



INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Traffici record 2017..."(Corriere Marittimo,Bollettino Avvisatore Marittimo, Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...Marghera, cabina di regia tra governo e comune..."(Il Secolo XIX)

Genova:

"...concorrenza sleale Genova-Savona..." (Il Secolo XIX)

Savona:

"...treni, tariffe più basse del mercato..."(Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Rinfuse solide..." (La Gazzetta Marittima, L'Informatore Navale)

"...Tasse portuali e diritti..."(La Gazzetta Marittima)

"...e-commerce e difese esperti a confronto nel Propeller..."

(La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...adsp ricerca dirigente di demanio..."

(Bollettino avvisatore Marittimo, Ferpress)

"...pubblicata manifestazione interesse per deposito stoccaggio GNL..."

(Ferpress)

Salerno:

"...Collegamento diretto Salerno-America centrale ..."(Il Mattino)

Cagliari:

"...10 milioni per il container terminal..."

(Bollettino Avvisatore Marittimo, Marittimo)

Taranto:

"...Polisettoriale..."(Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

"...Fioretino (fit-Cisl) sul porto..." (Messaggero Marittimo)

Messina:

"...interventi per tremestieri..."(Gazzetta Marittima)

Catania:

"...l'efficienza legata alla capacità organizzativa..."

(La Sicilia, lagassettadelsud.it)

Focus:

- ZES (Gazzetta del Sud, Italia Oggi Sette)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Trieste: Traffici record nel 2017, investimenti e progetti 2018 / Convegno Propeller Club

TRIESTE – “Porto di Trieste, traffici record nel 2017: investimenti e progetti per il 2018”. Con questo titolo a guidare gli interventi dei relatori, si svolgerà lunedì 29 Gennaio, alle 18.00 all’Hotel Greif Maria Theresia di Viale Miramare a Trieste, il primo incontro di quest’anno organizzato dal Propeller Club Port of Trieste.

Una serata d’informazione per fare il punto sul traffico complessivamente movimentato nel 2017 dal porto di Trieste e di quello dei maggiori terminal, ma anche sulle prospettive di crescita per uno scalo che sta assumendo, sempre più, forma di sistema logistico ed industriale, in grado di favorire in maniera determinante l’economia e l’occupazione sul territorio.

Il porto giuliano, infatti, per forte volontà dell’attuale governance dell’Autorità di Sistema portuale, sta espandendo i propri “interessi” nel campo industriale ed in quello logistico, anche grazie all’avvio di un utilizzo sistematico delle prerogative del Porto Franco. Traffici ro-ro lungo l’Autostrada del mare con la Turchia, linee di servizi container con il Far East ed Intra-Med, ulteriore, forte sviluppo dei collegamenti ferroviari con il Sud ed Est Europa, potenziamento dell’Interporto di Trieste, lavori in corso per la piattaforma logistica e razionalizzazione delle aree a disposizione per nuovi insediamenti industriali rappresentano le colonne portanti dello sviluppo presente e futuro.

A tutto ciò si aggiunge l’importante attività del Punto Franco petroli, mediante la quale viene effettuata la fornitura di greggio ai Paesi dell’Europa centrorientale.

Quali sono stati i principali fattori di crescita nell’anno appena trascorso? Quali sono le prospettive a breve e medio termine? A queste ed ad altre domande daranno risposta i relatori invitati all’incontro: Zeno D’Agostino, presidente AdSp del Mare Adriatico orientale; Antonio Gurrieri, Ad Alpe Adria; Francesco Parisi, presidente Gruppo Parisi; Giacomo Borruso, presidente Interporto di Trieste; Enrico Samer, presidente Samer & Co Shipping; Alessio Lilli, presidente Siot e Fabrizio Zerbini, presidente Trieste Marine Terminal.

Tante le merci via treno

Porto di Trieste in stato di grazia Traffico +4,5%

Trieste. È il primo porto in Italia per tonnellaggio e il primo nel movimento merci via ferro. Ha rafforzato le commerciali con il Medio ed Estremo Oriente. Anche nel 2017. Il porto di Trieste «sta tornando ad essere il volano di sviluppo economico della città, il Friuli Venezia Giulia e il nostro paese, nonché su scala internazionale», afferma il presidente del porto (e di Assoport), Zeno D'Agostino (foto in alto), in occasione dell'ufficializzazione dei dati di traffico del 2017.

