarsi ai molti.

(massimo minella)

Porti: Genova; Pettorino, pesatura container prova ardua

Commissario, con avvio estate, Merlo, al ministero censimento

(ANSA) - GENOVA, 20 GIU - "Ci aspetta una grossa prova perché il primo luglio è anche l'inizio della stagione estiva, dell'incremento del traffico dei turisti su crociere e traghetti". Il commissario del porto di Genova, Giovanni Pettorino, spiega che il sistema Si sta attrezzando per ottemperare alla normativa Solas che rende obbligatoria la pesatura dei container che Si imbarcano nei porti italiani a partire appunto dal primo luglio. "La norma nasce per garantire la sicurezza delle navi. Per il porto di Genova però è anche un problema logistico: ogni giorno entrano quattromila camion, almeno duemila con contenitori per l'imbarco. Per evitare congestiamenti dello scalo e di strade e autostrade si stanno organizzando pese esterne nei nodi di traffico ma sarà necessario lavorare anche più a monte, cioè se possibile far partire i prodotti già pesati dalle fabbriche. Tutte le informazioni dovranno essere convogliate su E-Port, il sistema informatico dell'Autorità portuale", ha spiegato Pettorino in occasione del convegno organizzato dai giovani di Spediporto.

Proprio gli spedizionieri genovesi hanno costituito il consorzio Vgm con due punti di pesatura a Tortona e pensano a Ovada e Ronco. Rte a Rivalta ha due pese, altri stanno organizzandosi.

In tutto oggi sono sei i punti di pesatura esterni al porto, più, all'interno, cinque al Vte e due a Sampierdarena. "La direzione porti ha chiesto a tutte le Autorità portuali di fare un censimento delle singole realtà entro domani per avere un quadro completo e siamo disponibili a un tavolo con l'autotrasporto" dice Luigi Merlo, consulente del ministero. (ANSA).

The Medi Telegraph

Pesatura, la risposta del porto di Genova

Genova - Seminario di Spedigiovani. Il gruppo Ferrero chiede lumi all'Authority, ma molti caricatori sono impreparati.



Genova - Il porto è pronto. Quello che doveva essere fatto per affrontare i problemi che potrà generare la pesatura dei container da imbarcare sulle navi è stato fatto, dall'Autorità portuale, dalla capitaneria di porto e dalle associazioni degli operatori. L'incognita principale è data dal fatto che nessuno sa davvero che cosa aspettarsi per il prossimo venerdì primo luglio, quando entrerà in vigore l'emendamento Solas voluto dall'Imo dopo che alcune navi erano affondate a causa di false dichiarazioni sul peso dei container a bordo. Se chi deve comunicare il peso compirà il suo dovere prima che il container arrivi in banchina, tutto filerà liscio. Se dovesse arrivare un alto numero di container non pesati, vista anche la coincidenza con il primo week-end turistico di luglio, la situazione per il traffico urbano e ai gate diventerà critica.

Che la curiosità sia grande fra gli stessi operatori su quello che succederà e su come comportarsi, lo testimonia il successo di pubblico (soprattutto spedizionieri, agenti marittimi, autotrasportatori) del seminario "Emendamento Solas e porto di Genova - Una rivoluzione operativa" organizzato da Spedigiovani, gruppo giovani di Spediporto. Prima di entrare in sala, naturalmente, pesatura obbligatoria con relativa targhetta del risultato al petto dei partecipanti grazie a una "pesa" messa a disposizione da Spedigiovani. Per una volta da parte dei relatori pochi proclami e molte indicazioni operative. Negli interventi, coordinati da Davide Onnis (Spedigiovani) si sono susseguiti Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di porto e commissario dell'Autorità portuale di Genova; Alessandro Pitto, presidente di Spediporto; Luigi Merlo, intervenuto come consulente del ministro Delrio su portualità e logistica; Luigi Giardino, capo reparto VI per la sicurezza della navigazione del Comando generale delle capitanerie di porto; Danilo Guida, avvocato marittimista; Giorgio Cavo, presidente di Hub Telematica; Alessandro Brillante, responsabile del Consorzio Vgm; Giampaolo Botta, direttore di Spediporto.

- segue

Assenti invece i protagonisti dell'emendamento Solas, i cosiddetti shipper, sulla cui definizione il dibattito è ancora aperto, ma che in gran parte corrispondono ai proprietari e venditori della merce. Sono i responsabili sul fronte penale dell'eventuale falsa dichiarazione sul peso, ma per molti l'argomento è ancora poco chiaro. I timori per un possibile ingolfamento dello scalo derivano anche da questa scarsa consapevolezza. **Qualcuno comincia a sensibilizzarsi. Ma si tratta soprattutto dei soggetti più grandi, come il gruppo Ferreiro, che, secondo fonti vicine al dossier, ha scritto all'Autorità portuale di Genova per chiedere informazioni.** Per le aziende medio-piccole il lavoro di sensibilizzazione è in gran parte da fare, nonostante che, come ha spiegato Luigi Giardino, l'Italia si sia adeguata in pochi giorni appena arrivate le indicazioni internazionali su come muoversi. Il ritardo è internazionale ed è stato in parte propiziato, in Europa, dall'assenza di coordinamento da parte dell'Unione europea. La maggior parte dei paesi firmatari della Convenzione Solas non ha ancora definito le procedure da seguire.

Quello di Genova sarà il test principale per la portualità italiana. «Difficile - spiega Alessandro Pitto - sapere di che numeri stiamo parlando. L'opzione migliore è far partire il container con il Vgm (il documento che indica il peso, ndr) già pronto. Se non pesare lungo la strada o ai gate portuali, tenendo conto che la maggior parte dei terminal italiani applicano la politica "no Vgm no gate in". La responsabilità - spiega Pitto - è degli shipper, ma Spediporto ha messo in campo diversi strumenti per aiutare associati e clienti: corsi di formazione, un vademecum e il Consorzio Vgm, che mette a disposizione sei pese a Tortona e ne sta studiando altre quattro nell'Ovadese, oltre a uno strumento telematico per comunicare rapidamente i dati richiesti». Le pese finora monitorate dal consorzio, oltre alle sei di Tortona, sono: una rispettivamente a Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Pedemonte (in costruzione), Ceva, Voghera, oltre a quelle in porto: cinque al Vte, due da Spinelli (di cui una non ancora in funzione), una rispettivamente al terminal San Giorgio, al Genoa Metal, al Sech, al Messina, da De Caro, compagnia Pietro Chiesa, Derna, Bruzzone, Cardellini e al distripark di Spinelli.

L'Avvisatore Marittimo

Pesatura, la risposta del porto di Genova

Il porto è pronto. Quello che doveva essere fatto per affrontare i problemi che potrà generare la pesatura dei container da imbarcare sulle navi è stato fatto, dall'Autorità portuale, dalla capitaneria di porto e dalle associazioni degli operatori. L'incognita principale è data dal fatto che nessuno sa davvero che cosa aspettarsi per il prossimo venerdì primo luglio, quando entrerà in vigore l'emendamento Solas voluto dall'Imo dopo che alcune navi erano affondate a causa di false dichiarazioni sul peso dei container a bordo. Se chi deve comunicare il peso compirà il suo dovere prima che il container arrivi in banchina, tutto filerà liscio. Se dovesse arrivare un alto numero di container non pesati, vista anche la coincidenza con il primo week-end turistico di luglio, la situazione per il traffico urbano e ai gate diventerà critica. Che la curiosità sia grande fra gli stessi operatori su quello che succederà e su come comportarsi, lo testimonia il successo di pubblico (soprattutto spedizionieri, agenti marittimi, autotrasportatori) del seminario Emendamento Solas e porto di Genova - Una rivoluzione operativa organizzato da Spedigiovani, gruppo giovani di Spediporto. Prima di entrare in sala, naturalmente, pesatura obbligatoria con relativa targhetta del risultato al petto dei partecipanti grazie a una pesa messa a disposizione da Spedigiovani. Per una volta da parte dei relatori pochi proclami e molte indicazioni operative. Negli interventi, coordinati da Davide Onnis (Spedigiovani) si sono susseguiti Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di porto e commissario dell'Autorità portuale di Genova; Alessandro Pitto, presidente di Spediporto; Luigi Merlo, intervenuto come consulente del ministro Deirio su portualità e logistica; Luigi Giardino, capo reparto VI per la sicurezza della navigazione del Comando generale delle capitanerie di porto; Danilo Guida, avvocato marittimista; Giorgio Cavo, presidente di Hub Telematica; Alessandro Brillante, responsabile del Consorzio Vgm; Giampaolo Botta, direttore di Spediporto. Assenti invece i protagonisti dell'emendamento Solas, i cosiddetti shipper, sulla cui definizione il dibattito è ancora aperto, ma che in gran parte corrispondono ai proprietari e venditori della merce. Sono i responsabili sul fronte penale dell'eventuale falsa dichiarazione sul peso, ma per molti l'argomento è ancora poco chiaro. I timori per un possibile ingolfamento dello scalo derivano anche da questa scarsa consapevolezza. Qualcuno comincia a sensibilizzarsi. Ma si tratta soprattutto dei soggetti più grandi, come il gruppo Ferrero, che ha scritto all'Autorità portuale di Genova per chiedere informazioni. Per le aziende medio-piccole il lavoro di sensibilizzazione è in gran parte da fare, nonostante che, come ha spiegato Luigi Giardino, l'Italia si sia

