

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
23 GENNAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Venezia:

"...Colmata A e futuro del porto..."(Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Pettorino: effetti positivi della riforma..."(Il Secolo XIX)

"...Via della Seta..."(MF)

La Spezia:

"...Comunity portuale: confronto Contship-Msc..."(Informazioni Marittime)

Livorno:

auto motive? Punti sull'export..."(Il Nautilus)

Piombino:

"...Aferpi, concessioni verso una proroga..."(Il Tirreno, Il Telegrafo)

Taranto:

"...Avviso pubblico per le istanze di concessione del polisettoriale..."
(Nuovo Quotidiano di Puglia, Corriere Marittimo, Ferpress, Il Nautilus, Informare)

Gioia Tauro:

"...la Fit-Cisl rilancia: occorre potenziare le attività..."(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Incontro a trapani su comunità territoriale..."(Ansa, Ferpress)

"...Città metropolitane..."(Gazzetta del Sud, Milano Finanza)

Focus:

- **Piattaforme marine. Esenzione per banchine portuali**(Il sole 24 Ore)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Colmata A e futuro del porto di Venezia

VENEZIA – Anno 1968 il Provveditore al porto ing. Toniolo mi ha convocato nel suo ufficio e mi ha presentato un gruppo numeroso di architetti, ingegneri e tecnici francesi di elevato livello, incaricandomi quindi di portarli con motoscafo in visita alla realizzata 2° zona industriale, ai lavori in corso per la realizzanda 3° zona industriale (sospesi poi nel 1969 e bloccati nel 1973) e all'escavo del canale Malamocco – Marghera che diventerà operativo dal 1975. Erano i progettisti del nuovo porto di Marsiglia Fos e venivano a Venezia per imparare; oggi Marsiglia Fos è il primo porto del Mediterraneo e della Francia, con oltre 90 milioni di tonnellate di merce all'anno, il quinto porto europeo dopo Rotterdam, Anversa, Amburgo e Amsterdam e stanno lavorando con i propri partner per realizzare progetti rivolti al medio e lungo termine.

Il porto di Venezia, che doveva secondo i nostri padri competere a sud con il porto di Rotterdam, viaggia su 25 milioni di tonn/anno, in costante calo dopo il record di 31 milioni del 2007. I marsigliesi hanno copiato e imparato bene la lezione, i veneziani, frenati dagli ambientalisti e dai soliti opinionisti di giornata, hanno fatto solo passi indietro; i dirigenti veneziani che degli anni sessanta e settanta portavano avanti illuminate politiche portuali mirate all'imprenditoria e all'occupazione erano il grande politico Vincenzo Gagliardi che nel 1956 aveva l'incarico di studiare i problemi del lavoro del comune di Venezia, il prof. Wladimiro Dorigo che nel 1958 nominato assessore comunale ideò il nuovo Piano Regolatore urbanistico del comune di Venezia, l'ing. Alberto Toniolo presidente del Provveditorato al Porto, l'ing. Arrigo Usigli presidente della Camera di Commercio e altri soggetti di alto valore; questi illustri veneziani, soggetti di specchiata serietà, onestà e competenza, oltre cinquant'anni addietro portarono avanti i progetti di sviluppo dell'attività portuale veneziana per il medio e lungo termine.

A mio parere oggi la nostra classe dirigente è di elevata conoscenza e competenza, ma non riesce a ragionare sul lungo periodo perché non ha il coraggio di prendere decisioni che possono essere impopolari, basta infatti un nict da parte di minoranze rumorose per mettere un freno alla politica locale, da qui nascono le mie modeste riflessioni sulla attuale situazione del porto circa i vari comparti passeggeri, commerciale, industriale, logistici ed infrastrutturali che mi hanno fatto tornare con la memoria agli anni sessanta e a quanto previsto da nostri padri per la gestione e lo sviluppo della portualità, idee da riprendere prima che sia troppo tardi per le future generazioni. Tali riflessioni mi portano ad affermare che la risposta immediata è l'uso di Colmata A come nuovo porto di impostazione moderna, secondo la logica della portualità 4.0.

Colmata A non aveva né ha per riferimento il polo industriale di Marghera e le sue previsioni di crescita in quanto prevista non per l'industria ma per il porto commerciale di Venezia che con enorme fatica serve oggi i contenitori, il general cargo, i colli eccezionali, le rinfuse secche e potrebbe dare la giusta risposta alle esigenze delle più grandi navi crociera ritenute incompatibili con Marittima e che, grazie ai continui litigi dal 2014 ad oggi, hanno fatto perdere almeno un milione di passeggeri l'anno. I problemi che potrebbe risolvere Colmata A ripeto sono quelli dello sviluppo del porto commerciale e passeggeri che si rivolgono all'intero hinterland e non quelli del polo industriale, si ritiene infatti che le aree libere o liberabili a medio termine nell'area industriale di Marghera non abbiano i requisiti per consentirne un razionale utilizzo ai fini portuali commerciali e passeggeri.

-segue

Colmata A permetterebbe di dotare il porto commerciale di una struttura caratterizzata da standard dimensionali e funzionali adeguati alle esigenze attuali ed alla prevedibile evoluzione dei traffici e delle tecnologie; si potrebbero realizzare almeno 8,5 chilometri di banchine con pescaggi utili di 13 metri perchè condizionati dal Mose comunque validi per le moderne navi contenitori da 10/12.000 teu quelle cioè che verranno in Adriatico (canale di Panama pescaggio massimo 12 m); contestualmente si dovrebbe palancolare parte delle barene e velme lungo i canali e lungo il canale Malamocco-Marghera per contrastare le erosioni provocate dalle attuali carene spigolate di navi commerciali e industriali, anche questa soluzione positiva, prevista e assunta oltre 40 anni fa viene contestata dai soliti esperti. Si ritiene che il futuro utilizzo di Colmata A consentirà di ridurre i tempi e i costi della navigazione in laguna, aumentare la produttività, ridurre i tempi di permanenza delle navi in porto ed i costi ad esse connessi.

Circa l'attuale porto industriale ed il suo futuro mi permetto affermare che non si risolvono i problemi con gli annunci bensì intervenendo sui fondamentali dell'economia: costo del lavoro, costo dell'energia, tasse, burocrazia e tempi delle cause civili, obiettivi questi ottenibili attraverso l'istituzione urgente della Zls, zone logistiche semplificate simili alle Zes, il tutto gestito e portato avanti come previsto e urgente dall'Ente Regione.

Concludo con un auspicio e cioè, come nel lontano passato, che le scelte sulla portualità vengano portate avanti in sinergia e armonia fra le istituzioni e le organizzazioni, nel nostro caso fra Autorità portuale, Aeroporto, Comune, Regione, Camera di Commercio, Associazione Industriali e sindacati.

GIOVEDÌ L'AMMIRAGLIO ASSUMERÀ IL COMANDO GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO ITALIANE

Pettorino: «Effetti positivi dalla riforma dei porti»

«Giusto ridurre il numero delle Authority Genova? È stata una grande esperienza formativa»

L'INTERVISTA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Quell'anno passato al comando dell'Autorità portuale di Genova è stato lunghissimo. L'ammiraglio Giovanni Pettorino rispose «obbedisco» alla chiamata di Roma che voleva riassumere in un'unica figura, la sua, la transizione dell'ente orfano di Luigi Merlo che si era dimesso prima della scadenza, verso la riforma, e la Direzione marittima «del primo porto d'Italia».

«È stata un'esperienza molto formativa, pensate solo alle grandi personalità del cluster genovese... Qui ci sono i migliori». Doveva rimanerci due mesi su quella poltrona, c'è stato un anno: giovedì ci sarà invece il passaggio di consegne con il contrammiraglio Nicola Carlone. Pettorino andrà a dirigere il Comando generale delle Capitanerie. «Ho passato due splendidi anni a Genova - racconta nella vi-

deo-intervista video realizzata da Beatrice D'Oria per il sito del Secolo XIX - Ricordo che il giorno dello sversamento dell'oleodotto del Polcevera avevo anche un importante comitato portuale. È stato estremamente impegnativo, ma per fortuna è andata bene su entrambi i fronti».

È passato un anno dalla riforma portuale. Possiamo

già tracciare un bilancio?

«Ci vuole più tempo per valutarla. Però il primo effetto positivo è che si è ridotto il numero delle Autorità portuali. Forse si potrebbe ridurle ulteriormente, arrivando ad un totale di otto Authority come si era pensato in un primo momento».

Però la riforma non è solo riduzione del numero degli enti.

«È vero. Pensiamo quel testo come ad un *work in progress*, con la possibilità di migliorarlo ulteriormente. Un altro cambiamento è avvenuto a livello culturale: ora il porto è l'anello della catena logistica che deve essere valutata nel suo insieme. Lo dice il nome

stesso imposto agli enti: non sono più solo "portuali", ma sono diventati di "sistema portuale"».

La Liguria chiede più autonomia per gli scali. È d'accordo?