Il 2017 del porto di Trieste. Il dato complessivo conta 61.955.405 tonnellate di merci movimentata, pari ad un incremento del 4,5 per cento. I dati più rappresentativi sono quelli relativi ai container e ai treni: il settore container registra un traffico mai raggiunto in precedenza nello scalo con 616.156 teu (+26,6%); ma sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili si sono raggiunti 1.314.953 teu (+13,52%). Crescita che D'Agostino ha definito molto positiva «soprattutto in termini qualitativi», riferendosi al numero dei container: ben nove su dieci. Un dato «esemplare» per il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico orientale se paragonato alla normale performance di un terminal contenitori. «A Trieste -commenta- non solo crescono i container, ma crescono in maniera sana: qui passano merci, non scatole vuote».

Il trasporto ferroviario. I treni passati per il porto sono stati 8.681, con un aumento del +13,7 per cento sul 2016 e del 45,1 per cento sul 2015. Il traino lo fa la direttive internazionale legati al traffico container (+34,3%) ma anche da quelli lavorati nel porto industriale, del settore siderurgico (+24,5%). Dal numeri emerge l'impulso che il traffico ferroviario ha innescato sui contenitori. Una strategia che «sta pagando secondo D'Agostino, «questa è la via da seguire anche nei prossimi anni. I forti inve-

segue in ultima pagina

Porto di Trieste

stimenti di Rfi, della Regione FVG e del governo, che sommati ammontano a 83 milioni di euro già stanziati, lo dimostrano». continua a leggere su goo.gl/w2LSSj

Messaggero Marittimo

Il porto di Trieste e le prospettive dopo il record del 2017

TRIESTE – “Porto di Trieste, traffici record nel 2017: investimenti e progetti per il 2018”. Con questo titolo a guidare gli interventi dei relatori, si svolgerà lunedì 29 Gennaio, alle 18.00 all’Hotel Greif Maria Theresia di Viale Miramare a Trieste, il primo incontro di quest’anno organizzato dal Propeller Club Port of Trieste.

Una serata d’informazione per fare il punto sul traffico complessivamente movimentato nel 2017 dal porto di Trieste e di quello dei maggiori terminal, ma anche sulle prospettive di crescita per uno scalo che sta assumendo, sempre più, forma di sistema logistico ed industriale, in grado di favorire in maniera determinante l’economia e l’occupazione sul territorio.

Il porto giuliano, infatti, per forte volontà dell’attuale governance dell’Autorità di Sistema portuale, sta espandendo i propri “interessi” nel campo industriale ed in quello logistico, anche grazie all’avvio di un utilizzo sistematico delle prerogative del Porto Franco.

Traffici ro-ro lungo l’Autostrada del mare con la Turchia, linee di servizi container con il Far East ed Intra-Med, ulteriore, forte sviluppo dei collegamenti ferroviari con il Sud ed Est Europa, potenziamento dell’Interporto di Trieste, lavori in corso per la piattaforma logistica e razionalizzazione delle aree a disposizione per nuovi insediamenti industriali rappresentano le colonne portanti dello sviluppo presente e futuro.

A tutto ciò si aggiunge l’importante attività del Punto Franco petroli, mediante la quale viene effettuata la fornitura di greggio ai Paesi dell’Europa centrorientale.

Ma quali sono stati i principali fattori di crescita nell’anno appena trascorso? Quali sono le prospettive a breve e medio termine?

A queste ed ad altre domande daranno risposta i relatori invitati all’incontro: Zeno D’Agostino, presidente AdSp del Mare Adriatico orientale; Antonio Gurrieri, Ad Alpe Adria; Francesco Parisi, presidente Gruppo Parisi; Giacomo Borruso, presidente Interporto di Trieste; Enrico Samer, presidente Samer & Co Shipping; Alessio Lilli, presidente Siot e Fabrizio Zerbini, presidente Trieste Marine Terminal.