- segue

adeguata in pochi giorni appena arrivate le indicazioni internazionali su come muoversi. Il ritardo è internazionale ed è stato in parte propiziato, in Europa, dall'assenza di coordinamento da parte dell'Unione europea. La maggior parte dei paesi firmatari della Convenzione Solas non ha ancora definito le procedure da seguire. Quello di Genova sarà il test principale per la portualità italiana. «Difficile - spiega Alessandro Pitto - sapere di che numeri stiamo parlando. L'opzione migliore è far partire il container con il Vgm (il documento che indica il peso, ndr) già pronto. Se non pesare lungo la strada o ai gate portuali, tenendo conto che la maggior parte dei terminal italiani applicano la politica no Vgm no gate in. La responsabilità - spiega Pitto - è degli shipper, ma Spediporto ha messo in campo diversi strumenti per aiutare associati e clienti: corsi di formazione, un vademecum e il Consorzio Vgm, che mette a disposizione sei pese a Tortona e ne sta studiando altre quattro nell'Ovadese, oltre a uno strumento telematico per comunicare rapidamente i dati richiesti ». Le pese finora monitorate dal consorzio, oltre alle sei di Tortona, sono: una rispettivamente a Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Pedemonte (in costruzione), Ceva, Voghera, oltre a quelle in porto: cinque al Vte, due da Spinelli (di cui una non ancora in funzione), una rispettivamente al terminal San Giorgio, al Genoa Metal, al Sech, al Messina, da De Caro, compagnia Pietro Chiesa, Derna, Bruzzone, Cardellini e al distripark di Spinelli. Alberto Ghiara

Il Sole 24 Ore

Logistica. Il 1° luglio entra in vigore la norma internazionale dell' Imo sull' obbligo di certificazione del peso

Porti al rush finale sui container

Negli scali si lavora a tappe forzate per evitare il blocco dell' export

A dieci giorni dall' entrata in vigore della norma internazionale Solas voluta dall' Imo (International maritime organization) sull' obbligo di pesatura certificata per i container in export da caricare sulle navi, gli operatori portuali italiani marcano a tappe forzate, e non senza affanno, per adeguarsi alla normativa nazionale di recepimento, che prevede l' uso di pese a raso. L' obiettivo è evitare che, dall' 1 luglio, in Italia, dove il problema è stato affrontato con ritardo, si blocchi un meccanismo che muove qualcosa come 6-7mila container al giorno.

Nonostante il decreto dirigenziale per regolare la questione sia arrivato dal comando dalle capitanerie solo a metà maggio e sia stato criticato dagli operatori che lo trovano poco flessibile, nei grandi porti ci si sta attrezzando. È il caso di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Venezia, Trieste, Ravenna.

Il capoluogo ligure, in particolare, presenta oggi il proprio progetto messo a punto grazie a un consorzio, denominato Vgm (Verified gross mass) e formato da Spediporto (spedizionieri genovesi), Csp (Consorzio servizi portuali del terminal Vte di Genova) e a Censola & Brillante (specialisti in merci pericolose).

Il sistema creato da Vgm prevede due stazioni di pesatura certificata a Tortona, dotate complessivamente di sei pese acquistate ad hoc, per i container su camion.

Questo servirà a supportare, spiegano Alessandro Pitto e Giampaolo Botta, presidente e direttore generale di Spediporto, «i clienti dello scalo di Genova e anche, in senso lato, del Nordovest, attraverso un innovativo servizio di prenotazione on line della pesatura, con conseguente gestione dei file relativi al veicolo, che verranno automaticamente inviati al caricoatore, alla compagnia marittima, al terminalista ed all' autotrasportatore».

Inoltre, aggiunge Botta, «stiamo trattando con Ovada per creare un ulteriore stazione di pesatura. Le due attuali avranno la capacità di eseguire da 288 a 500 pesate al giorno. La differenza di quantità la farà il funzionamento del sistema di prenotazione. Ipotizziamo, comunque, di avere circa 1.200 contenitori destinati all' imbarco a Genova che dovranno essere pesati. Oggi, secondo un nostro censimento, con quelle che abbiamo acquistato ci sono circa 20 pese in grado di servire il porto di Genova; quindi si dovrebbe tenere una media di 5 pesate ora su 12 ore, distribuendo sull' intera

- segue

giornata le procedure, per coprire i 1.200 container. Ci vorrebbero, invece, 40 pese se si mantenesse l'attuale organizzazione dei flussi di traffico del **porto** (che prevede il passaggio del container in export solo il pomeriggio e la mattina in import, ndr). L'investimento per l'operazione è di circa 600mila euro. Guardando ad altri porti, a Livorno, spiega Bino Fulceri, ad dell' interporto Vespucci, «insieme all'**Autorità portuale**, stiamo allestendo un centro di pesatura con due impianti, in un'area adiacente allo svincolo autostradale, con funzionamento per via telematica». Qui l'investimento è di circa 300mila euro. A Trieste, invece, dice Stefano Visintin, presidente dei locali spedizionieri, «ci sono pese sia esterne che interne al porto. Tra queste ultime, 3 sono nei punti franchi e 3 presso il terminal container. Stiamo cercando l'organizzazione migliore per ridurre al massimo i tempi di attesa». A Venezia, afferma Alessandro Cosentino, presidente degli spedizionieri, «abbiamo ben 24 pese, realizzate per lo più di servizio agli impianti di Marghera. Abbiamo fatto un accordo commerciale tra imprenditori per gestire otto di queste, che possono soddisfare l'attuale domanda. Inoltre stiamo lavorando per collegarci a Marco, il sistema telematico del **porto** e domani presenteremo il piano alla comunità». Questi e altri progetti, peraltro, potranno essere pronti (se lo saranno) solo a ridosso dell' 1 luglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAOUL DE FORCADE

The Medi Telegraph

«A Genova porteremo 50 navi iraniane l'anno»

Genova - Saeidi (Irisl): «Cosulich e Messina i nostri riferimenti. Ma ora serve il sostegno delle banche». Il presidente della compagnia di Stato con l'ambasciatore di Teheran in Italia in visita in Liguria.



Genova - **Mohammad Saeidi**, presidente della compagnia iraniana Irisl, scende da un'auto scura scortato dall'agente marittimo **Augusto Cosulich**, nel centro di Genova. Con loro **Jahanbakhsh Mozaffari**, ambasciatore di Teheran in Italia. «**In porto arriveranno circa 50 navi l'anno dal 2017**», spiega Saeidi, al termine di un convegno a Palazzo della Borsa. In avvio tante strette di mano, la prima, da parte del presidente di Irisl, con **Andrea Gais**, ad del gruppo Messina. «Il nostro obiettivo è quello di rafforzare il legame con questa città, e soprattutto con il suo porto. Nell'area del Tirreno, la nostra compagnia ha già scelto Genova. E non cerchiamo altri scali di riferimento», spiega Saeidi. Proprio sotto la Lanterna, al **terminal Spinelli**, come anticipato a inizio anno dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, lo scorso aprile è arrivata, dopo anni di stop, la prima nave battente bandiera iraniana.

«Un nuovo inizio - prosegue il presidente di Irisl - visto che qui approderanno soprattutto unità portacontainer, ma anche diverse general cargo, e forse qualche petroliera, anche se per il traffico petrolifero prediligeremo Trieste». E poi un'altra considerazione: «Abbiamo scelto la Fratelli Cosulich come partner europeo. Sono il nostro punto di riferimento, specialmente in Italia. Ma c'è anche il gruppo Messina, con cui abbiamo stretto un legame che va avanti ormai da molti anni». La delegazione iraniana, a Palazzo della Borsa, è stata accolta, tra gli altri, dal presidente di Confindustria Genova, **Giuseppe Zampini**, dal commissario del porto di Genova, l'ammiraglio **Giovanni Pettorino** e dall'assessore regionale Assessore allo Sviluppo economico, **Edoardo Rixi**. In platea decine di operatori del comparto marittimo e imprenditori genovesi, che hanno ascoltato le parole dell'ambasciatore Mozaffari, che ha parlato di grandi possibilità di sviluppo per le imprese straniere che decidono di investire in Iran, specialmente nel settore delle risorse energetiche.