«Credo che il ruolo del tavolo nazionale di coordinamento sia fondamentale: non deve essere un organismo "sovietico", ma deve servire a compiere le scelte strategiche».

La Capitaneria è in prima linea sulla sicurezza. Qual è il bilancio del porto di Genova?

«La sicurezza spesso è invisibile rispetto ai grandi volumi di traffico che lo scalo ha ottenuto sino ad oggi, eppure non è meno importante anche sotto il profilo economico. Controlliamo sempre meglio e sempre di più, nonostante il grande numero di navi che arrivano in porto. A Genova arrivano oltre 7 mila navi. Noi facciamo 300 ispezioni ogni anno, ma siamo più efficienti. È grazie al database internazionale che classifica l'unità da ispezionare e ci dice se esistono già delle deficienze».



L'ammiraglio Giovanni Pettorino nella redazione del Secolo XIX

Il Secolo XIX

PUNTI DI VISTA

PORTI, ADESSO SI PUNTI SULLA LOGISTICA INTEGRATA

Per lungo tempo sarà certamente favorevole trasportare la merce via mare. Anche se il progetto della Via della Seta terrestre va attentamente monitorato. In questa sfida ormai per noi l'hardware (le infrastrutture) si può considerare acquisito, perché 10 anni sono nulla. I porti funzionano: rese ottime e costi competitivi. Le Dogane sono molto più efficienti grazie al pre-clearing. E la Liguria è il baricentro del sistema Italia.

Ma contrariamente a Germania, Olanda e Belgio noi siamo indietro sul software (la **logistica integrata**).

L'intervista rilasciata al Secolo XIX dall'a.d. di Mercitalia è illuminante e disarmante. Adesso bisogna lavorare sulla fase due: un patto tra operatori e scelte pubbliche strategiche per usare al meglio la nuova maglia infrastrutturale. Un patto per spostare verso Nord la linea mediana europea che delimita l'area servita dai porti mediterranei, in una sorta di tiro alla fune al contrario con i porti del Mare del Nord, che per la prima volta perdono qualche quota di mercato.

La crescita dei nostri porti è forte: nel 2017 sono stati movimentati 2,6 milioni di teu a Genova e 1,5 a Spezia.

Superata la soglia dei 4 milioni, il 40% dei traffici italiani, la Liguria si può ormai considerare un player europeo, non solo mediterraneo. E tutto questo senza che nessuno degli aumenti di capacità programmati sia al momento operativo.

Ricordiamoli da ponente a levante: 1) piattaforma Vado Ligure; 2) Ronco-Canepa Genova; 3) Calata Bettolo Genova; 4) ampliamento terminal Contship Spezia; 5) ampliamento terminal Tarros Spezia.

Nel giro di pochi anni saremo progressivamente di fronte a una sfida evidente: un ulteriore e forte aumento dei volumi o una pericolosa sovracapacità. Una regione che chiede giustamente più autonomia e più risorse dalla fiscalità per realizzare l'unica opera che manca (la nuova diga del porto di Genova) deve però anche diventare attore protagonista di questo grande progetto, contribuendo a creare un sistema -paese nella **logistica** dopo aver finalmente messo in campo e difeso un sistema infrastrutturale di prim'ordine, a partire da terzo valico e gronda.

L'autore è ex ministro dei Trasporti ed ex governatore della Regione Liguria.

DOMANI MEETING SULLE INFRASTRUTTURE

Via della Seta a Genova

DI FRANCO CANEVESIO

«È un progetto da 300 miliardi di dollari, destinato a superare di almeno 12 volte il Piano Marshall e a cambiare la faccia dei traffici marittimi e terrestri, che prevede opere infrastrutturali e investimenti in 60 Paesi, per facilitare i rapporti commerciali e potenziare i collegamenti tra Europa e Asia». Per Marco Marazzi, avvocato, esperto di diritto societario e di commercio internazionale, partner dello studio legale Baker&McKenzie, il 2018 sarà l'anno della partenza dei grandi lavori sulla nuova Via della Seta e delle commesse a essi legate. Per cui è necessario capire bene di che cosa si sta parlando e dove è meglio concentrare l'attenzione. Per questo Marazzi, insieme a Ugo Salerno, ceo di Rina, la società di consulenza e certificazione leader in Italia, hanno deciso di fare il punto della situazione, chiamando a raccolta per domani a Genova, una ventina di esperti, tra cui Zhang Gang, delegato del governo cinese per il progetto, Maurizio Maresca, consulente del ministero dei Trasporti italiano, William Chui, direttore per l'Europa del Hong Kong Trade Development Council, Marco Donati, country manager di Cosco Shipping Lines



(il mega operatore cinese del settore), Paolo Foietta, commissario del governo italiano per la ferrovia Torino-Lione.

Si parlerà infatti sia di mare che di terra a Palazzo Ducale, dopo i saluti del sindaco, Marco Bucci, e del governatore, Giovanni Toti. E non mancherà il confronto sui temi caldi. Venezia-Trieste o Genova come capolinea italiano delle rotte marittime? Corridoio svizzero all'interno della regione alpina del Reno o puntare sulla linea veloce del Brennero o ancora più a est verso Budapest? «Genova è l'unico porto italiano candidabile a essere il capolinea della nuova Via della Seta, senza paragoni con Venezia e Trieste», avverte Salerno, intervistato da *MF-Milano Finanza*, ricordando che dal 2021 dovrebbe essere operativo il terzo valico per far passare il treno veloce

da Genova verso il Nord. E conviene o no concedere ai cinesi la possibilità di acquisire asset infrastrutturali strategici per l'Italia, quando la Cina non accetta reciprocità sull'argomento? «Sarebbe sbagliato per l'Italia chiudersi a questa possibilità», ha anticipato Maresca, spostando le argomentazioni e le conclusioni al suo intervento di domani, mentre Marazzi insisterà sul fatto che l'Italia debba fare di tutto per battere la concorrenza dei porti del Nord Europa. (riproduzione riservata)

La Spezia, Community portuale preoccupata per il confronto Contship-Msc

Incomprensioni ed equivoci vanno chiariti al più presto per tutelare il futuro del porto di La Spezia. Ne sono convinti gli operatori della Port Community ligure, preoccupati in merito al confronto tra Contship ed Msc, con il conseguente rischio che un raffreddamento dei rapporti fra il maggiore gruppo di trasporto container che scala La Spezia e il terminal LSCT, di cui per altro è anche azionista pesante, possa sfociare in un consistente dirottamento di traffico su altri scali del paese. Una diatriba che inoltre fa sentire i suoi effetti anche al Sud, investendo in particolare il porto di Gioia Tauro.

“Non possiamo certo restare alla finestra – afferma in una nota la Port Community La Spezia – e abbiamo il dovere di affiancarci all’Autorità portuale per difendere quella formula magica di coesione fra operatori, terminal, istituzioni e operatori, che ha decretato il successo negli anni di quello che è stato giustamente definito il miracolo La Spezia”. Di qui la richiesta della Community, contando anche sulla disponibilità e sulla volontà espressa dal presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, Carla Roncallo, di favorire in tempi brevissimi un confronto concreto e trasparente che coinvolga tutti i players. Parola d’ordine: non abbassare la guardia e non deludere le aspettative di nave e merce di trovare proprio a La Spezia il punto di incontro ottimale.

Automotive? Livorno punti sull'export



LIVORNO – “A Livorno la vera sfida da vincere è quella di dotare il porto dei necessari collegamenti ferroviari sulla sponda est della Darsena Toscana. L’obiettivo? Sviluppare il traffico delle auto nuove anche in export”. Lo ha detto l’amministratore delegato della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, Aldo Padova, durante la registrazione della nuova puntata di Porto Aperto, il format televisivo ideato dall’Autorità di Sistema Portuale in collaborazione con l’emittente televisiva Telegranducato.

Alla trasmissione hanno preso parte anche il general manager di Cilp, Simone D’Angelo, che si è confrontato con una sessantina di studenti provenienti dall’ITI e dall’Istituto Nautico, e il dirigente promozione e studi dell’Authority, Gabriele Gargiulo, che assieme a Padova è stato ospite di un talk show dedicato al tema dell’automotive.

Nel corso della puntata, l’amministratore delegato della Cilp si è soffermato molto sui punti di forza e sulle criticità dello scalo labronico. “Come Cilp – ha detto – abbiamo chiuso il 2017 con oltre 310 mila vetture, contribuendo a fare di Livorno un hub di riferimento per i flussi in import di auto nuove”.

Ma è sull’export, dove notoriamente lo scalo labronico è più debole, che possono essere espresse nuove potenzialità: “Potremmo raggiungere risultati importanti anche nell’esportazione se riuscissimo a ripristinare i binari di collegamento tra il Terminal Livorno Est (area Paduletta/FS) e la Tirrenica”, ha aggiunto Padova rispondendo a una domanda del conduttore sulle ragioni che hanno consentito al Porto di Koper di sbaragliare la concorrenza dei porti italiani e di aggiudicarsi la nuova gara indetta da Daimler per l’esportazione di auto di lusso verso l’Asia.