Marghera, cabina di regia tra governo e Comune di Venezia

VENEZIA. Il ministro dell' Ambiente, Gian Luca Galletti, e il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, hanno sottoscritto una convenzione attuativa per la costituzione di una cabina di regia per il sito di interesse nazionale (Sin) di Porto Marghera. Si tratta di un ulteriore passo avanti dopo l' incontro del 12 gennaio scorso tra Mise e Ambiente, Regione Veneto, Comune e Autorità Portuale, nel quale era stata appurata la compatibilità tra gli interventi di bonifica da effettuare nel sito di Venezia - Marghera e gli interventi di sviluppo che verranno promossi nell' area di crisi industriale complessa. «Un passo avanti importante per il futuro di Porto Marghera e di Venezia stessa. Qui la parola d' ordine sviluppo sostenibile, spesso abusata, trova concretezza».

«Concorrenza sleale Genova -Savona? Frutto di situazioni pregresse»

Signorini: «A Confindustria abbiamo risposto subito, ma per cambiare regole serve tempo»

GENOVA. Due tematiche parzialmente accolte, una respinta al mittente. Con la precisazione che Palazzo San Giorgio già aveva risposto a Confindustria Genova, convocando una riunione «a dicembre, poco dopo aver ricevuto la lettera, con una riunione in cui abbiamo eviscerato i problemi esposti». Così Paolo Emilio Signorini, presidente del porto di Genova -Savona, risponde in merito alla missiva, datata 22 novembre ma rimasta "segreta" fino alla pubblicazione del Secolo XIX -The MediTelegraph ieri, in cui il numero uno degli industriali genovesi Giovanni Mondini lamenta una situazione di concorrenza sleale a vantaggio dei terminalisti di Savona, motivandola con concessioni più basse, facilitazioni sul traffico ferroviario e pericolo di monopolio targato Maersk.

«Sulle concessioni, il tema è sensato, ma non di risoluzione automatica - spiega Signorini-. Il decreto 169 che istituisce le Autorità di sistema portuale è chiaro: il nuovo ente eredita le situazioni contrattuali pre Genova e Savona,

la guerra dei porti tuazione -.ffligae5 La notizia della "guerra" tra comunità portuali liguri pubblicata in esclusiva sul Secolo XIX di ieri, sabato 27 gennaio gresse. Detto questo, uniformare i canoni è sicuramente un punto da affrontare, ma non dimentichiamo che ogni concessione ha una storia e un bando che ne ha determinato il valore in origine. I canoni si possono rivedere, anche al ribasso, ma il lavoro richiede un'istruttoria articolata. Anche perché quegli stessi canoni servono a finanziare le opere pubbliche del porto: banchine, accessi, dragaggi già pattuiti con gli stessi terminalisti.

Quanto alle ferrovie - continua Signorini - viene segnalata la situazione per cui l'ex Autorità portuale di Savona avrebbe fornito un aiuto indebito ai privati» tramite l'acquisto di due locomotori e un piano di facilitazioni. Nessun problema se questa situazione fosse stata determinata da un operatore privato, ma Mondini (che visti i temi della sua lettera pare ispirato dalla sezione terminalisti genovesi, guidata da Roberto Spinelli) contesta il fatto che questo aiuto provenga dal pubblico: «È coerente - risponde Signorini- ma è anche un tema delicato. Anche qui, l'Adsp eredita una situazione giuridica pregressa, approvata dal ministero. Però attenzione, Genova-Savona è realmente finora l'unico ente in Italia che ha integrato amministrativamente due ex Authority: non abbiamo dormito, arriveremo anche su queste

- segue

tematiche, che non sono diventate automaticamente carta straccia con l' entrata a regime dell' Adsp». Bocciata invece la tesi di Mondini secondo cui la proprietà del gruppo Maersk sui contigui Reefer Terminal e la Piattaforma in costruzione determinerebbe un monopolio danese nel bacino di Vado Ligure: «Ottica risibile, tanto da indebolire la fondatezza del punto sui canoni concessori.