- segue

Durante il convegno, il numero uno di Confindustria Genova, che è anche ad di Ansaldo Energia, ha anticipato l'iniziativa dell'associazione imprenditoriale genovese, che a settembre effettuerà una missione in Iran per portare un numero limitato di aziende di vari settori. Tornando al comparto marittimo, durante il convegno, Augusto Cosulich ha evidenziato quella che resta al momento l'unica nota negativa per gli operatori, e cioè, il mancato sostegno delle banche per quanto riguarda gli scambi con l'Iran. «**Abbiamo gli esportatori con i contratti firmati e la merce in magazzino** - spiega l'agente marittimo - ma mancano le lettere di apertura al credito che gli istituti non forniscono per una forma di disagio nei confronti degli Stati Uniti, nel timore che possano fare ritorsioni». «**Eppure il nostro governo - spiega il presidente di Irisl - darà ogni tipo di supporto. Perchè serve l'appoggio degli istituti di credito.**».

Infine uno sguardo al futuro. «Dopo la fine delle sanzioni e la riapertura nei confronti dell'Iran - spiega Andrea Gais - le possibilità di crescita sono evidenti. Come gruppo Messina, in questi anni, non abbiamo comunque mai cessato di lavorare con Teheran, sempre nel rispetto delle leggi internazionali. Siamo stati infatti l'unica compagnia occidentale a non fermare le proprie navi. **Ora si aprono nuove possibilità di business: dai terminal al trasporto marittimo. Stiamo valutando ogni cosa.**».

Il Secolo XIX

«A Genova porteremo 50 navi iraniane l' anno»

Saeidi (Irisl): «Cosulich e Messina i nostri riferimenti. Ma ora serve il sostegno delle banche»

GENOVA. Mohammad Saeidi, presidente della compagnia iraniana Irisl, scende da un'auto scura scortata dall' agente marittimo Augusto Cosulich, nel centro di Genova. Con loro Jahanbakhsh Mozaffari, ambasciatore di Teheran in Italia. «In porto arriveranno circa 50 navi l' anno dal 2017», spiega Saeidi, al termine di un convegno a Palazzo della Borsa. In avvio tante strette di mano, la prima, da parte del presidente di Irisl, con Andrea Gais, ad del gruppo Messina.

«Il nostro obiettivo è quello di rafforzare il legame con questa città, e soprattutto con il suo porto. Nell' area del Tirreno, la nostra compagnia ha già scelto Genova. E non cerchiamo altri scali di riferimento», spiega Saeidi. Proprio sotto la Lanterna, al terminal Spinelli, come anticipato a inizio anno dal Secolo XIX/The MediTelegraph, lo scorso aprile è arrivata, dopo anni di stop, la prima nave battente bandiera iraniana. «Un nuovo inizio - prosegue il presidente di Irisl - visto che qui approderanno soprattutto unità portacontainer, ma anche diverse general cargo, e forse qualche petroliera, anche se per il traffico petrolifero prediligeremo Trieste». E

poi un' altra considerazione: «Abbiamo scelto la Fratelli Cosulich come partner europeo. Sono il nostro punto di riferimento, specialmente in Italia. Ma c' è anche il gruppo Messina, con cui abbiamo stretto un legame che va avanti ormai da molti anni». La delegazione iraniana, a Palazzo della Borsa, è stata accolta, tra gli altri, dal presidente di Confindustria Genova, Giuseppe Zampini, dal commissario del porto di Genova, l' ammiraglio Giovanni Pettorino e dall' assessore regionale Assessore allo Sviluppo economico, Edoardo Rixi. In platea decine di operatori del comparto marittimo e imprenditori genovesi, che hanno ascoltato le parole dell' ambasciatore Mozaffari, che ha parlato di grandi possibilità di sviluppo per le imprese straniere che decidono di investire in Iran, specialmente nel settore delle risorse energetiche. Durante il convegno, il numero uno di Confindustria Genova, che è anche ad di Ansaldo Energia, ha anticipato l' iniziativa dell' associazione imprenditoriale genovese, che a settembre effettuerà una missione in Iran per portare un numero limitato di aziende di vari settori. Tornando al comparto marittimo, durante il convegno, Augusto Cosulich ha evidenziato quella che resta al momento l' unica nota negativa per gli operatori, e cioè, il mancato sostegno delle banche per quanto riguarda gli scambi con l' Iran. «Abbiamo gli esportatori con i contratti firmati e la merce in magazzino - spiega l' agente marittimo - ma mancano le lettere di apertura al credito che gli istituti non forniscono per una forma di disagio nei confronti degli Stati Uniti, nel timore che possano fare ritorsioni». «Eppure il nostro governo - spiega il presidente di Irisl - darà ogni tipo di supporto. Perché serve l' appoggio degli istituti di credito».

Infine uno sguardo al futuro. «Dopo la fine delle sanzioni e la riapertura nei confronti dell' Iran - spiega Andrea Gais - le possibilità di crescita sono evidenti. Come gruppo Messina, in questi anni, non abbiamo comunque mai cessato di lavorare con Teheran, sempre nel rispetto delle leggi internazionali. Siamo stati infatti l' unica compagnia occidentale a non fermare le proprie navi. Ora si aprono nuove possibilità di business: dai terminal al trasporto marittimo. Siamo valutando ogni cosa».

Il Secolo XIX

IL PROCESSO

Torre Piloti, Merlo attacca: «La Jolly sbagliò la manovra»

«LA JOLLY NERO doveva fare l' evoluzione in maniera corretta. Quella manovra era da fare senza arrivare a ridosso della Torre piloti».

Lo ha detto ieri mattina in aula a palazzo di giustizia l' ex presidente dell' Autorità Portuale di Genova Luigi Merlo, oggi consulente del ministro Graziano Delrio, deponendo come teste al processo per il crollo della Torre piloti abbattuta dal cargo Jolly Nero della società Ignazio Messina avvenuto il 7 maggio 2013 nel porto di Genova e costato la vita a nove perone. L' ex direttore marittimo del porto di Genova ha poi riferito ai giudici la circostanza di come «circa 6.000 navi all' anno transitano nel porto di Genova e una buona parte fa evoluzione in quell' area e che la Jolly Nero era di medie dimensioni rispetto ad altre navi». Luigi Merlo ha poi sottolineato che «la sicurezza della navigazione dipende solo dall' Autorità Marittima». Al processo che vede imputata la catena di comando della Jolly Nero è stato sentito anche Giorio Meo, 38 anni, uno dei quattro sopravvissuti. «Stavo scendendo le scale per andare lì - ha detto - a un tratto ho sentito come un terremoto e poi mi sono sentito crollare tutto addosso.

Ero in acqua, tra le macerie, ma vivo. Ho girato la testa e ho visto la Jolly a 50 metri. Ho iniziato a chiamare i miei compagni, tutti, uno per uno. Ho sentito un lamento e poi niente».

Il Secolo XIX

IL BOTTA E RISPOSTA TRA MESSINA E TOTI APRE IL DIBATTITO

«È vero, ci manca il coraggio ma Tursi ora cambi passo»

Autocritica degli imprenditori. «Frenati da troppa burocrazia»

A GIOVANNI TOTI le parole dell' armatore Stefano Messina, sull' incapacità della politica di dare un futuro alla città, proprio non sono andate giù. Il presidente della Regione, a giudicare da come ha agito, le ha viste come un attacco personale. Una «critica fuori luogo», è stata la sua replica, della «classe imprenditoriale più pigra dell' intero Paese».

Filippo Delle Piane rappresenta una larga fetta di quella che Toti dipinge come un' accolita d' indolenti. È il presidente dell' associazione locale dei costruttori edili, Assedil Genova, ossia del più importante comparto produttivo della provincia, con oltre 2 mila aziende, 15 mila addetti e un volume d' affari vicino ai 750 milioni di euro. A sorpresa, Delle Piane è in quasi perfetta sintonia con le affermazioni di Toti.

«Noi imprenditori, è vero, abbiamo bisogno di essere più coraggiosi e anch' io - è il mea culpa del presidente di Assedil - potrei spingere di più sull' acceleratore. Ma ne veniamo da anni di politica poco amichevole nei confronti delle imprese. Penso al Comune più che alla Regione. E penso alla lezione di quest' ultimo voto amministrativo. Genova è una fotocopia di Roma, mi auguro che i partiti lo capiscano in fretta, altrimenti consegneranno la città al Movimento 5 Stelle».

L' anno, scarso, che separa Genova dalla sue prossime elezioni amministrative sarà decisivo. Ne è convinto un altro esponente dell' imprenditoria edile genovese, Davide Viziano. «Abbiamo bisogno di un sindaco giovane, trascinante, entusiasta. Che sappia riportare l' entusiasmo e la voglia di lavorare insieme ad un unico obiettivo che non si respira più dal 2004, anno di Genova "capitale della cultura"». Al sindaco, Viziano affida un ruolo particolarmente difficile: «Non siamo soltanto noi imprenditori ad essere pigri. Pigra è tutta la città, ormai avviata verso un lento degrado».