“Le case automobilistiche tedesche – ha spiegato – sono abituate a inviare le proprie auto sui carri ferroviari e il non avere questo raccordo ci ha chiaramente penalizzati. Assieme all’Autorità di Sistema bisognerà coinvolgere RFI e il Ministero delle Infrastrutture per realizzare l’infrastruttura quanto prima”.

Livorno, che in questi anni ha fatto tanto per rafforzare il ferroviario, realizzando per esempio il collegamento diretto tra il porto e la linea Tirrenica, su questo fronte può insomma giocare altre importanti partite.

L’Autorità di Sistema è già a lavoro da tempo: il presidente Corsini si sta occupando del nuovo Piano del Ferro di Sistema e l’intervento di ripristino dei collegamenti ferroviari sulla sponda est è parte integrante di un percorso che avrà come traguardo l’inoltro via ferrovia di volumi di traffico sempre maggiori.

PORTO

Aferpi, concessioni verso una proroga di altri tre mesi

► PIOMBINO

Mancano dieci giorni alla scadenza delle concessioni portuali ad Aferpi ma è probabile che una decisione arrivi entro questa settimana: la domanda di proroga inviata da Piombino Logistics all'Autorità portuale è sul tavolo del presidente, Stefano Corsini.

Molti elementi, tra cui la presa di posizione unitaria dei sindacati, che nei giorni scorsi hanno chiesto di non trattare i dipendenti di Piombino Logistics come «scudi umani», fanno pensare che in questi giorni si vada a un'altra proroga.

Probabile quindi che venga concesso in questa settimana un rinnovo in proroga fino al 30 aprile ma con particolari condizioni.

Il mancato rispetto da parte di Cevital degli impegni legati all'Accordo di programma, l'assenza di un piano industriale, il contenzioso avviato dal Governo, sono tutte condizioni che fanno sì che la proroga sa-

rà unicamente sulle aree siderurgiche, fuori da qualsiasi diritto di prelazione su altre porzioni dell'area portuale, in passato oggetto di interesse da parte di Issad Rebrab.

Non solo: la concessione che lascerà a Piombino Logistics (e ai suoi 164 lavoratori) il carico-scarico delle merci nei prossimi tre mesi - anche se di nuove navi con blumi al momento non si ha notizia - potrà essere messa in discussione in qualsiasi momento venissero presentate delle proposte da parte di operatori interessati a investire sul porto. Nel senso che vista la situazione, l'Autorità portuale avrà il dovere di valutare qualsiasi proposta, e questo potrebbe essere un macigno sulla possibile prosecuzione dell'attività siderurgica con altre società. Naturale che la speranza generale è che Cevital, senza più spazi di manovra anche sul porto, si decida ad aprirsi alla trattativa con potenziali compratori. (cla:)

GRUPPO EDITORIALE



Una manifestazione di Piombino Logistics sul porto (foto Paolo Barlettani)

PIOMBINO L'UGL CHIEDE IL PROLUNGAMENTO DEI PERMESSI AD AFERPI PER NON BLOCCARE I LAMINATOI

«Concessioni portuali, necessaria la proroga»

CONCESSIONI portuali ad Aferpi, l'Ugl chiede la proroga. «E' indubbio che le concessioni abbiano un costo ma che, se non prorogate a Piombino Logistics, potrebbero averle altre società - evidenzia l'Ugl - infatti Aferpi potrebbe benissimo sub appaltare il carico e lo scarico delle poche navi in arrivo con la conseguente possibilità di far stare a casa i 164 lavoratori di Piombino Logistics.

NON CADIAMO nel tranello che la mancata proroga bimestrale possa indurre Rebrab ad andare via. Finché questo imprenditore avrà capitale sociale o perde la causa processuale messa in piedi dal



Sabrina Nigro

Governo, non se ne andrà, se occorre terrà in scacco questo territorio e la fabbrica per molto tempo ancora. Si è poi innescato un brutto rapporto tra lavoratori diretti ed indotto, oggi forse diretti e Piombino Logistics. Il tutto contornato da ammortizzatori concessi ad



Sabrina Nigro

Non cadiamo nel tranello che la mancata proroga bimestrale possa indurre Rebrab ad andare via. Il rischio è solo per i lavoratori

alcuni con deroghe alla normativa, ad altri concessi e poi tolti. Arrivati a questo punto, senza un progetto complessivo nazionale sulla siderurgia, non crediamo neanche che dare i soldi dei cittadini in Cassa depositi e prestiti a un imprenditore

totalmente inadempiente o sbandierare la parola nazionalizzazione, pur di dire qualcosa, sia rispettoso nei confronti dei lavoratori. In questo scenario, per la nostra organizzazione, è quindi necessario che le concessioni portuali siano rinnovate. Magari trimestralmente per non dare adito a strumentalizzazioni. La proroga è necessaria anche per togliere la giustificazione a Rebrab che il Governo usi metodi scorretti per farlo desistere. Ma occorre non dimenticare che ci sono delle famiglie dietro quei numeri e che oggi a poco servirebbe fare sacrifici umani per per rafforzare la speranza della salvezza».

Avviso pubblico per le istanze di concessione del polisettoriale

Pubblicato dal presidente dell'autorità portuale Prete

● Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Sergio Prete ha proceduto con la data di ieri alla pubblicazione dell'Avviso Pubblico relativo alle istanze di concessione demaniale marittima, ex articolo 18 della Legge 84/94, prodotte dal Consorzio "Southgate Europe Terminal" e dalla "South Marine Gate Srl" afferenti una porzione di banchina ed area retrostante in località Molo Polisettoriale del Porto di Taranto. Lo ha fatto in applicazione del disposto degli articoli 18 regolamento Codice Navigazione e 18 del Regolamento dell'Autorità medesima "Procedure amministrative in materia di demanio marittimo".

Lo stesso Avviso è stato trasmesso alla Guce, alla Guri, al Comune di Taranto ed alla Capitaneria di Porto per la relativa pubblicazione.

Eventuali domande concorrenti, opposizioni ed osservazioni dovranno pervenire all'Autorità portuale di sistema entro il termine perentorio di 45 giorni a partire da ieri e quindi entro il 7 marzo prossimo.

L'Avviso Pubblico completo è reperibile all'indirizzo: <http://albopretorio.port.taranto.it>.

Le domande di concessione dovranno avere ad oggetto l'occupazione e l'uso, totale o parziale, del Compendio Molo Polisettoriale nello stato di fatto in cui si trova.

Ciò per le finalità di sviluppo dei traffici commerciali e della logistica con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro, conformemente alla funzione d'uso indicata nel Piano regolatore portuale adottato.

Taranto: pubblicato avviso per concessione Molo Polisetoriale

Il presidente dell'AdSp Sergio Prete ha proceduto ieri alla pubblicazione



TARANTO – L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, ha pubblicato l'avviso relativo alle istanze di concessione demaniale presentate per una porzione di banchina e dell'area retrostante del Molo Polisetoriale del porto di Taranto.

Il presidente dell'AdSp del Mar Ionio, Sergio Prete, ha infatti annunciato di aver proceduto in data 22 Gennaio, in applicazione del disposto degli artt. 18 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione e 18 del Regolamento dell'Autorità medesima "*Procedure amministrative in materia di demanio marittimo*", alla pubblicazione «dell'Avviso pubblico relativo alle istanze di concessione demaniale marittima, ex art. 18 L. 84/94, prodotte dal Consorzio Southgate Europe Terminal e dalla South Marine Gate Srl afferenti una porzione di banchina ed area retrostante in località Molo Polisetoriale del porto di Taranto» si legge in una nota del presidente Prete.

Tale Avviso è stato trasmesso alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, alla Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana, al Comune di Taranto ed alla Capitaneria di Porto per la relativa pubblicazione.

«Eventuali domande concorrenti, opposizioni ed osservazioni – precisa il comunicato – dovranno pervenire all'Autorità di Sistema portuale entro il termine perentorio di giorni quarantacinque dal 22 Gennaio 2018 al 7 Marzo 2018. L'Avviso pubblico completo è reperibile all'indirizzo: <http://albopretorio.port.taranto.it>. ».

La domande di concessione dovranno avere ad oggetto l'occupazione e l'uso, totale o parziale, del Compendio Molo Polisetoriale nello stato di fatto in cui si trova. Ciò per le finalità di sviluppo dei traffici commerciali e della logistica con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro, conformemente alla funzione d'uso indicata nel Piano regolatore portuale adottato.

Taranto: Pubblicate le istanze di concessione demaniale Molo Polisettoriale

La concessione demaniale riguarda una porzione del Molo Polisettoriale e dell'area retrostante del Porto di Taranto

TARANTO - L'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha informato di aver proceduto alla pubblicazione dell'avviso pubblico relativo alle istanze di concessione demaniale marittima, ex art. 18 L. 84/94, prodotte dal Consorzio SOUTHGATE EUROPE TERMINAL e dalla SOUTH MARINE GATE Srl. La concessione demaniale riguarda una porzione del Molo Polisettoriale del Porto di Taranto e dell'area retrostante.