Superata- aggiunge Signorinidalla magnifica sentenza dell' Avvocatura di Stato sul Terminal Rinfuse, in base alla quale abbiamo concesso al gruppo Spinelli, la scorsa estate, l' autorizzazione temporanea su quelle stesse aree. La sentenza in sintesi ci permette di attualizzare l' impostazione della legge portuale 84/94» in base alla quale un terminalista non può avere in concessioni di due compendi con uguale attività nello stesso porto, «adeguando in questo modo la normativa alla mutata sensibilità del mercato e allargando la condizione prima riferita a un singolo porto ai due sistemi del Mar Ligure. «Un monopolio potrebbe esserci - ipotizza Signorini se avessimo lo stesso termina lista sia nel Mar Ligure che a Marsiglia».

Gli industriali di Savona per ora non commentano: «Si tratta di una polemica interna all' associazione- dice il direttore generale di Unindustria Savona, Alessandro Berta - prima di prendere eventualmente una posizione pubblica, ci confronteremo nel consiglio di direzione per capire come e se rispondere ai temi posti dal presidente di Confindustria Genova».

ALBERTO QUARATI

CONFININDUSTRIA: DEVE INTERVENIRE L'AUTHORITY

Canoni e tariffe, è guerra dei porti Genova-Savona

IL PRESIDENTE di Confindustria Genova Giovanni Mondini punta il dito su Savona: con una lettera chiede all'Authority di far cessare le disparità di trattamento su canoni concessori, doppia concessione e tariffe delle manovre. **GALLOTTI >> 14**

MONDINI SCRIVE A SIGNORINI: «SITUAZIONE GRAVEMENTE DISTORSIVA DELLA CONCORRENZA»

Genova e Savona, la guerra dei porti

Confindustria all'attacco su canoni e tariffe: «Troppi bassi, intervenga l'Authority»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. La lettera è stata scritta il 22 novembre. Porta la firma del presidente Giovanni Mondini, ma è evidentemente ispirata dai terminalisti di Confindustria Genova.

Nonostante siano passati alcuni mesi e anche se nel testo si chieda a più riprese di rispondere urgentemente («immediato riscontro»), alla missiva, a quanto risulta al *Secolo XIX/The Medi Telegraph*, non è seguito alcun atto. Eppure sul tavolo, scrive il presidente degli industriali genovesi, ci sono temi rilevanti. Ne vengono individuati tre: canoni concessori, la doppia concessione, le tariffe delle manovre. E l'obiettivo è evidenziare come Savona sia avvantaggiata rispetto a Genova, prospettando persino «situazioni gravemente distorsive rispetto al libero esercizio dell'attività economica dei nostri associati». Cioè, scrivono i genovesi, abbiamo un concorrente sleale a meno di 40 chilometri di distanza, con buona pace dell'unione dei due porti avvenuta un anno fa con la riforma.

I canoni più bassi

Ogni terminal paga un canone di concessione, ma a Savona pagano meno che a Genova «per importi ben inferiori», scrive nella lettera Confindustria. Non solo: «Ci risulta che per la nuova piattaforma di Vado il canone sia già stato stabilito in 3,5 euro al metro quadrato per l'intera durata della concessione ed in generale sia determinato sulla base di principi... ed importi non pienamente coerenti con quelli... nel porto di Genova». È una tariffa molto bassa, per il terminal iper tecnologico di Savona-Vado. Le banchine del capoluogo pagano una media che oscilla «dai 4 ai 7 euro - confida una fonte - Bettolino, vero metro di confronto potrebbe arrivare anche a 8 euro». La iper tecnologica Piattaforma di Vado - stando a Confindustria - pagherebbe meno del terminal più vecchio e problematico del porto di Genova. E oltre la metà rispetto al «concorrente» Bettolino. Per Mondini questa situazione «Non è giustificabile».

Doppia concessione

A Savona Maersk ha acquisito il terminal Reefer. E si prepara, insieme con i cinesi di Cosco, a operare anche sulla Piattaforma di Vado. Valuti l'Authority - si chiede nella lettera - se è il caso di prevenire «ogni possibile abuso di posizione dominante nel porto di Savona». Per i genovesi, insomma, c'è il rischio di monopolio danese.