Dobbiamo prendere coscienza delle nostre potenzialità e ritrovare la voglia di agire, di lavorare ad obiettivi comuni. Per farlo abbiamo bisogno di un bravo psicoterapeuta».

Stefano Messina, nel suo sfogo di venerdì durante un convegno in città, ha accusato Comune e Regione di essere latitanti sui temi che interessano, soprattutto, il mondo del porto. A cominciare dalla nomina del presidente dell' Autorità portuale. «Siamo ormai al secondo mandato del commissario straordinario

- segue

Giovanni Pettorino, e non aver ancora trovato un presidente è grave», gli fa eco il presidente del terminal Se ch, Luigi Negri. «Ma non sono del tutto d'accordo con Stefano Messina: la politica non deve fare di più, altrimenti rischia di essere invasiva. La politica deve solo creare le condizioni perché gli imprenditori possano lavorare bene».

Cosa che, a sentire Augusto Parodi, non sempre le riesce.

Parodi è il presidente di un gruppo chimico, la Fratelli Parodi Spa, con quasi duecento dipendenti e 130 milioni di fatturato. Il gruppo ha sede a Campomorone, impianti in giro per l'Italia e all'estero e clienti nel mondo.

«C'è un problema nazionale, un eccesso di burocrazia che paralizza l'iniziativa. E c'è un problema locale: per esperienza diretta, posso garantire che in Lombardia i tempi di risposta dell'amministrazione locale alle richieste delle imprese sono molto più rapidi che in Liguria».

Al tema della burocrazia si riallaccia il presidente di Confindustria Liguria, Giuseppe Zampini. «Gli imprenditori italiani sono davvero bravi perché operano in un contesto difficile. All'estero la burocrazia è molto più leggera». E alle accuse di «pigritia», Zampini risponde che «si tratta in realtà di stanchezza. Gli imprenditori sono stanchi di lavorare in un contesto reso difficile dalla crisi e dai lacci e iaccioli burocratici. Mi pare però che la Regione Liguria abbia dimostrato di voler migliorare le cose. E credo che il Growth Act, con le sue misure a favore dell'imprenditoria, sia un buon segnale».

Un plauso alla Regione arriva anche da Giorgio Cuttica.

Già co-fondatore della Orsi Automazione e dirigente di Siemens, Cuttica è oggi il presidente di SedApta, giovane azienda software con 150 dipendenti. «Anche se una rondine non fa primavera, la mia è certamente un'esperienza positiva. SedApta - ricorda Cuttica - nasce dall'unione di cinque aziende, tre delle quali sono liguri. E nasce con un forte contributo della Regione che attraverso Ligurcapital (società controllata dalla Regione e che promuove le aziende locali, con fondi propri e fondi europei, ndr.) vi ha investito 2 milioni e 250 mila euro. E non per amicizia o per rapporti clientelari ma perché ha valutato un progetto e ci ha creduto».

STEFANO MESSINA, GIOVANNI TOTI

Informazioni Marittime

Taranto, a maggio il traffico merci è cresciuto di un terzo

Il mese di maggio conferma il trend positivo del 2016 per la movimentazione di merci nel [porto di Taranto](#). A maggio si è infatti registrato un incremento totale dei traffici pari al 29,8% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, per un totale di 2.476.243 tonnellate movimentate (+586.862 tonnellate). L'incremento maggiore ha interessato la movimentazione di rinfuse solide, che hanno visto un aumento del 54,2% (+427.792 tonnellate). Per quanto riguarda le rinfuse liquide l'incremento è stato del 13,4% (+92.721 tonnellate). Anche il traffico di merci varie ha fatto registrare un aumento, pari all'11,3% (+48.349 tonnellate) rispetto al 2015.

I primi cinque mesi del 2016 registrano nello scalo pugliese un incremento del 20,2% (+1.823.844 tonnellate di merce movimentata). In particolare, la movimentazione di rinfuse è aumentata del 22,4% (+1.604.058 tonnellate). Per le merci varie l'incremento è stato dell'11,7% (+219.786 tonnellate). Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino a maggio di quest'anno, 906 unità (+33 rispetto al 2015).

Il Nautilus

Porto di Taranto: a maggio incremento del traffico del 29%



TARANTO – Il Porto di Taranto, anche nel mese di maggio 2016, ha registrato un tasso di crescita relativo al traffico merci in linea con l'incremento ormai consolidatosi in questi primi mesi dell'anno.

Nel mese di maggio 2016 si è, infatti, registrato un incremento totale dei traffici nel porto di Taranto pari al 29,8% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, per un totale di 2.476.243 tonnellate movimentate (+586.862 tonnellate). L'incremento maggiore ha interessato la movimentazione di rinfuse solide, che hanno visto un aumento del 54,2% (+427.792 tonnellate). Per quanto riguarda le rinfuse liquide l'incremento è stato del 13,4% (+92.721 tonnellate). Anche il traffico di merci varie ha fatto registrare un aumento, pari all'11,3% (+48.349 tonnellate) rispetto al 2015.

Si conferma l'andamento positivo dei traffici per i primi mesi del 2016: se infatti nel primo quadrimestre l'incremento era stato del +17,6% rispetto al 2015, i primi cinque mesi registrano un totale +20,2% (+1.823.844 tonnellate di merce movimentata). In particolare, la movimentazione di rinfuse è aumentata del 22,4% (+1.604.058 tonnellate).

Per le merci varie l'incremento è stato dell'11,7% (+219.786 tonnellate). Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino a maggio di quest'anno, n. 906 unità (+33% rispetto al 2015).

Ferpress

Autorità portuale Taranto: traffici al 29,8% nel maggio 2016, +586.862 t merci movimentate

(FERPRESS) – Taranto, 20 GIU – Il Porto di Taranto, anche nel mese di Maggio 2016, ha registrato un tasso di crescita relativo al traffico merci in linea con l'incremento ormai consolidatosi in questi primi mesi dell'anno.

Nel mese di maggio 2016 si è, infatti, registrato un incremento totale dei traffici nel porto di Taranto pari al 29,8% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, per un totale di 2.476.243 tonnellate movimentate (+586.862 tonnellate). L'incremento maggiore ha interessato la movimentazione di rinfuse solide, che hanno visto un aumento del 54,2% (+427.792 tonnellate). Per quanto riguarda le rinfuse liquide l'incremento è stato del 13,4% (+92.721 tonnellate). Anche il traffico di merci varie ha fatto registrare un aumento, pari all'11,3% (+48.349 tonnellate) rispetto al 2015.

Si conferma l'andamento positivo dei traffici per i primi mesi del 2016: se infatti nel primo quadrimestre l'incremento era stato del +17,6% rispetto al 2015, i primi cinque mesi registrano un totale +20,2% (+1.823.844 tonnellate di merce movimentata). In particolare, la movimentazione di rinfuse è aumentata del 22,4% (+1.604.058 tonnellate). Per le merci varie l'incremento è stato dell'11,7% (+219.786 tonnellate).

Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino a maggio di quest'anno, n. 906 unità (+33% rispetto al 2015).

Gioia Tauro, portuali in sciopero

I portuali di Gioia Tauro scendono in piazza. E lo fanno organizzando una manifestazione, domani, martedì 21 giugno, davanti la sede della Regione Calabria. I lavoratori chiedono un intervento delle istituzioni, sia locali che nazionali, per arginare la crisi dello scalo. La preoccupazione dei sindacati è che un'assenza di interventi a favore dello sviluppo del porto, possa portare in breve tempo la perdita di decine di posti di lavoro tra i portuali che operano a Gioia Tauro.