L'Ente fa sapere che l'avviso è stato trasmesso alla GUCE, alla GURI, al Comune di Taranto ed alla Capitaneria di Porto per la relativa pubblicazione. Le eventuali domande concorrenti, opposizioni ed osservazioni dovranno pervenire all'Authority entro il termine dei 45 giorni, a partire da ieri 22 gennaio, con scadenza quindi il 7 marzo prossimo. Per l'avviso pubblico è possibile consultare il sito dell'Ente.

L'oggetto delle domande di concessione dovrà essere: L'occupazione e l'uso, totale o parziale, del Compendio del Molo Polisettoriale per le finalità di sviluppo dei traffici commerciali e della logistica con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro, conformemente alla funzione d'uso indicata nel Piano Regolatore Portuale adottato.

Alla metà del mese di novembre scorso, la Società Consortile "**Southgate Europe Terminal**" - costituita tra i Soci: Zeta System Spa e Taranto Iniziative Produttive Srl e **South Marine Gate Srl**. avevano fatto sapere *"di avere prodotto apposita istanza al fine di acquisire la concessione demaniale marittima", "per la durata di 30 anni, di una porzione di banchina ed area retrostante al Molo Polisettoriale del Porto di Taranto. Ciò al fine di rendere operativo un terminal multipurpose con la gestione del ciclo completo di movimentazione di merce varia". "La Società ha chiesto l'anticipata occupazione limitatamente ad una parte della superficie oggetto della domanda di concessione medesima. L'AdSP del Mar Ionio implementerà l'iter istruttorio di rito".*

ADSP Ionio: avviso pubblico istanza di concessione demaniale porzione di banchina ed area retrostante del porto di Taranto

(FERPRESS) – Taranto, 22 GEN – Il Presidente dell'AdSP del Mar Ionio Sergio PRETE, in applicazione del disposto degli artt. 18 Reg. Cod. Nav. e 18 del Regolamento dell'Autorità medesima "Procedure amministrative in materia di demanio marittimo", ha proceduto in data 22.01.2018 alla pubblicazione dell'Avviso Pubblico relativo alle istanze di concessione demaniale marittima, ex art. 18 L. 84/94, prodotte dal Consorzio SOUTHGATE EUROPE TERMINAL e dalla SOUTH MARINE GATE Srl afferenti una porzione di banchina ed area retrostante in località Molo Polisettoriale del Porto di Taranto.

Tale Avviso è stato trasmesso alla GUCE, alla GURI, al Comune di Taranto ed alla Capitaneria di Porto per la relativa pubblicazione.

Eventuali domande concorrenti, opposizioni ed osservazioni dovranno pervenire all'AdSP entro il termine perentorio di giorni quarantacinque dal 22.01.2018 al 07.03.2018. L'Avviso Pubblico completo è reperibile all'indirizzo: <http://alboportorio.port.taranto.it>

Le domande di concessione dovranno avere ad oggetto l'occupazione e l'uso, totale o parziale, del Compendio Molo Polisettoriale nello stato di fatto in cui si trova. Ciò per le finalità di sviluppo dei traffici commerciali e della logistica con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro, conformemente alla funzione d'uso indicata nel PRP adottato.

Porto di Taranto: richiesta di concessione dal consorzio Southgate Europe Terminal



TARANTO – Il Presidente dell'AdSP del Mar Ionio Prof. Avv. Sergio PRETE, in applicazione del disposto degli artt. 18 Reg. Cod. Nav. e 18 del Regolamento dell'Autorità medesima "Procedure amministrative in materia di demanio marittimo", ha proceduto in data 22.01.2018 alla pubblicazione dell'Avviso Pubblico relativo alle istanze di concessione demaniale marittima, ex art. 18 L. 84/94, prodotte dal Consorzio SOUTHGATE EUROPE TERMINAL e dalla SOUTH MARINE GATE Srl afferenti una porzione di banchina ed area retrostante in località Molo Polisettoriale del Porto di Taranto.

Tale Avviso è stato trasmesso alla GUCE, alla GURI, al Comune di Taranto ed alla Capitaneria di Porto per la relativa pubblicazione.

Eventuali domande concorrenti, opposizioni ed osservazioni dovranno pervenire all'AdSP entro il termine perentorio di giorni quarantacinque dal 22.01.2018 al 07.03.2018. L'Avviso Pubblico completo è reperibile all'indirizzo: <http://albopretorio.port.taranto.it>.

La domande di concessione dovranno avere ad oggetto l'occupazione e l'uso, totale o parziale, del Compendio Molo Polisettoriale nello stato di fatto in cui si trova. Ciò per le finalità di sviluppo dei traffici commerciali e della logistica con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro, conformemente alla funzione d'uso indicata nel PRP adottato.

Informare

Pubblicate le istanze di concessione relative ad una porzione del Molo Polisettoriale del porto di Taranto

Sono state presentate dal Consorzio Southgate Europe Terminal e dalla South Marine Gate

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha reso noto che l'ente ha proceduto oggi alla pubblicazione dell'avviso pubblico, reperibile all'indirizzo: <http://albopretorio.port.taranto.it>, relativo alle istanze di concessione demaniale marittima prodotte dal Consorzio Southgate Europe Terminal e dalla South Marine Gate Srl e relative ad una porzione di banchina e di area retrostante del Molo Polisettoriale del porto di Taranto (del 15 e 27 novembre 2017).

L'ente ha specificato che eventuali domande concorrenti, opposizioni ed osservazioni dovranno pervenire all'AdSP entro il prossimo 7 marzo.

Il segretario Fiorenza guarda alla Zes

Porto di Gioia, la Fit-Cisl rilancia «Occorre potenziare le attività»

Gioia Tauro «È con il lavoro e le capacità produttive che si generano sostenibilità e competitività delle imprese necessarie a generare sviluppo e crescita sociale ed economica sul territorio calabrese.

Noi chiediamo investimenti che creano e assicurano opportunità di lavoro!». Parola di Annibale Fiorenza, segretario generale Fit Cisl Calabria che segue l' evolversi delle fasi istitutive della Zes che «se ben programmata e adeguatamente integrata con le potenzialità produttive del territorio e con le infrastrutture di **trasporto marittimo**, terrestre e aeroportuali, potrà attrarre quegli investimenti utili alla diversificazione delle attività per un efficiente mercato d' import ed export».

Secco Fiorenza nel dichiarare: «Non resteremo inermi a guardare il consumarsi di un possibile gioco del gatto e la volpe a danno del porto e della comunità calabrese. Bene ha fatto il commissario straordinario dell' Autorità portuale a chiedere conto ai titolari delle concessioni. Ad Agostinelli, sostenendolo, chiediamo di essere prontamente conseguenziale nell' interesse del "Porto di Gioia Tauro" che non può essere relegato ai margini del circuito internazionale che sta facendo registrare segnali di ripresa importanti e che la stessa Authority, le Istituzioni territoriali e nazionali, non devono trascurare se si vuole puntare a essere polo attrattivo». Per il sindacalista «è necessario lanciare il cuore oltre l' ostacolo e raccogliere la sfida per un forte cambiamento del modus operandi di quanti sono da freno allo sviluppo del Porto e della Calabria. Questo si ritiene urgente e indispensabile per garantire, all' area portuale di Gioia Tauro e al sistema portuale e produttivo calabrese una nuova opportunità di sviluppo e di funzione strategica nel bacino del Mediterraneo. Con la piena consapevolezza di questi obiettivi non più rinviabili, la Fit Cisl Calabria, nel riaffermare la valenza degli accordi condivisi e sottoscritti a livello nazionale e territoriale, non si renderà complice di alcuna discussione di merito che non dovesse trovare riscontro del pronto mantenimento degli impegni assunti e pretenderà certezza dei tempi di attuazione e di tutto quanto sarà ulteriormente necessario per recuperare capacità occupazionale e competitività strategica ed economica».(d.l.)

Reggio Calabria: La seconda edizione del master promosso dall' Università Mediterranea

Lo sviluppo riparte da trasporti e **logistica**

reggio calabria L' università Mediterranea ha attivato la seconda edizione del master universitario di primo livello in Management dei Sistemi di Trasporto e **Logistica**.

Il master fornirà conoscenze e competenze avanzate nell' ambito dell' analisi, della pianificazione e del controllo manageriale dei sistemi di trasporto e logistica, in stretta collaborazione con il mondo delle imprese, ed in aderenza ad una crescente domanda occupazionale specialistica. Il master copre 60 crediti formativi universitari e si svolgerà nel periodo marzo-settembre 2018.