I treni della discordia

A Savona esiste un «Tariffario - Nuova convenzione ferroviaria» che, è scritto nella lettera, favorisce gli operatori, ma che per i genovesi rappresenta un «indebito aiuto ai privati». Semplificando, l'Authority portuale di Savona aveva acquistato due locomotori e varato con la convenzione un piano di facilitazioni (dagli stessi treni di proprietà dell'ente alla messa a disposizione dei binari del Vio, società partecipata dall'ormai defunta Authority), che hanno portato a condizioni «addirittura migliorative rispetto a quelle di mercato». E i genovesi si chiedono: «È legittima questa promozione dei traffici?». Per ora nessuna risposta. www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUN DIRETT SERVATI

Il Secolo XIX

«Sui treni concesse troppe facilitazioni, tariffe più basse del mercato»

I treni della discordia A Savona esiste un "Tariffario - Nuova convenzione ferroviaria" che, è scritto nella lettera, favorisce gli operatori, ma che per i genovesi rappresenta un «indebito aiuto ai privati». Semplificando, l'Autorità portuale di Savona aveva acquistato due locomotori e varato con la convenzione un piano di facilitazioni (dagli stessi treni di proprietà dell'ente alla messa a disposizione dei binari del Vio, società partecipata dall'ormai defunta Authority), che hanno portato a condizioni «addirittura migliorative rispetto a quelle di mercato». E i genovesi si chiedono: «È legittima questa promozione dei traffici?». Per ora nessuna risposta.

TEMPI MOLTO STRETTI NEL PORTO DI LIVORNO

Rinfusi, via dall'Orlando

È stata formalizzata la concessione per il trasferimento sulla sponda est della Darsena Toscana

LIVORNO - La concessione per la radice della sponda est della Darsena Toscana è stata ufficialmente assegnata al TCO, il terminal Calata Orlando, con il formale impegno (segue a pagina 10)



Roberto Alberti

Rinfusi, via dall'Orlando

chiesto dall'Autonave portuale di sistemi di trasferire il terminal dei rinfusi "entro 6 mesi" dalla concessione stessa. "Tempi strettissimi - commenta il presidente e Ad del ICO Roberto Alberti - ma ce la metteremo tutta". Sempre secondo il cronoprogramma stabilito dall'Autonave portuale i lavori di

trasferimento del terminal dovranno iniziare non oltre il 1 aprile. Nel frattempo la concessione sulla calata Orlando per poter continuare i traffici dei rinfusi è stata prorogata fino a tutto settembre.

Gli uffici tecnici del TCO sono già al lavoro per presentare a palazzo Rosciano il progetto esecutivo

del nuovo terminal sulla sponda est: un progetto che deve prevedere anche la sistemazione dell'attuale "gradino" che impedisce il trasferimento diretto dei mezzi di sbarco e imbarco dal ciglio banchina fino ai piazzali. Dovranno anche essere predisposti tutti gli accorgimenti perché i rinfusi allo shareco abbiano

delle "protezioni" per non creare interferenze con le concessioni vicine.

I tempi stretti richiesti da palazzo Rosciano sono la conseguenza dell'altro impegno assunto dall'Autonave, quello di liberare la calata Orlando per il grande progetto del terminal crociere vinto dall'Ali costituito dai gruppi Onorato e Msc.

L'Informatore Navale

Rinfuse Solide: nel 2017 il TCO ha movimentato circa 600 tonnellate di merce Alberti: "Le ferrovie? A Livorno sono imprescindibili"



Pubblicato sul canale youtube dell'Autorità di Sistema Portuale la video intervista all'amministratore delegato del Terminal Calata Orlando, Roberto Alberti (<https://youtu.be/Ofl7auXviXI>)