La Sicilia

La Catania del futuro prossimo venturo

Ieri mattina riunione di Giunta allargata ai due assessori regionali del Catanese per fare il punto della situazione La scommessa dello sviluppo passa dalla realizzazione di infrastrutture e dalla promozione del turismo

PINELLA LEOCATA Nel giorno dopo il voto amministrativo, segnato dalla sconfitta del Pd di Renzi, il sindaco di Catania e sindaco della Città Metropolitana Enzo Bianco, uomo politico di spicco del Pd nazionale, convoca una riunione di Giunta allargata ai due assessori regionali catanesi, Giovanni Pistorio e Anthony Barba gallo, per fare il punto sulle strategie di sviluppo di breve e di lungo periodo messe in atto dall' attuale Giunta in sinergia con il Governo della Regione e con quello nazionale. Un modo per definire meglio il quadro degli interventi avviati e per far conoscere alla popolazione il lavoro e l' impegno dell' amministrazione nella prospettiva del rilancio e dello sviluppo del territorio. Una programmazione - ha sottolineato Enzo Bianco - possibile «grazie al rapporto di leale e di stretta col laborazione tra Comune e Regione» e centrata sullo sviluppo del turismo e delle infrastrutture non nel solo Comune di Catania, ma della Città Metropolitana e del distretto del Sud Est allargato a nord verso Taormina. E se il riposizionamento turistico di Catania (in questo periodo invasa dai turisti, come tutta la Sicilia, diventata meta alternativa ai Paesi mediterranei in guerra) passa per la promozione della nostra cultura, dall' opera dei pupi, alla lirica - rappresentata nei teatri che ci hanno lasciato i greci e i romani - fino ai festival cinematografici e ai percorsi enogastronomici, la possibilità di attrarre turisti e di far girare l' economia, passa dalla realizzazione di infrastrutture adeguate, a partire dall' aeroporto, dal porto, dalle ferrovie fino al trasporto integrato su rotaia e gomma, primo tra tutti quello cittadino e metropolitano. In questo campo Bianco ha annunciato la trasformazione dell' Ami da azienda municipale ad azienda metropolitana e in società per azioni in cui i Comuni interessati partecipano al capitale sociale. Il nuovo servizio prevederà tre circuiti: quello di Catania-Gravina-Mascalucia-Nicolosi; quello di Catania-Aci Castello-Aci Trezza-Aci Reale; e quello di Catania-Misterbianco-Paternò. Bianco ha ribadito che il porto di Catania, per la sua centralità all' interno di un territorio da cui si dirama una rete di trasporti nevralgica - collegata all' aeroporto e alle ferrovie che portano a Siracusa e a Taormina - non può dipendere dall' Autorità portuale di Agusta, ma deve poter contare sulla propria autonomia. Progetti ed iniziative che delineano il volto di un territorio più dinamico che si candida, infine, a valorizzare il proprio ruolo strategico nel Mediterraneo.

Molo sequestrato, estate a rischio caos

Resta sigillata la banchina Vittorio Veneto: è pericolosa. Il gip: vanno completati i lavori di consolidamento Sino a settembre 12 giorni in cui i traghetti saranno costretti a stare in rada per fare altraccare le navi da crociera

FRANCESCO PATANÈ Resta sotto sequestro il molo Vittorio Veneto del porto di Palermo, chiuso ad inizio febbraio per rischio statico. E lo rimarrà almeno per tutta l'estate.

Una pessima notizia per l'autorità portuale da mesi costretta a fare i salti mortali per consentire gli altracchi in contemporanea di traghetti e grandi navi da crociera. Ieri mattina il gip Walter Turturici ha rigettato l'istanza di dissequestro chiesta dall'autorità portuale, difesa dagli avvocati Nino Caleca e Roberto Mangano, dopo la perizia sulla stabilità delle due banchine, perché sussistono ancora dei profili di pericolosità che impediscono il dissequestro dell'area. Per ottenere il dissequestro delle due banchine più importanti del porto di Palermo, che da sempre ospitano le grandi navi da crociera saranno necessari altri lavori per complessivi 1,3 milioni di euro.

«Stiamo facendo di tutto per riaprire il molo prima possibile - commenta il presidente dell'autorità portuale Vincenzo Cannarella - Apprendiamo con un pizzico di stupore la decisione del gip di Palermo, ma la rispettiamo e siamo già al lavoro per eliminare quelle criticità che il giudice ha ancora rilevato. In totale sintonia con la decisione della magistratura».

Il mancato dissequestro del molo Vittorio Veneto pone grossi problemi all'autorità portuale nelle giornate in cui sono previsti due o più arrivi di grandi navi da crociera. Fino a settembre si tratta di una dozzina di giorni nei quali uno dei traghetti che collegano Palermo a Napoli, Livorno, Civitavecchia e Genova dovranno tornare in rada per tutto il giorno dopo aver scaricato i passeggeri.

Senza contare che la chiusura del Vittorio Veneto costringe l'autorità portuale a dirottare sul molo Piave le grandi navi da crociera, in una posizione meno comoda per le decine di migliaia di turisti che scendono dalle navi per andare a visitare la città e che tra l'altro trovano anche via Amari sbarrata.

L'autorità portuale ad inizio maggio aveva eseguito le prove di carico sul molo Vittorio Veneto, i cui risultati sono stati analizzati dall'ingegnere Giovanni Coppola, il consulente tecnico nominato dal pm Luca Battinieri. Martedì scorso la relazione del consulente è arrivata sul tavolo del pm che ha dato parere favorevole al dissequestro. Il perito della procura nelle sue conclusioni infatti afferma che il molo Vittorio Veneto non presenta rischi statici, ma nel dare parere favorevole al dissequestro, ha posto

- segue

alcune prescrizioni. Una di queste è il divieto di transito e sosta dei mezzi pesanti. Proprio questa limitazione è bastata al gip per ravisare ancora un potenziale pericolo nel rimettere in funzione il molo Vittorio Veneto. «I lavori di consolidamento sono stati parziali - scrive il giudice - Ne deriva che la situazione di pericolo originariamente ravvisata non è stata interamente eliminata». In particolare per ottenere il dissequestro dell'area è necessario eliminare le ingrottature sotto le due banchine: per la sud i lavori costeranno un milione di euro, mentre per la nord 300 mila euro. «Il 16 giugno il provveditorato alle opere pubbliche ha approvato i progetti che riguardano i due interventi sotto le banchine - assicura Cannatella - Entro qualche settimana pubblicheremo un bando che utilizzerà la procedura negoziata al posto di quella ad evidenza pubblica per accelerare i tempi di aggiudicazione». Lavori che assieme alla ripresa di quelli per la nuova stazione marittima erano già stati preventivati, ma che ora devono iniziare in tempi record. In ogni caso anche utilizzando la procedura più veloce per realizzare gli interventi chiesti dal giudice, il dissequestro non avverrà prima dell'autunno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'Autorità portuale "Siamo sorpresi ma cercheremo di fare il più in fretta possibile" DALL'ALTO Il molo Vittorio Veneto con la stazione Marittima in ristrutturazione. La banchina è stata posta sotto sequestro e il gip ha respinto la richiesta dell'Autorità portuale di dissequestro (foto di Alberto Bonanno)

ALBERTO BONANNO

IL PROVVEDIMENTO

Il molo resta sequestrato: estate caos

Resta sotto sequestro il molo Vittorio Veneto del porto, chiuso a febbraio per rischio statico. E lo rimarrà almeno per tutta l'estate. Una pessima notizia per l'autorità portuale da mesi costretta a fare i salti mortali per consentire gli attracchi in contemporanea di traghetti e grandi navi da crociera. Il giudice ha rigettato l'istanza di dissequestro dopo la perizia sulla stabilità delle due banchine, perché sussistono ancora dei profili di pericolosità. Per ottenere il dissequestro delle due banchine che da sempre ospitano le grandi navi da crociera saranno necessari altri lavori per complessivi 1,3 milioni di euro.

PATANE' A PAGINA VI.

I corridoi veloci la nuova rete per far viaggiare le merci tra Paesi

Da sempre la strada ferrata è il mezzo di trasporto meccanico via terra più efficiente e sicuro. Oggi è anche il più ecologico. In genere, a parità di peso trasportato, un treno richiede il 70% in meno di energia rispetto al trasporto su gomma.

Si sta facendo strada, con molto ritardo, l'idea che la ferrovia può essere la via principe per il trasporto soprattutto dei prodotti import/export.

È cambiata l'idea della logistica dei trasporti, a partire dalle "autostrade del mare", tanto comode quanto, al momento, ignorate. Oggi proprio partendo dai porti, dove arrivano le merci destinate all'Italia o all'Europa, si sono creati i cosiddetti "fast corridor", corridoi veloci che collegano il mare con l'entroterra verso una piattaforma intermodale da dove le merci prendono la via finale.

Le ferrovie italiane hanno aperto un collegamento veloce tra l'Italia e la Germania: si chiama ROLA (Rollende Landstrasse) ed è in grado di trasferire sui vagoni ferroviari fino a 23 tir per ogni treno. Quattro corse al giorno per coprire i 458 chilometri che separano Roncaglia, interporto di Trento, da Regensburg, interporto di Monaco, operando sull'asse Scandinavia-Mediterraneo. Questa modalità mista di trasporto, cioè il passaggio dalla strada al treno, attrezzato anche con cuccette per il riposo degli autisti, fa risparmiare il 77% di energia e l'80% di emissioni di CO₂.

ROLA è nato dall'intesa tra la sezione merci delle ferrovie, Trenitalia Cargo, e un operatore privato, la Trasposervizi, mettendo in alto un circolo virtuoso di collaborazione tra pubblico e privato.

Stesso numero di chilometri risparmiati nel collegamento tra il porto di Koper (Capodistria) e il terminal di smistamento di Milano. Il treno merci Koper -Milano potrà caricare fino a 72 TEU (Twenty foot Equivalent Unit), l'unità di misura della capacità dei tir equivalente a circa 40 metri cubi) e può raggiungere l'interporto di Padova e a seguire il terminal di Milano a prezzi competitivi e con un basso impatto ambientale. A poco a poco la rete logistica si va sviluppando e Trenitalia Cargo sta organizzando speciali accordi con industrie interessate per sviluppare raccordi ad hoc tra le sue reti e le sedi delle attività industriali.