L' accesso è aperto a 15 allievi (la data di scadenza presentazione domande di candidatura: 5 febbraio), in possesso di un titolo universitario appartenente ad una classe dei corsi di laurea in Ingegneria, Scienze Economiche, Scienze dell' Architettura (triennale e/o magistrale), compresi professionisti e dipendenti pubblici/privati. Possono accedere al master studenti in possesso di titoli accademici rilasciati da Università straniere. È consentita la candidatura con riserva anche per allievi che conseguano il titolo accademico entro il 16 marzo. Il corso si articola in 4 moduli didattici: ingegneria ed economia dei trasporti; pianificazione dei trasporti; progetto e gestione di infrastrutture; information and Communication Technologies (Ict) per i trasporti e la logistica.

I principali temi approfonditi sono: sistemi di supporto alle decisioni nell' ambito della mobilità passeggeri e merci (pianificazione, management e controllo), progetto e gestione di infrastrutture di trasporto (infrastrutture lineari e puntuali), modelli di gestione d' impresa, sostenibilità economica sociale ed ambientale, metodologie per la gestione di sistemi di trasporto puntuali e a rete, trasporti e logistica a scala nazionale, smart city, ICT ed ITS (Intelligent Transportation Systems).

Il percorso formativo si articola in lezioni d' aula tenute da docenti dell' Università Mediterranea, e in un tirocinio formativo qualificato (12 Cfu) presso aziende pubbliche e private, nazionali ed internazionali, nel settore dei trasporti e della logistica. Sono previsti seminari con il coinvolgimento diretto di operatori ed esperti di settore, attivi presso enti pubblici ed imprese private, nonché visite tecniche guidate. Le competenze acquisite attraverso la fruizione del master si tradurranno in una specializzazione fortemente richiesta dal mercato del lavoro.

Non a caso la presentazione del master è avvenuta alla sede di Confindustria alla presenza del presidente, Giuseppe Nucera, del presidente della Camera di Commercio, Antonino Tramontana e il direttore del Master, Domenico Gattuso che ha sottolineato: «La formazione specializzata è un settore in grado di trattenere le migliori risorse giovanili».

Porti: incontro a Trapani su continuità territoriale

Messineo e Monti fanno il punto anche su attesa passeggeri



(ANSA) - PALERMO, 22 GEN - Continuità territoriale e miglioramento delle condizioni di attesa dei passeggeri in imbarco e sbarco al porto. Ma anche in quello di Porto Empedocle. E' stato questo il tema di un incontro al quale hanno partecipato a Trapani Francesco Messineo, commissario straordinario del Comune, e Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, del quale fanno parte anche i porti di Trapani e Porto Empedocle. All'incontro nell'aula consiliare di Palazzo D'Alì c'erano anche Ida Carmina, sindaco di Porto Empedocle, Peppe Pagoto, primo cittadino delle Egadi, ed ancora, Salvatore Gabriele, sindaco di Pantelleria e Totò Martello, primo cittadino delle Pelagie.

I porti: Monti, Sicilia esca da suo stato di precarietà interna. Preoccupa Governo senza maggioranza parlamentare

(FERPRESS) – Roma, 22 GEN – Cosa succederà nel settore nel 2018. Quali saranno gli impegni delle aziende di costruzione, delle imprese ferroviarie e dei gestori del TPL, ci sarà il salto di qualità nella Mobilità dolce, le tecnologie di bigliettazione e infomobilità si muoveranno verso una nuova fase fatta di convergenza? Domande che Ferpress ha rivolto a operatori, esperti, stakeholder che ci seguono giornalmente. Una raccolta completa delle risposte sarà pubblicata in un numero di MobilityMagazine a fine mese.

Risponde Pasqualino Monti, presidente AdSP Sicilia occidentale:

Si è aperto un anno importante per le Autorità Portuali di sistema. E siamo alla fine di una stagione governativa che ha dato molto, riscuotendo diffusi apprezzamenti nel settore marittimo-portuale. MareBonus e FerroBonus stanno dando segnali di inversione di tendenza nel campo del trasporto merci a media/lunga distanza ed i porti più “ferroviari” ne traggono beneficio. Per la Sicilia, che ha un indubbio handicap ferroviario, come si riusciranno ad intercettare i nuovi bonus?

Noi abbiamo il mar Tirreno, la più importante delle arterie viarie e ferroviarie attorno a cui pensare anche a un nuovo modo logistico di vedere la Sicilia. Ma la Sicilia deve iniziare a comprendere che è la coda di due dei più importanti corridoi intermodali e deve, dunque, uscire dal suo stato di precarietà interna. La Sicilia nord-occidentale, ad esempio, non ha Interporto né collegamenti ferroviari interni.

Cosa c'è da fare nell'immediato futuro ed entro la fine dell'anno per i porti gestiti dalla sua Autorità di Sistema?

A Palermo c'è la necessità di un porto nuovo con spazi da valorizzare e restituire alla comunità senza nulla togliere al lavoro portuale, anzi incrementandone lo sviluppo. E' stato appena lanciato un concorso di idee per la comunità internazionale dei progettisti per la realizzazione del nuovo terminal crociere al Sammuzzo, e del terminal polifunzionale, al molo Piave che, oltre a sostituire gli attuali silos non più coerenti con la nuova immagine del porto, accoglierà gli uffici attualmente allocati negli edifici che oggi costituiscono una barriera su via Crispi: nessun impedimento visivo, dunque, ma una passerella con la parte in cima percorribile, un affaccio sul mare che non interviene sulla vita marittima. Un altro degli obiettivi della nuova presidenza è quello di far diventare Palermo un homeport per le maggiori compagnie crocieristiche, in modo da beneficiare di maggiori ricadute economiche. Si interverrà sul porticciolo di Sant'Erasmus e si sosterrà in maniera forte e decisa lo sviluppo di Fincantieri per farne, a Palermo, il centro di riferimento del sud Italia. Se si ragiona sugli investimenti prioritari da realizzare, tra le prime necessità ci sono i dragaggi che riguardano sia il porto di Palermo che quelli di Termini Imerese e Trapani e le infrastrutture ricettive necessarie a passare da un concetto obsoleto di porto a uno di scalo moderno e accogliente. A Termini Imerese, fondamentale nodo viario, si interverrà migliorando l'operatività dello scalo con nuovi dragaggi e il completamento del molo sopraflutto e sottoflutto: passaggi essenziali per accogliere il traffico ro-ro. Di Trapani e Porto Empedocle – che già incuriosiscono molte compagnie, alcune di nicchia, attratte da territori zeppi di archeologia, arte, paesaggi, enogastronomia di qualità – bisogna far conoscere potenzialità inespresse, movimentando i traffici dopo un riordino e una riqualificazione dei porti con il miglioramento delle strutture ricettive. Insomma, si lavora a un progetto credibile in grado di far arrivare le risorse necessarie. Il mare e il porto, a Palermo come a Trapani, a Termini Imerese come a Porto Empedocle, devono trovare nuovi sviluppi, suscitare consensi senza essere più nicchia di disordinate economie.

Quanto potrà influire il clima elettorale con le incognite del dopo-voto ed il senso diffuso di incertezza sulla possibilità di ritrovare un Governo stabile?

La preoccupazione di un governo che non abbia una maggioranza parlamentare è molto forte. Per noi potrebbe significare il blocco di quella interlocuzione importantissima tra Regione e governo centrale che deve essere in grado di portare alla chiusura del tavolo centrale dell'area logistica integrata della Sicilia e, dunque, allo sblocco finale dei finanziamenti Pon nei quali pensiamo di avere una priorità assoluta.

Piattaforme marine. Esenzione per le banchine portuali

Rigassificatori senza Imu Pagano gli alloggi di servizio

La legge di Bilancio chiarisce due punti, importanti per novità, sull'applicazione dell'Imu ai rigassificatori ubicati nel mare territoriale e alle banchine e depositi nei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale. Si tratta di questioni che hanno formato oggetto di un nutrito contenzioso tributario con esito altalenante. Il problema è sorto dall'analisi degli esiti di una problematica simile che ha interessato le piattaforme petrolifere: per quelle nel mare Adriatico la Cassazione con varie sentenze (le ultime sono la 19509/2016 e la 19510/2016) ha sostenuto la classificabilità nella categoria D/7 di questi immobili e l'assoggettabilità a Imu, nonostante il parere diverso del Mef con la risoluzione n. 3 dell'1/6/2016 del Dipartimento delle finanze.

La legge di bilancio 2018 (comma 728, che ha effetto retroattivo in quanto norma di interpretazione autentica), pur non prevedendo modifiche alla normativa di accatastamento per ricomprendere questi immobili nella sfera di applicazione dell'imposta, specifica che questa si applichi alla sola porzione del manufatto destinata ad uso abitativo e di servizi civili. Si è ovviamente in attesa delle direttive ministeriali attuative che, stante la finalità della norma, nell'ottica di semplificazione operativa, potrebbe rapportare il valore della base imponibile alla tariffa di reddito (categoria e classe da precisare) di omologhe unità immobiliari site nella provincia cui appartiene il comune prospiciente l'impianto.