Livorno, 29 gennaio 2018 – Cippato, ovvero legname triturato; argille; sabbia di zirconio; fertilizzanti e materiale per industria cemento: le rinfuse solide rappresentano più di ogni altra merce il termometro dell'industria locale. In tempi di crisi come quelli che ha vissuto il Paese dal 2008 in poi, è stato proprio il traffico di materie prime a risentire di forti cali generalizzati: l'edilizia, per esempio, ha smesso di consumare piastrelle allo stesso ritmo con cui lo faceva negli anni d'oro e a pagarne le conseguenze è stato proprio il Terminal Calata Orlando di Livorno, che fino a qualche anno fa inviava regolarmente via ferrovia a Sassuolo, presso i centri di produzione locali, 30 mila tonnellate al mese di feldspati per ceramica. Ora una parte di quel lavoro non esiste più. "L'hanno delocalizzata in Turchia e in Cina", ma dal TCO contano di riprendersi le tonnellate di traffico lasciate sul terreno in questi anni. A parlarne è stato l'amministratore delegato del TCO, Roberto Alberti, durante una video intervista pubblicata sul canale youtube dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (<https://youtu.be/Ofl7auXviXI>): "Quest'anno – ha detto – abbiamo movimentato circa 600 mila tonnellate di merce, meno di quanto previsto, ma si tratta di una contrazione dovuta a problemi contingenti che saranno risolti nel 2018. Il TCO è da due anni che chiude i conti in positivo e quest'anno abbiamo importanti progetti in cantiere".

Come quelli che verranno sviluppati una volta avvenuta la delocalizzazione del traffico rinfusiero dalla Calata Orlando (presso l'Alto Fondale) alla radice della Sponda Est della Darsena Toscana: "Lo Spostamento ci permetterà di avere tre cose – ha precisato Alberti – A) un maggiore pescaggio: alla Calata Orlando non possono arrivare navi che peschino più di 8 metri e 30, B) il collegamento diretto alla FI-PI-LI, C) la possibilità di trovare nuovi traffici diversi dalle rinfuse, anche se nella nuova collocazione avremo comunque una carenza di spazi".

Al termine della intervista Alberti ha anche auspicato di ripetere l'esperienza che cinque anni fa consentì al TCO di movimentare via ferrovia a Sassuolo consistenti partite di sabbia: "E' un'esperienza che vogliamo riprendere – ha concluso – stiamo già studiano come disporre di nuovi fasci ferroviari alla radice della sponda est della Darsena Toscana. Per conquistare nuove fette di mercato lo sviluppo delle ferrovie a Livorno è imprescindibile".

DALLA CAPITANERIA DI LIVORNO CON APPOSITA ORDINANZA

Tasse portuali e diritti ecco gli adeguamenti

Si tratta degli aumenti legati al tasso d'inflazione certificato dall'Istat

LIVORNO - Il comandante del porto contrammiraglio Giuseppe Turzio ha inviato alle associazioni di categoria che operano nello scalo gli adeguamenti delle tasse portuali come stabilito dal decreto ministeriale del 2012 e che corrispondono allo 0,75% di aumento del tasso d'inflazione secondo l'Istat. Le nuove tariffe decorrono dal 1 febbraio prossimo secondo l'allegata tabella.

Tassa di Ancoraggio	All quote
Art. 1, Comma 1, lettera a) D.P.R. 107/09	€ 0,13
Art. 1, Comma 1, lettera b) D.P.R. 107/09	€ 0,20
Art. 1, Comma 1, lettera c) D.P.R. 107/09	€ 1,05
Art. 1, Comma 3, D.P.R. 107/09 (tassa annuale lett. b e navi attività di transhipment)	€ 0,7285
Art. 1, Comma 3, D.P.R. 107/09 (tassa annuale lett. c e navi attività di transhipment)	€ 2,3015
Art. 1, Comma 2, D.P.R. 107/09 (tassa merci in coperta/ex soprattassa - MCONSILC)	€ 1,05
Art. 1, Comma 3, D.P.R. 107/09 (tassa merci in coperta/ex soprattassa - ANNUALE)	€ 2,3015
Diritto sostitutivo della t.a. navi in crociera turistica (art. 5 L. 82 del 1963)	€ 3.9476 per ogni pax. inbarcazione
Tassa ancoraggio per rimorchiatori - annuale (art. 7 L. 82 del 1963)	€ 0,3293 per ogni cavallo di potenza per ogni asso
Diritto annuale navi e galleggianti esenti dalla t.a. (art. 16 L. 82 del 1963 - navi TSN <=25)	€ 6,5842
Diritto annuale navi e galleggianti esenti dalla t.a. (art. 16 L. 82 del 1963 - navi TSN <=50)	€ 13,1682
Diritto annuale navi e galleggianti esenti dalla t.a. (art. 16 L. 82 del 1963 - navi TSN >50)	€ 26,3366

IN UNO SPECIALE WORKSHOP IN FORTEZZA VECCHIA DI LIVORNO

Cybercrime, e-commerce e difese esperti a confronto nel Propeller

Il contributo della Dogana alla lotta contro la contraffazione - I rischi degli acquisti in rete e le difese possibili



Nella foto: (dax) Edoardo Francesco Mazzilli (Dogane – Antifrode e controlli), Maria Gloria Giani Pollastrini, Luigi I. Garruto, Veronica Ulivieri.