Un servizio merci porta a porta che renderà il trasporto su strada ferrata particolarmente efficiente. Sapete come tutti i prodotti di Ikea raggiungono le decine di punti vendita del colosso svedese? Partono dal loro nodo logistico di Piacenza, ma come arrivano a Piacenza? Con un corridoio veloce che dal

- segue

porto di La Spezia arriva a Piacenza, in collegamento telematico con l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Si è praticamente realizzata una "banchina lunghissima" dove la merce è monitorata da infrastrutture immateriali, attuando un tracciamento elettronico dei prodotti che semplifica il ciclo import/export .

Confindustria ha presentato un progetto per far diventare l' Italia la piattaforma logistica del Mediterraneo, ma come far trasferire almeno il 30% dei 963 milioni di tonnellate di merci trasportate in Italia su gomma dalla strada alle ferrovie o a un trasporto misto? L' obiettivo è ambizioso e saranno in molti partner a doversi rimboccare le maniche per mettere in moto un circolo virtuoso. Forse un giorno le merci, sganciate da ogni legge di gravità in uno scenario da fantascienza, voleranno sopra i cieli europei posandosi direttamente sui tetti dei luoghi di destinazione. Nell' attesa, viva i "corridoi veloci"!

I corridoi veloci su ferrovia sono quei corridoi attivati dalla sezione merci delle Ferrovie dello Stato, la Trenitalia Cargo, che permettono di trasferire le merci, esclusivamente confezionate in container, in arrivo nei porti italiani (al momento sono interessati i porti di La Spezia, Genova e Livorno), direttamente alla destinazione finale, cioè in Magazzini di temporanea custodia. Le operazioni doganali si effettuano all' arrivo delle merci e alla conclusione della missione.

I corridoi veloci su gomma operano in maniera similare, spostando le merci dal porto di arrivo (i porti sono gli stessi dei corridoi su strada ferrata) fino al nodo logistico di destinazione. Le merci saranno controllate dalla dogana di arrivo e di destinazione finale. Sui mezzi di trasporto è installato un sistema di rilevazione satellitare OBU per dialogare costantemente con la PLN (Piattaforma Logistica Nazionale).

Sia i corridoi su gomma sia quelli su strada ferrata sono soggetti ai Disciplinari di servizio, cioè alle regole che stabiliscono di volta in volta le precise funzioni a cui i gestori della missione si devono attenere.

Il segreto svelato della logistica che muove la buona economia

Fra le tante cose utili per tornare a crescere, ce n' è una che sembra procurare solo vantaggi, una iniziativa che, nelle presenti tempeste di conti pubblici in deficit, offre la possibilità di prendere due piccioni con una fava.

Parlamo della logistica come fattore di sviluppo economico, una «scienza che studia come trasportare i prodotti da un luogo all' altro nei tempi previsti, in modo efficiente e al minor costo possibile»: una buona logistica, insomma, è «l' eroina sconosciuta di ogni buona economia».

Questa "eroina" si muove entro la comice di un più vasto problema, studiato dalla "economia spaziale". L' economia spaziale non ha niente a che fare con le astronavi.

Piuttosto, è la branca dell' economia che studia "che cosa è l'" e "perché è l' ". Ove il "che cosa" si riferisce a qualsiasi tipo di operatori e di attività economiche - imprese agricole, manifatturiere, di servizi - famiglie, istituzioni...; il "l'" si riferisce al luogo fisico, lo "spazio" in cui si svolge l' attività - aree, regioni, città, vicinatì...; e il "perché" si riferisce alle spiegazioni che l' economista può dare, nei limiti della sua competenza, per quella particolare localizzazione nel territorio.

Storicamente, gli agglomerati urbani sorsero in prossimità di fonti di acqua dolce. L' agricoltura stanziale, in contrapposto a quella nomade dei "cacciatori e raccoglitori" aveva bisogno di certe condizioni climatiche e di strumenti un po' più sofisticati di lance, archi e frecce. Ma queste sono ancora considerazioni che appartengono alla geografia economica.

L' economia spaziale cerca di rispondere a problemi più complicati. Per esempio: una fabbrica, mettiamo di parrucche, deve procurarsi la materia prima (input) da fornitori che praticano prezzi diversi e sono situati in diversi luoghi. E, di converso, le parrucche (output) devono poi essere distribuite in posti ancora diversi dove si situano i compratori delle stesse. Per decidere dove installare la fabbrica bisogna confrontare le tante combinazioni di prezzo delle materie prime (che includono i costi di trasporto) e i costi di trasporto delle parrucche verso gli acquirenti finali.

E si deciderà così il luogo dove impiantare il capannone: sarà lo "spazio" dove i costi di acquisto degli input più i costi di consegna dell' output, per unità di prodotto-parrucca, sono minimi.

L' importanza della logistica - un aspetto cruciale della crescita economica - è aumentata molto con l' avvento della globalizzazione. Il combinato disposto di globalizzazione e telematica (informatica più

Il Sole 24 Ore

telecomunicazioni) ha fatto nascere le cosiddette "catene globali di offerta".

Un' impresa, insomma, può spezzettare il suo processo produttivo in tante parti: assembla il prodotto finale, ma compra materie prime, componenti e semilavorati in qualsiasi parte del mondo, secondo le convenienze di costo. Prima si preferiva comprare dai fornitori vicini, ma oggi la distanza è annullata dalle telecomunicazioni e dalla grande riduzione dei costi di trasporto.

Ecco che torna in primo piano la logistica. Le opportunità di produrre a costi più bassi offerte da globalizzazione e telematica possono essere sfruttate solo se i trasporti sono rapidi ed efficienti. In un certo senso, si sta ripetendo a livello globale, quella che fu chiamata, decenni fa, la "produzione snella" (lean manufacturing). Cosa vuol dire "produzione snella"? Il concetto ha molte dimensioni, ma la principale sta nel ridurre gli sprechi e in particolare modo lo "spreco di capitale". Cosa vuol dire? Supponiamo che vogliate avviare un' impresa per produrre, che so, scarpe, e concentriamoci su quanto capitale vi occorre. Bisognerà avere soldi per comprare un capannone e i macchinari che vi servono. E poi bisognerà avere soldi per colmare l' attesa: per produrre bisogna pagare subito, sull' unghia, almeno gli stipendi degli operai. Ma per incassare il corrispettivo di quel che si vende bisogna attendere, almeno 30 giorni, ma spesso anche di più. Infine, c' è bisogno di capitale per le scorte. Cosa sono le scorte? Per produrre bisogna avere a disposizione la materia prima: tomaia, stringhe, colla, vernici e quant' altro... Bisogna avere tutto a disposizione nel magazzino, non si può interrompere la produzione perché avevamo in magazzino solo le tomaie per un giorno di produzione. Quindi una certa parte del capitale va a costituire scorte, che devono essere mantenute, fra prelevamenti e aggiunte, a un "livello di sicurezza". Già, ma quanto deve essere alto questo livello? La "lean production" mira a risparmiare capitale mantenendo le scorte al livello più basso possibile, con una ferrea organizzazione dei tempi di rifornimento e di produzione. Si tratta di un problema di logistica e di organizzazione del lavoro. Un altro aspetto logistico sta nella minimizzazione dei tempi di consegna. Si tratta di un lato dell' assistenza post-vendita: quando compriamo qualcosa, vogliamo che sia consegnata il più presto possibile, se non la troviamo nel negozio o se la ordiniamo online. Bisogna quindi calibrare i tempi della produzione con i tempi della domanda e avere un sistema di distribuzione del prodotto il più celere possibile (Amazon sta sperimentando consegne con dei "droni", piccoli elicotteri senza pilota che depositano il pacco sul balcone o sul giardino di casa!). La logistica comprende anche lo "storage", cioè il magazzino. Prendiamo, di nuovo, Amazon e i suoi magazzini (di libri e molti altri prodotti): sono grandi edifici, grandi più di due campi di calcio, dove robot su rotaie vanno a prendere l' articolo ordinato e lo portano verso la spedizione. Infine, la "reverse logistics", la "logistica inversa". Ogni processo produttivo ha degli scarti e anche qui gli scarti devono essere trasportati altrove: riciclati sul luogo o portati verso centri di riciclo più o meno lontani? Ecco un altro bel problema logistico...

Il Nautilus

IL 22 GIUGNO L'AMMIRAGLIO DE GIORGI CEDE IL COMANDO DELLA MARINA MILITARE ALL'AMMIRAGLIO GIRARDELLI



ROMA – Mercoledì 22 giugno, alle ore 11.00, a Roma presso Palazzo Marina avrà luogo alla presenza del Ministro della Difesa, Senatrice Roberta Pinotti, e del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano, la cerimonia di avvicendamento al vertice della Marina Militare tra l'Ammiraglio di Squadra Giuseppe De Giorgi e l'Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli.