Una seconda disposizione stabilisce la non assoggettabilità, dal 1° gennaio 2020, di banchine, aree scoperte e relativi depositi nell'ambito dei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale di competenza delle autorità portuali, purché adibite alle operazioni e ai servizi portuali di cui al comma 1 dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, anche se affidati in concessione a privati. Semplice l'applicazione: per i depositi diversi da quelli doganali, ai fini del riconoscimento dell'esenzione, si fa riferimento alla presenza o meno delle autorizzazioni rilasciate dalla competente autorità portuale. In questi casi le unità immobiliari devono essere censite in catasto in una categoria del gruppo E.

Appare molto opportuna la novella in quanto sulla vicenda ci erano stati atteggiamenti diversi tra alcune autorità portuali; ad esempio Trieste ed altre ritenevano non dovuta l'Imu da parte dei concessionari (posizione confermata da Commissioni tributarie locali e Cassazione), mentre Genova e locali commissioni tributarie si erano espresse per l'assoggettabilità all'imposta, compresa la stessa Cassazione.

Antonio Iovine

PORTE APERTE PROSSIMO APPUNTAMENTO SABATO 3 FEBBRAIO

Open day all'Accademia Navale A Livorno oltre 2.000 visitatori

GRANDE successo all'Open Day dell'Accademia Navale di Livorno di sabato scorso: in 6 ore sono stati circa 2.000 i visitatori, arrivati da tutta Italia, che hanno avuto la possibilità di conoscere da vicino la vita degli allievi ufficiali della Marina Militare. Un'affluenza record, spiega una nota della Marina Militare, che testimonia il grande interesse dei giovani e delle loro famiglie per visitare l'Istituto di formazione nel pieno della sua attività.



«È STATO un grande successo non soltanto nei numeri e nell'entusiasmo – ha detto il comandante dell'Accademia, l'ammiraglio Pierpaolo Ribuffo – ma anche nel significato: la scelta di abbracciare l'Accademia navale e la vita da ufficiale di Marina è una scelta molto impegnativa per sacrifici e sfide che dovranno essere vinte, insieme alle tante gratificazioni per chi come noi ama il mare e la vita militare. Poter mostrare chi siamo e che cosa facciamo è un passo molto importante per noi e per chi ha così la possibilità di conoscerci meglio».

TANTI gli studenti provenienti da istituti scolastici arrivati dalla provincia di Livorno e da quelle della Toscana e un pò da tutto il Paese, da Milano a l'iren-



FASCINO
Sopra un ufficiale della Marina all'interno di un'aula dedicata alla simulazione della navigazione, a fianco alcuni visitatori durante il tour all'interno dell'Accademia

ze, da Roma a Napoli, da Taranto a Palermo, che hanno avuto l'occasione di parlare con i giovani allievi ufficiali, prima di iscriversi al concorso per i futuri professionisti del mare della Marina Militare. Rimangono solo 17 giorni iscriversi e parteci-

pare al concorso per 115 posti da allievo della 1° classe dei ruoli normali dell'Accademia Navale di Livorno. Il 3 febbraio sarà una nuova giornata di open day. L'Accademia navale infatti si aprirà nuovamente a studenti, famiglie e a chiunque ne abbia interesse.

MARINA MILITARE:RECORD DI VISITATORI IN ACCADEMIA NAVALE. Il 3 febbraio ci sarà una nuova opportunità per vivere da vicino una giornata con gli Allievi Ufficiali



IN OCCASIONE DEL CONCORSO PER DIVENTARE PROFESSIONISTI DEL MARE

Livorno, 22 gennaio 2018 – Grande successo all’Open Day dell’Accademia Navale di Livorno del 20 gennaio scorso quando, in sole 6 ore di apertura al pubblico, sono stati circa **2.000 i visitatori**, provenienti da tutta Italia, che hanno avuto la possibilità di conoscere da vicino la vita degli Allievi Ufficiali della Marina Militare.

Una affluenza record che testimonia il grande interesse dei giovani e delle loro famiglie per visitare l’Istituto di formazione nel pieno della sua attività.

Tra questi tanti studenti provenienti da Istituti Scolastici dai vari angoli dello “stivale” arrivati dalle province di Livorno, Lucca, Cosenza, Salerno, Firenze, Lecce, Carrara, Piombino, Pistoia, La Spezia, Taranto, Pisa, Genova, Lodi, Verona, Cuneo, Milano, Venezia, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Ferrara, Teramo e Siena, che hanno avuto l’occasione di parlare con i giovani Allievi Ufficiali per raccogliere ulteriori informazioni, prima di poter sottoscrivere la propria adesione al concorso per i futuri Professionisti del Mare della Marina Militare. Rimangono **solo 17 giorni** infatti per partecipare al concorso per 115 posti da allievo della 1^a classe dei ruoli normali dell’Accademia Navale di Livorno. Con la pubblicazione della Gazzetta Ufficiale (nr. 3 del 9.01.2018 – 4^a Serie Speciale), infatti, è iniziata la “campagna arruolamenti” dei futuri Ufficiali della Marina Militare, che avrà termine il prossimo 8 febbraio. L’Università del Mare che, con sette corsi di laurea specialistica e numerosi indirizzi professionali, offre un’opportunità formativa unica per ragazzi e ragazze che vogliono investire da subito sul proprio futuro, per diventare professionisti del mare.

- segue

Prossimo appuntamento con l'Open Day nell'Istituto di formazione è per sabato 3 febbraio quando l'Accademia Navale sarà di nuovo aperta al pubblico per studenti, le loro famiglie, scolaresche o anche semplici visitatori.

Informazioni Marittime

Equipaggi italiani cercasi



di Decio Lucano - DL News

Nel 2017 Stella Maris (Cei e Apostolato del Mare italiano) ha svolto la sua benemerita e insostituibile attività di visite e assistenza agli equipaggi nel grande porto di Genova (compreso quindi il VTE). La percentuale di equipaggi italiani è del 13% superati dai filippini al 30%, seguono indiani, ucraini, turchi, cinesi e altri paesi soprattutto asiatici.

E' la dimostrazione che la flotta mercantile italiana esiste solo nel cabotaggio che per legge è obbligato a imbarcare personale italiano, per il resto la bandiera italiana, Registro Internazionale -97%-, imbarca personale da ogni parte del mondo, purché in regola con le convenzioni Imo e Ilo.

Sono circa 30mila unità (min. Lavoro), di cui 10mila ufficiali e 20mila tra ufficiali e comuni (che risultano con lo status del navigante); Armamento e Capitaneria divergono sui numeri. Avremo bisogno o no di nuovi ufficiali? La Ue pronostica la carenza di almeno 10mila nuove leve nei prossimi anni.

Il futuro è in città



IL SISTEMA MESSO A PUNTO DALL'AZIENDA VALUTA SALINITÀ, TEMPERATURE E ALTEZZA DELLE ONDE

Il portale che misura la salute del mare

È gestito dalla genovese Ett: «Ogni giorno arrivano richieste da tutto il mondo»

FRANCESCO MARGIOCCO

LA CONOSCENZA delle caratteristiche fisiche del mare, come la sua salinità, la temperatura o l'altezza media delle onde, è fondamentale sia nel breve periodo, ad esempio per decidere dove installare una nuova piattaforma petrolifera off-shore, che in quello lunghissimo, per capire come sta cambiando il nostro clima e come vivremo tra cento o mille anni.

«Eppure fino a poco fa non esisteva uno strumento che ci permettesse di accedere a tutte queste informazioni. La realtà era molto frammentata. Ogni ente di ricerca o azienda raccoglieva i suoi dati senza una reale condivisione». Antonio Novellino è un ingegnere biomedico, lavora per l'azienda software Ett ed è uno dei padri di Emodnet, il portale dell'Unione europea sullo stato di salute dei mari e degli oceani. «Il progetto - racconta - è nato nel 2007 quando abbiamo deciso di partecipare a un bando della Commissione europea per la realizzazione di un grande portale con tutti i dati sulle condizioni fisiche di mari e oceani». Il progetto si chiama European marine data observation network, o Emodnet, e raccoglie sotto un unico ombrello dati sulle condizioni fi-

siche degli oceani che fino a pochi anni erano di difficile accesso. «Sono dati raccolti da tante diverse fonti e che il nostro portale rende accessibili in modo facile e gratuito, per consentire all'industria, alle autorità o ai ricercatori di trovare velocemente le informazioni che cercano e sviluppare nuovi prodotti e servizi o migliorare la conoscenza dei mari».