LIVORNO-Cybercrime, e-commerce e tutti i pericoli connessi: questo il tema del convegno organizzato dal Propeller Club labronico con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli che lunedì scorso ha riempito la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia. Argomenti di grande attualità ed interesse, dato che l'utilizzo di internet riguarda milioni di persone, che sono stati approfonditi in particolare negli aspetti delle frodi e delle violazioni della sicurezza della rete. La presidente del Club Maria Gloria Giani Pollastrini ha salutato i partecipanti e dato l'inizio ai lavori dei relatori, moderati da Luigi I. Garruto delle Dogane di Livorno e dalla giornalista Veronica Ulivieri, relatori loro stessi insieme ad operatori del settore, ricercatori ed esperti che, nei vari ambiti, si confrontano quotidianamente con sistemi di sicurezza sempre più a rischio. Molto forte il contributo al tema portato dai diversi dirigenti delle Dogane, impegnatissime nella lotta alla contraffazione, che hanno sottolineato la fragilità dell'identità informatica, difficilmente difendibile e risarcibile, e i problemi che sorgono quando i reati informatici si sviluppano a livello europeo per la difficoltà innanzitutto ad identificare il paese Ue che ne è responsabile. Quello del cybercrime è un fenomeno che a livello mondiale ha avuto la più alta attività nel 2016 e che lo scorso anno ha visto anche l'ingresso dell'Italia nella lista dei paesi attaccati. Sempre nel 2017 sono stati 1050 nel mondo gli attacchi con graviconseguenze: un aumento importante, di circa il 10% rispetto all'anno precedente. Nel cosiddetto cyberwarfare, termine che indica l'intercettazione, l'alterazione e/o distruzione dell'informazione e dei sistemi di comunicazione, l'aumento è stato vertiginoso, addirittura del 117%: fra i settori più colpiti la sanità (con attacchi raddoppiati), distribuzioni organizzate, finanze e banche ed infrastrutture critiche. È emerso inoltre l'aspetto inquietante della facilità con cui tali attacchi possono essere realizzati dato che gli strumenti di cui gli hacker necessitano sono facilmente reperibili nella parte non indicizzata della

rete. È in questa zona oscura, la darknet, che rappresenta i 2/3 del web, che avvengono le operazioni che riguardano contraffazione, droga, armi ed ogni possibile illecito. Un'emergenza reale dunque - lo ha sottolineato Garruto - che occorre affrontare subito come hanno fatto gli Stati Uniti, rafforzando immediatamente le forze di polizia specializzate. Proprio gli Stati Uniti hanno il primato nella contraffazione ma l'Italia segue a ruota in questa attività che (oltre - è ormai accennato) rappresenta un intuito importante per le organizzazioni criminali ed anche per quelle terroristiche. Contrastare la contraffazione non è facile perché non viene più considerata una priorità da combattere ed i fondi stanziati sono stati diminuiti nonostante rappresenti un danno enorme all'economia e soprattutto un enorme rischio per la salute del cittadino, essendone interessati in modo massiccio i settori dell'alimentazione e della farmaceutica. I pericoli sono ancora maggiori - è stato detto - per la scarsa consapevolezza nell'acquirente dei rischi cui va incontro. Le Dogane stanno lavorando anche in questa direzione: attraverso un approccio culturale con progetti scuola-lavoro più operativi a Roma e che presto saranno allargati a tutto il territorio nazionale, cercano di aumentare la conoscenza nei confronti dei pericoli del web mentre, nell'immediato, hanno creato sistemi di controllo particolari per i corrieri aerei e definito accordi con la Cina (responsabile per il 75% del falso importato) per piani di azioni congiunte.