Alla Marina Militare è affidato il controllo e la condotta delle operazioni navali nelle acque territoriali ed internazionali per assicurare la difesa degli interessi vitali del Paese contro ogni possibile minaccia al nostro territorio, ai concittadini all'estero, alle linee commerciali di traffico marittimo; assicura il controllo e la sorveglianza marittima, la salvaguardia dalle minacce negli spazi marittimi internazionali fino al contrasto della pirateria in mare.

Opera a salvaguardia degli spazi euro-atlantici attraverso il contributo alla difesa collettiva della NATO, nella gestione delle crisi internazionali e concorre alla salvaguardia delle libere istituzioni, svolge compiti specifici in circostanze di calamità e in casi di straordinaria necessità e urgenza. La Marina Militare è un'organizzazione dalle forti tradizioni, che punta sulla professionalità del personale e che investe nell'innovazione tecnologica dei mezzi che impiega.

Durante gli oltre tre anni di mandato dell'Ammiraglio De Giorgi, la Marina Militare ha condotto numerose operazioni come l'operazione militare umanitaria Mare Nostrum, iniziata il 18 ottobre 2013, grazie alla quale sono state salvate più di 170.000 persone e dal 12 marzo 2015 è impegnata nell'Operazione Mare Sicuro, con il compito di svolgere attività di presenza, sorveglianza e sicurezza marittima nel Mediterraneo Centrale: oltre 172.000 i migranti recuperati dall'inizio dell'operazione.

L'Ammiraglio De Giorgi ha diretto l'Operazione di soccorso al traghettino sinistrato Norman Atlantic, oggi riconosciuto e studiato come case study, grazie alla quale sono stati salvati 427 naufraghi e tre cani. In questo periodo è stato introdotto il concetto "dual – use" dello strumento aero – navale, ovvero la capacità di impiegare prontamente le tecnologie e i mezzi della Marina Militare sia per scopi militari che civili. Tutte le navi della Marina Militare sono pensate e progettate con elevate capacità di autosufficienza logistica, flessibilità d'impiego e possibilità di fornire supporti e servizi; questo conferisce loro una naturale capacità duale che si concretizza in diverse attività: supporto delle operazioni e interventi della Protezione Civile, supporto medico – sanitario attraverso l'uso delle camere iperbariche, supporto nella ricerca dei siti archeologici marini, monitoraggio e protezione della fauna e della flora marina, supporto per lo svolgimento di campagne scientifiche e raccolta di dati idro-oceanografici. A ciò si aggiungono i compiti di salvaguardia della vita umana in mare, anche attraverso il concorso alle operazioni di Ricerca e Soccorso, le attività di supporto umanitario nei territori colpiti da calamità naturali, la sorveglianza per la prevenzione e il contrasto dell'inquinamento dell'ambiente marino, il concorso nella ricerca e salvaguardia dei beni archeologici in mare.

L'impegno della Marina per l'ambiente ed il risparmio energetico è poi proseguito in questi anni con il progetto "Flotta Verde" per individuare un combustibile navale alternativo a quello di origine petrolifera, per aumentare la sicurezza energetica nazionale e ridurre le emissioni inquinanti. Oggi la Marina Militare è la prima tra le Marine europee ad aver sperimentato con successo il "green diesel", anche nel rivoluzionario progetto di ammodernamento della flotta navale, che, grazie all'uso del carburante bio, consentirà la riduzione delle emissioni nell'ambiente circostante.

Il Nautilus

Con le Leggi di Stabilità 2014 e 2015, nell'ambito del “Programma navale per la tutela delle capacità navali della Difesa” è stata assicurata la copertura finanziaria di circa la metà del fabbisogno per il rinnovamento della flotta in relazione alla quale è stata approvata la costruzione di 7 pattugliatori polivalenti d'altura – PPA, 1 unità anfibia multifunzionale tipo LHD, (Landing Helicopter Dock, cioè una nave portaelicotteri a bacino allagabile), 1 nave logistica/rifornitrice di squadra (LSS, Logistic Support Ship); 2 mezzi minori UN-PAV (Unità Navali Polivalente ad Altissima Velocità) per il Gruppo Operativo Subacquei GOI del Comsubin. “Ai miei marinai lascio il messaggio di guardare al futuro con fiducia, il personale è sempre stato la nostra forza, è forgiato dal mare, è ispirato dalla grandezza del mare ed è l'arma decisiva della nostra forza armata. Il nostro personale, tutti gli ufficiali, i sottufficiali, i graduati devono avere il coraggio sempre di anteporre il bene della forza armata, il bene della marina e il bene della nazione a tutto il resto, anche se questo può comportare difficoltà e dispiaceri talvolta, però nulla è peggio del rimpianto di non essersi comportati con onore e di non aver fatto il proprio dovere fino in fondo”. Ha dichiarato l'Ammiraglio De Giorgi durante la Giornata della Marina, lo scorso 9 giugno. L'Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli assumerà l'incarico al vertice della Marina Militare dopo aver ricoperto, dal 10 marzo 2015 l'incarico di Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa.

Il Nautilus

20 GIUGNO: GIORNATA SU “INTERESSI MARITTIMI NAZIONALI ED IL NUOVO STRUMENTO NAVALE”



ROMA – Si è svolta oggi pomeriggio, presso la biblioteca storica di Palazzo Marina a Roma, nell'ambito dell'incontro dal titolo “Interessi marittimi nazionali ed il nuovo strumento navale” la presentazione del numero speciale di “X-trà” della rivista Rivista Italiana Difesa RID. Il progetto, realizzato da RID, in collaborazione con la Marina Militare, è dedicato alle nuovi costruzioni navali della Marina.

Il quadro della situazione internazionale presenta una crescente incertezza ed una generalizzata instabilità; l'area Mediterranea – cerniera tra un Nord sviluppato e stabile ed un Sud sovrappopolato e conflittuale – si è rivelata sempre più un elemento della crescente instabilità internazionale che caratterizza lo scenario mondiale. Le aree nordafricane e mediorientali, come l'Egitto, l'Algeria, la Tunisia, la Siria, la Libia, sono state soggette all'indebolimento delle strutture statuali a seguito del fallimento delle Primavere arabe, nonché all'estensione del fondamentalismo islamico e dei correlati fenomeni terroristici.

Il Mediterraneo – pur rappresentando solo l'1% della superficie acquea globale – è interessato dal 19% del traffico marittimo mondiale, che sale al 30% per quanto riguarda il petrolio, nonché al 65% delle altre risorse energetiche destinate all'Italia e agli altri Paesi europei, comprese quelle trasportate dai gasdotti sottomarini. Esso costituisce quindi un essenziale snodo, cruciale per i traffici marittimi. Ha aperto i lavori il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio Giuseppe De Giorgi, che ha introdotto il ruolo strategico dell'Italia nel Mediterraneo.

“Il mare viene utilizzato sempre di più dall'economia globale, a partire dal trasporto di materie prime allo sfruttamento delle risorse energetiche. L'Italia è la dodicesima flotta mercantile al mondo, quarta in Europa, la terza flotta di pescherecci in Europa, la prima flotta di traghetti al mondo. Guardando al Mediterraneo il 19 per cento del traffico Marittimo, il 30 per cento del traffico globale di petrolio e il 65 per cento delle risorse energetiche dirette in Europa fanno del nostro mare un elemento vitale per la nostra economia.

Ma noi dobbiamo guardare al Mediterraneo allargato: la presenza di conflitti permanenti che si sviluppano sul mare mettono a rischio l'accesso al mediterraneo tramite Suez. La marina è presente in queste zone da tempo, dalla prima guerra del golfo al contrasto della pirateria in golfo Persico per evitare che le rotte commerciali evitassero Suez circumnavigando l'Africa” ha dichiarato l'Ammiraglio De Giorgi durante la presentazione. In tale contesto l'Italia – proiettata con i suoi 8.000 chilometri di costa al centro del bacino del Mediterraneo – presenta una frontiera terrestre sicura a nord con i Paesi europei ed una “frontiera liquida”, aperta a sud, e costituisce l'anello di raccordo tra l'Europa, l'Africa ed il vicino Oriente, proponendosi, per posizione geografica, cultura e storia – quale referente naturale per i Paesi nord-africani e mediorientali.

In tale prospettiva emerge la rilevanza della Marina Militare, elemento abilitante primario per consentire all'Italia di assumere – sin dal tempo di pace – un ruolo da protagonista nel mantenimento dell'equilibrio in Mediterraneo, a tutela della stabilità dell'area e dei diritti umani nella regione, nonché dei vitali interessi nazionali. Ciò richiede al Paese di disporre di uno strumento marittimo credibile, efficace, adeguatamente dimensionato e dotato di tutte le capacità necessarie a garantire l'assunzione di tale responsabilità.