Attivo dal 2010, il portale dell'Unione europea Emodnet è frutto della collaborazione tra l'azienda software genovese Ett, che è anche capofila del progetto, e diversi laboratori stranieri. Per Ett, che ha messo in piedi e tuttora cura tutta l'infrastruttura informatica, si trattava di una novità: l'azienda, fondata dall'imprenditore Giovanni Verreschi, ha circa 150 dipendenti, è specializzata in tecnologie per i musei e ha realizzato fra gli altri il padiglione dedicato alla luna e allo spazio al museo della Scienza e della Tecnica di Milano e la sala del vento al Galata museo del Mare di Genova. Oggi Emodnet è un'attività centrale per Ett dove insieme a Novellino se ne occupano a tempo pieno altre tre persone. «Uno dei nostri compiti principali - spiega l'ingegnere - è la gestione dell'help desk. Ogni giorno arrivano richieste da tutto il mondo, da parte degli utenti di

Emodnet, cui rispondiamo nell'arco di 24 ore».

Gran parte dell'attività di Novellino e colleghi, poi, si concentra sullo sviluppo del portale, che ha da poco inaugurato una sezione dedicata alla rilevazione dei rumori sotto il mare, provocati dalle navi, che possono interferire con le frequenze naturali dei pesci e impedirgli di orientarsi e sono tra le cause degli spiaggiamenti dei cetacei. «Questo - spiega Novellino - è un settore di ricerca relativamente giovane che sicuramente avrà molti sviluppi nei prossimi anni».

Oltre a raccogliere dati in tempo reale, Emodnet dà anche accesso a un archivio sui dati fisici del mare che risale fino agli anni Cinquanta e per alcune tipologie di dati fino ai primi del Novecento, e che permette di studiare l'innalzamento del livello del mare, il suo inquinamento, il cambiamento della biodiversità. «Oppure più banalmente permette di prendere decisioni molto pratiche. Qualche anno fa avevamo notato un picco di accessi al portale Emodnet dall'area di Ancona. Era l'Autorità portuale di Ancona che stava raccogliendo informazioni su temperature, salinità e mareggiate per pianificare il dragaggio del porto».

margiocco@ilsecoloxix.it

© BY NC ND AL CC BY D R TT IR SE RV AT I

Presidenti di Gruppo e Fondazione

Cassa di Ravenna visitano TCR

Investimenti di TCR mirati a migliorare i servizi dedicati agli operatori locali



RAVENNA – Il presidente del Gruppo Cassa di Ravenna Spa, Antonio Patuelli, accompagnato dal presidente della Fondazione, Ernesto Giuseppe Alfieri, ha visitato nei giorni scorsi il Terminal Container Ravenna (Tcr), società partecipata da Sapir e Contship Italia. Come è noto la Cassa di Risparmio di Ravenna Spa è il primo azionista privato della Sapir, che vede alla vice presidenza il dott. Nicola Sbrizzi, direttore generale dell'istituto di credito privato e indipendente.

In occasione della visita al terminal, Patuelli e Alfieri si sono intrattenuti con il presidente della Sapir, Riccardo Sabadini, con il presidente del "Tcr" Giannantonio Mingozi, il direttore generale del terminal Milena Fico e l'operation manager Alessandro Battolini.

L'incontro è stato l'occasione per condividere la visione del ruolo strategico di Sapir e "Tcr" nello sviluppo del porto, settore trainante dell'economia ravennate e dell'intera Regione Emilia Romagna e ribadire l'importanza di una accelerazione dell'approfondimento dei fondali del canale Candiano, per affrontare in modo adeguato la crescente competizione con i porti del Medio Alto Adriatico.

Come hanno spiegato i vertici della società a margine della visita, «Tcr è fortemente impegnato in questi mesi in una forte politica di commercializzazione in Italia e all'estero, propedeutica alle potenzialità che potrà esprimere con il previsto approfondimento dei fondali a meno 12,50 metri». Il terminal, dal 2013 allo scorso anno, ha investito 27 milioni di euro nell'acquisto di nuove gru di banchina e nel potenziamento dei mezzi di piazzale, ed è quindi pronto a gestire navi di dimensioni più grandi e volumi incrementali di traffico. Al tempo stesso, essendo il principale gateway dell'Emilia Romagna, gli investimenti effettuati da Tcr sono mirati ad un miglioramento dei servizi dedicati agli importatori ed esportatori locali, così da favorire una ottimizzazione complessiva della supply chain delle merci emiliano romagnole.

Turismo: passeggeri Costa Crociere in visita a Salemi

Comune punto riferimento compagnia per Sicilia occidentale



(ANSA) - PALERMO, 22 GEN - Dopo l'intesa con Costa Crociere arrivano i primi turisti a Salemi, comune inserito nella lista dei borghi più Belli d'Italia. Giovedì un pullman di visitatori provenienti in gran parte da Spagna, Francia, Russia e nord Europa è giunto nella cittadina trapanese: i turisti hanno visitato il centro storico, il castello normanno-svevo e il polo museale. "Si tratta di un piccolo passo che però ci inorgoglisce perché abbiamo sempre creduto nell'intesa con Costa Crociere nata nell'ambito dei Borghi più Belli d'Italia - dice il sindaco di Salemi, Domenico Venuti -. L'auspicio è che tutto questo diventi una splendida routine". L'intesa tra Costa Crociere e l'associazione 'I Borghi più belli d'Italia' vede Salemi come unico punto di riferimento della compagnia di navigazione per la Sicilia occidentale. Nella parte orientale dell'Isola, invece, l'iniziativa ha coinvolto il comune messinese di Montalbano Elicona e quello catanese di Castiglione di Sicilia.

Porti: verso dragaggio porto Mazara del Vallo

Chiesta la concessione demaniale per l'avvio degli interventi



(ANSA) - PALERMO, 22 GEN - Tutto pronto per il dragaggio del porto di Mazara del Vallo (Tp). Il commissario straordinario per i rischi del dissesto idrogeologico Maurizio Croce ha chiesto all'assessorato regionale la concessione demaniale per l'avvio degli interventi. È il provvedimento che sblocca l'inizio dei lavori, atteso da oltre un anno, per lo sversamento dei fanghi nella Colmata B dove trovano riparo alcune specie di uccelli tutelati. I lavori potranno iniziare entro un mese.

Trattative in corsa fra Cict e grandi compagnie di navigazione

CAGLIARI – Contatti in corso tra il Cict, il principale operatore del porto canale di Cagliari, e le grandi compagnie del trasporto marittimo per risollevere le sorti dello scalo di Macchiareddu.

«La situazione è ancora difficile: Gennaio sta andando molto bene, ma per il resto si parla più di speranze che di garanzie, non ci sarebbero ancora i presupposti per sbloccare quel meno 28% sui traffici, ultimo dato ufficiale di Eurokai, la società tedesca di Contship e di Cict».

È quanto emerso dall'incontro promosso dalla stessa Cict con i sindacati per fare il punto della situazione dopo il crollo del numero di container passati per le banchine del porto canale rispetto al 2016.

«Una situazione che non si sblocca – spiega Massimiliana Tocco, Cgil – anche perché mancano quelle condizioni base per il rilancio: riduzione dei costi e competitività con altri scali. Ma la riduzione dei costi non deve passare per il sacrificio dei lavoratori. Alle istituzioni chiederemo (è in programma un incontro questo pomeriggio con la Regione, ndr) di favorire interventi strutturali per la riduzione delle tasse, leva vincente per altri porti del Mediterraneo. Negli anni scorsi c'è stato anche uno sforzo dell'Autorità portuale, ma occorrerebbero delle misure stabili e pluriennali che consentano alle grandi compagnie di valutare in anticipo le condizioni per scegliere Cagliari».

Il traffico delle merci si è considerevolmente ridotto nel 2017 dopo un lungo periodo di incrementi o comunque di sostanziale tenuta. Al porto canale di Cagliari lavorano circa settecento persone.

«Per il momento Cict – spiega Tocco – ci riferisce che la situazione non è ancora precipitata. Ma è chiaro che di fronte a questo scenario è urgente trovare delle soluzioni».

Porti, Dp World investe tre miliardi in India

Dubai - Dp World, l'operatore portuale di Dubai, ha siglato un'intesa da 3 miliardi di dollari per formare una joint venture con l'indiana National Investment and Infrastructure Fund. L'accordo prevede la creazione di una piattaforma che investirà in porti, terminal, attività di trasporto e di logistica in India, attraverso l'acquisizione di progetti di sviluppo. Nel comunicato non è prevista un'agenda temporale. L'operazione non riguarda solo i porti marini ma anche quelli fluviali e i corridoi di trasporto merci e i terminal di container. Dp World, opera in 78 porti di mare e di fiume a livello mondiale, da decenni ha una presenza in India, dove gestisce un terzo del commercio dei container.

I porti russi hanno chiuso il 2017 con un traffico record di 786,97 milioni di tonnellate di merci (+9,0%)

In crescita i volumi movimentati in tutti i principali segmenti merceologici

Lo scorso anno i porti marittimi russi hanno movimentato un traffico record di 786,97 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +9,0% rispetto a 721,90 milioni di tonnellate nel 2016. L'associazione dei porti commerciali della Russia (ASOP) ha reso noto che il traffico in esportazione è ammontato a 606,5 milioni di tonnellate (+6,9%), quello in importazione a 36,1 milioni di tonnellate (+14,2%), il traffico di transito è stato pari a 58,2 milioni di tonnellate (+14,0%) e il traffico nazionale a 86,0 milioni di tonnellate (+19,5%).