La gamma dei compiti che la Marina deve assolvere è ampia e diversificata e richiede la disponibilità di uno strumento qualitativamente e quantitativamente bilanciato in tutte le sue componenti e pienamente interoperabile con le Marine Alleate.

- segue

Il Programma navale d'emergenza scongiurerà la scomparsa della Flotta e garantirà al Paese una Marina ridotta ma bilanciata, a sostegno degli interessi marittimi nazionali.

Ammiraglio De Giorgi: "Questa situazione delinea la "forma" dello strumento navale che serve alla Marina, diverso dalla classe Maestrale, che era dotata di navi più piccole e più veloci, pensate per l'oceano. Il programma navale d'emergenza era articolato in una spesa di 10 miliardi, ridotti a 5,5 per 10 pattugliatori, tre ancora da finanziare e sette già a contratto, una di supporto logistico, una nuova nave anfibia e due unità minori di supporto alle forze speciali".

Lo speciale EXTRA di RID è dedicato al nuovo strumento navale, con focus sul Programma Navale d'Emergenza ed i nuovi Pattugliatori Polivalenti d'Altura. Sono intervenuti: Dott. Pietro Batacchi – Direttore Responsabile di RID, Ing. Eugenio Po – Capo Servizio di RID, Prof. Germano Dottori – Docente Studi Strategici, LUISS Guido Carli, e Franco Lazzari – Direttore Generale di RID.

Porti: intesa tra Tirrenia e GNV per nuovo hub a Catania

Onorato, più collegamenti e occupati (Corriere del Mezzogiorno)



(ANSA) - PALERMO, 20 GIU - Intesa tra Tirrenia del gruppo Onorato e Grandi Navi Veloci del gruppo Msc per potenziare i trasporti via mare, ne beneficerà soprattutto il porto di Catania destinato a diventare un nuovo hub del Mediterraneo.

"Si tratta di un'alleanza commerciale per l'integrazione dei due network - spiega Vincenzo Onorato, patron del gruppo omonimo al Corriere del Mezzogiorno - Tirrenia lancerà da settembre un nuovo servizio, 4 volte alla settimana da Genova e Livorno per Catania, e 3 volte alla settimana da Catania per Malta. Le nuove linee si affiancano alle storiche rotte Ravenna-Brindisi-Catania (solo merci) e Napoli-Palermo (sia passeggeri che merci), potenziando ulteriormente il mercato siciliano e rafforzando il partenariato del gruppo con gli operatori siciliani, con un'offerta più ampia e tagliata sulle loro esigenze". "Ma soprattutto - aggiunge Onorato - sono servizi che integreranno l'offerta per il settore merci delle 4 maggiori compagnie nel Mediterraneo, cioè Gnv, Snav, Moby e Tirrenia. Tutto questo per garantire ai trasportatori siciliani una tranquillità e una sicurezza su tutto il network delle quattro compagnie".

È un network impegnativo dal punto di vista dei costi. "La nostra preoccupazione principale è riempire le navi - continua - L'idea di creare un hub a Catania è stata quasi banale. Mi domando come nessuno ci abbia pensato prima. Ha una posizione ideale per scalare il Sud del Mediterraneo. C'è pochissimo traffico Sicilia-Malta, mentre idealmente, ad esempio il trasporto del 'fresco', dovrebbe godere di un trasporto più frequente. Catania è il riferimento principe per tutta l'economia siciliana. L'integrazione riguarda i collegamenti con la Sardegna, alcune rotte siciliane, la logistica. È ora anche le nuove linee. Sul traffico merci in prospettiva potremmo arrivare a una biglietteria unica". Previsto un incremento di personale di circa 250 addetti. (ANSA).

Il Nautilus

Intesa tra Tirrenia e GNV per nuovo hub a Catania



PALERMO – Intesa tra Tirrenia del gruppo Onorato e Grandi Navi Veloci del gruppo Msc per potenziare i trasporti via mare, ne beneficerà soprattutto il porto di Catania destinato a diventare un nuovo hub del Mediterraneo. “Si tratta di un’alleanza commerciale per l’integrazione dei due network – spiega Vincenzo Onorato, patron del gruppo – Tirrenia lancerà da settembre un nuovo servizio, 4 volte alla settimana da Genova e Livorno per Catania, e 3 volte alla settimana da Catania per Malta.

Le nuove linee si affiancano alle storiche rotte Ravenna-Brindisi-Catania (solo merci) e Napoli-Palermo (sia passeggeri che merci), potenziano ulteriormente il mercato siciliano e rafforzano il partenariato del gruppo con gli operatori siciliani, con un’offerta più ampia e tagliata sulle loro esigenze”. “Ma soprattutto – aggiunge Onorato – sono servizi che integreranno l’offerta per il settore merci delle 4 maggiori compagnie nel Mediterraneo, cioè Gnv, Snav, Moby e Tirrenia. Tutto questo per garantire ai trasportatori siciliani una tranquillità e una sicurezza su tutto il network delle quattro compagnie”. È un network impegnativo dal punto di vista dei costi.

“La nostra preoccupazione principale è riempire le navi – continua – L’idea di creare un hub a Catania è stata quasi banale. Mi domando come nessuno ci abbia pensato prima. Ha una posizione ideale per scalare il Sud del Mediterraneo. C’è pochissimo traffico Sicilia-Malta, mentre idealmente, ad esempio il trasporto del ‘fresco’, dovrebbe godere di un trasporto più frequente. Catania è il riferimento principe per tutta l’economia siciliana. L’integrazione riguarda i collegamenti con la Sardegna, alcune rotte siciliane, la logistica.

È ora anche le nuove linee. Sul traffico merci in prospettiva potremmo arrivare a una biglietteria unica”. Previsto un incremento di personale di circa 250 addetti.

Energia. Accordo con Rosneft

Trasporti di petrolio, la Pietro Barbaro sigla intesa in Russia

Un nuovo accordo frutto di una collaborazione avviata da tempo e che già l'anno scorso si era concretizzata con una prima joint-venture. L'alleanza tra la società di armatori italiana Pietro Barbaro, che lavora in Russia da più di vent'anni, e la principale compagnia petrolifera del Paese, Rosneft, si fa sempre più stretta. E con un raggio d'azione che si allarga a nuovi business, come il trasporto internazionale di petrolio e derivati.

Questo l'obiettivo della joint-venture firmata venerdì scorso, durante il Forum economico internazionale di San Pietroburgo. La Rosneft, in collaborazione con la Pietro Barbaro, entra nel mercato del trasporto, incrementando l'efficienza e la sostenibilità ambientale. «Il progetto è il trasporto di petrolio a livello internazionale», spiega Federica Barbaro, ad PB Tankers, la società operativa che fa capo alla holding di famiglia, Pietro Barbaro. Europa, ma anche America, Far East e Mediterraneo. Con navi, aggiunge, dalle 50mila tonnellate in su. Un passo successivo rispetto all'accordo firmato l'anno scorso tra Rosneft, Sberbank e Pietro Barbaro per il trasporto di petrolio sul Volga, Don e nei mari circostanti, con navi più piccole, ma altamente tecnologiche, da 7mila tonnellate (30 navi). Da queste intese potranno arrivare ulteriori sviluppi: la nuova società potrà fare shipping, bunkeraggio, agenzia marittima, brokeraggio.

Una spinta alla crescita anche per la Pietro Barbaro, armatori palermitani con 200 anni di storia alle spalle, che stanno pensando anche alla quotazione in Borsa del braccio operativo PB Tankers.

La società oggi è concentrata per l'80% sul trasporto di petrolio, dopo aver operato anche nel mercato dei prodotti chimici e carbone. «È stato il frutto di una scelta - continua la Barbaro - legata a fattori di mercato ed anche alla nostra presenza ventennale in Russia, su cui ci siamo molto concentrati nell'ultimo periodo».

Il che ha comportato consistenti investimenti sulla flotta: «Facciamo molta innovazione, sia tecnologica che di formazione del personale, e le nostre navi e procedure hanno un alto livello di sicurezza».

Per la Pietro Barbaro la Russia è uno dei principali mercati.

Già da tempo, quando le navi della società hanno cominciato a trasportare petrolio nei mari del Nord. Tra i clienti comunque figurano tutte le principali società petrolifere, Bp, Total, Shell, e i principali trader internazionali come Glencore e Trafigura. Ed in Russia, se Rosneft è il partner principale, l'azienda lavora anche con altre società petrolifere, a partire da Lukoil.

«Dopo un periodo di crisi, legato alla congiuntura internazionale, il mercato ha dato ultimamente segni di ripresa» dice la Barbaro. Che in questi ultimi periodi ha commissionato petroliere a diversi cantieri in Corea, Cina e Russia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

NICOLETTA PICCHIO