Il traffico complessivo nel solo settore dei carichi secchi è stato di 372,9 milioni di tonnellate (+11,1%), tra cui 154,4 milioni di tonnellate di carbone (+13,4%), 48,2 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+13,0%), 47,8 milioni di tonnellate di cereali (+34,7%), 28,2 milioni di tonnellate di metalli ferrosi (-0,1%), 17,6 milioni di tonnellate di fertilizzanti (+9,2%) e 3,1 milioni di tonnellate di carichi refrigerati (-0,3%). Nel comparto delle rinfuse liquide il traffico complessivo è stato di 414,0 milioni di tonnellate (+7,2%), di cui 253,2 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+11,1%), 141,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (-0,5%) e 14,7 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto (+8,8%).

Relativamente al traffico movimentato dai porti delle differenti regioni della Russia, nel 2017 gli scali portuali del Bacino Artico hanno movimentato 74,2 milioni di tonnellate di merci (+49,1%), i porti del Mar Baltico 247,5 milioni di tonnellate (+4,6%), i porti del Mar Nero 269,5 milioni di tonnellate (+10,4%), gli scali portuali del Mar Caspio 3,9 milioni di tonnellate (-34,1%) e i porti russi dell'Estremo Oriente 191,7 milioni di tonnellate (+3,3%).

Informare

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

Sono state movimentate 81,3 milioni di tonnellate di carichi (+2,5%)

Nel 2017 il porto di Amsterdam ha stabilito il proprio nuovo record annuale di traffico delle merci avendo movimentato 81,3 milioni di carichi, con una progressione del 12,5% sul 2016 e con una crescita del +1,9% sul precedente record registrato nel 2014 con 79,8 milioni di tonnellate. Lo scorso anno il traffico di importazione è stato pari a 50,9 milioni di tonnellate (+4%) e quello di esportazione a 30,4 milioni di tonnellate (0%).

L'incremento complessivo segnato nel 2017 è stato determinato principalmente dal rialzo del traffico petrolifero che è ammontato a 44,4 milioni di tonnellate (+4%) e da quello delle rinfuse agricole che è stato pari a 8,3 milioni di tonnellate (+5%). In calo invece le altre rinfuse liquide con 2,2 milioni di tonnellate (-27%). Flessione anche del traffico di carbone con 15,8 milioni di tonnellate (-3%), mentre le altre rinfuse secche sono aumentate del +12% a 8,1 milioni di tonnellate. Nel settore dei container il traffico è stato di 600mila tonnellate con una movimentazione di contenitori pari a 56.191 teu, cifre analoghe a quelle registrate nel 2016. Nel segmento dei rotabili il traffico è aumentato del +11% a 1,9 milioni di tonnellate.

Lo scorso anno è stato ottenuto anche il nuovo record di traffico dell'intero sistema portuale di Amsterdam, che è formato dagli scali di Amsterdam, Ijmuiden, Beverwijk e Zaanstad, che ha movimentato per la prima volta oltre 100 milioni di tonnellate raggiungendo un volume di 100,8 milioni di tonnellate che è superiore al precedente record segnato anch'esso nel 2014 con 97,7 milioni di tonnellate.

Nel 2017 nel solo porto di Ijmuiden il traffico è stato di 18,5 milioni di tonnellate (+7%), in quello di Beverwijk di 800mila tonnellate (+6%) e nel porto di Zaanstad di 300mila tonnellate (+35%).

Informare

Nel 2017 il traffico crocieristico a Malta è salito del +7,0%

A La Valletta sono approdati oltre 670mila passeggeri

Nel 2017 il traffico crocieristico nel porto maltese di La Valletta è stato di oltre 670mila passeggeri, con un incremento del +7,0% sull'anno precedente. L'ufficio statistico nazionale di Malta ha reso noto oggi che lo scorso anno il 70,7% dei crocieristi proveniva da Stati dell'Unione Europea e che il maggior aumento del numero di passeggeri è risultato quello dei crocieristi britannici che sono cresciuti di quasi 56mila unità. I crocieristi italiani sono stati 100mila, con una diminuzione di oltre 7mila unità rispetto al 2016.

Il rialzo del traffico complessivo è stato generato dai crocieristi in imbarco-sbarco che sono stati 104mila (+78,2%), mentre i passeggeri in transito sono risultati stabili a 566mila unità (-0,3%).

Lo scorso anno a Malta sono approdate 342 navi da crociera che trasportavano mediamente 1.959 passeggeri rispetto a 316 navi per 1.981 passeggeri ciascuna nel 2016.

Nel solo quarto trimestre del 2017 i crocieristi sono stati 187mila, con un aumento del +5,5% sul corrispondente periodo dell'anno precedente, di cui 173mila in transito (+3,1%) e 15mila allo sbarco o all'imbarco (+46,7%).

Informazioni Marittime

Traffico container, Shanghai sfonda il muro dei 40 milioni di teu



E anche il muro dei 40 milioni di teu è stato superato dal porto di Shanghai, che nel 2017 ha registrato l'ennesimo record annuale (l'ottavo consecutivo) di traffico container, con un incremento dell'8,4% sul 2016. Lo confermano i dati [resi noti](#) dalla Shanghai International Port (Group) Co. (SIPG).

Da quando nel 2010 Shanghai ha scavalcato in classifica Singapore, il porto cinese è sempre rimasto in testa alla [graduatoria](#) dei principali scali container del mondo.

Informare

Accordo COSCO Shipping, Shanghai Port Group e Dogana di Shanghai per creare una piattaforma Big Data a Shanghai

Uno degli obiettivi è di far sì che Shanghai conquisti una nuova supremazia strategica

Giovedì scorso a Shanghai il gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping ha sottoscritto un accordo di cooperazione strategica con l'amministrazione doganale di Shanghai e con la Shanghai Port Group, società veicolo del gruppo portuale cinese Sshanghai International Port (Group) Co. (SIPG), con l'obiettivo di promuovere la creazione a Shanghai di una piattaforma Big Data per agevolare il commercio con l'estero e con lo scopo di accelerare la costruzione a Shanghai di un nuovo sistema aperto di economia di mercato.

I tre firmatari dell'accordo hanno sottolineato l'importanza dell'intesa per far sì che Shanghai conquisti una nuova supremazia strategica attraverso l'impiego delle tecnologie dei Big Data, dell'Internet of Things e Blockchain per rendere più efficiente e sicura l'intera catena logistica.

L'accordo prevede che COSCO Shipping, Shanghai Port Group e la Dogana di Shanghai mettano a disposizione della piattaforma i dati raccolti per le loro rispettive attività, tra cui informazioni sulle navi, sulle rotte marittime, sui porti di scalo, sui volumi di traffico delle merci e sullo stato dello sdoganamento delle merci.

Informare

DP World e NIIF creeranno una piattaforma per investire sino a tre miliardi di dollari nei porti, trasporti e logistica in India

Verranno acquisiti beni e realizzati progetti logistici nei settori

Dopo l'accordo siglato lo scorso maggio dalle due parti per sviluppare il settore logistico in India, oggi il gruppo terminalista DP World di Dubai e l'Indian National Investment and Infrastructure Fund (NIIF), il fondo partecipato dal governo indiano che ha lo scopo di incoraggiare gli investimenti nazionali ed esteri nel comparto infrastrutturale nella nazione asiatica, hanno annunciato la creazione di una piattaforma per gli investimenti nei segmenti dei porti, del trasporto e della logistica. DP World e NIIF hanno specificato che la piattaforma investirà sino a tre miliardi di dollari di fondi per acquisire beni e realizzare progetti logistici nel settore.

Informare

Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Zeebrugge è diminuito del -1,8%

In crescita i rotabili e i container

Lo scorso anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Zeebrugge è diminuito del -1,8% essendo ammontato a 37,12 milioni di tonnellate rispetto a 37,81 milioni di tonnellate nel 2016. Nel settore dei rotabili il traffico è cresciuto del +4,3% a 14,96 milioni di tonnellate, aumento che è stato prodotto dal forte incremento (+23,5%) del traffico con la Scandinavia mentre quello con il Regno Unito è rimasto stabile e quello con l'Irlanda è salito del +4,6%.

In crescita anche il traffico containerizzato che si è attestato a 15,38 milioni di tonnellate (+6,5%) con una movimentazione di container che è stata pari a 1,5 milioni di teu (+8,7%).

In calo, invece, sia le rinfuse liquide che si sono fermate a 4,16 milioni di tonnellate, con una flessione del -31,0% determinata principalmente dalla consistente riduzione (-62%) del traffico di gas naturale liquefatto, sia le rinfuse secche, che hanno totalizzato 1,31 milioni di tonnellate (-12,0%), sia le merci convenzionali, che con 1,33 milioni di tonnellate hanno registrato una contrazione del -11,0%.