Impossibile riportare i tanti contributi dei relatori che hanno riguardato i mercati della contraffazione europei (Transcrime - Centro di ricerche transnazionale dell'Università Cattolica di Milano), la tutela della proprietà intellettuale nell'Ue (EUIPO - Ufficio dell'Unione Europea per la proprietà intellettuale), la tutela dei marchi noti e la lotta alla contraffazione con la disamina delle norme a tutela (Studio Legale SIB - Firenze) al contrasto del fenomeno della contraffazione (presidente Confindustria Livorno). Naturalmente si è parlato anche dei fenomeni di cybercrime che hanno interessato il mondo dei trasporti, dagli attacchi ai sistemi informatici alla Maersk e alla AP Moller, ai corrieri TNT Express e Fedex; dal lato aereo l'amministratore delegato della Toscana Aeroporti Gina Giani ha esposto le linee guida a livello nazionale - in attesa di quelle europee - delle strategie a difesa delle infrastrutture e dei sistemi che impattano sull'operatività e che attualmente prevedono, fra i vari, il CRF-A(Cybersecurity and Resilience Framework-Aeroportuale) creato perché continui a funzionare anche sottoattacco informatico. Occorrono sistemi sofisticatissimi iperavanzati e di questo la classe dirigente, che arriverà al posto di comando in età non più verde, ha poca consapevolezza - ha detto la Giani - dovremmo dunque, in questo settore, pensare di "salare l'organigramma" e dare spazio ai giovani che sono, per cultura e per sensibilità, più capaci ed aggressivi nel contrastare gli enormi rischi a cui siamo esposti.

Cinzia Garofoli

Bollettino Avvisatore Marittimo

L'Adsp della Campania cerca un dirigente di demanio

AAA cercasi dirigente di demanio. L'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale -Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia- ha bandito un concorso per l'assunzione a tempo indeterminato di un dirigente cui assegnare la funzione di "Responsabile della gestione dei procedimenti afferenti l'utilizzazione e la gestione del demanio marittimo".

Il bando è sul sito dell'Adsp nella delibera 305, contenente i criteri per l'ammissione, le prove d'esame e le modalità di partecipazione. «Si tratta di una figura rilevante nell'assetto organizzativo che si sia determinando per l'Autorità di sistema: la migliore gestione del demanio nel rispetto dell'interesse pubblico costituisce un tassello determinante per la competitività dei nostri porti», commenta il presidente dell'autorità, Pietro Spirito. Le domande dovranno pervenire entro il 5 febbraio.

ADSP Tirreno centrale: pubblicata manifestazione interesse per deposito stoccaggio di GNL

(FERPRESS) – Napoli, 26 GEN – E' stata pubblicata sul sito dell'AdSP Mar Tirreno centrale la manifestazione d'interesse per la realizzazione di un deposito di stoccaggio di GNL (Gas Naturale Liquefatto).

Il porto di Napoli, infatti, è stato individuato, insieme ad altri sette scali italiani, tra quelli che dovranno garantire la formazione di una rete di distribuzione per la gestione di impianti di stoccaggio GNL.

L'AdSP di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, ha, per questo, previsto di partire con una fase esplorativa (avviso esplorativo di manifestazione d'interesse) che si concluderà entro trenta giorni dalla pubblicazione, per procedere poi ad un confronto competitivo tra gli operatori economici del settore. Al termine del confronto che avverrà con le imprese che avranno "manifestato l'interesse" si avvierà la procedura concorrenziale pubblica volta all'assegnazione della concessione.

"La procedura individuata- spiega il Presidente Pietro Spirito – garantisce trasparenza e condivisione di aspetti tecnici; è anche conseguente alle direttive europee e nazionali in materia di pianificazione energetica. Siamo giunti alla manifestazione d'interesse, mi preme sottolinearlo, dopo uno studio di pre-fattibilità realizzato dalla Università della Campania, Dipartimento di aggregazione del DIII e del DIUCDEA. Mediante questa analisi abbiamo individuato il perimetro di compatibilità tecnica dell'impianto nel sistema portuale di Napoli".

Porti: collegamento diretto Salerno-America Centrale

Gallozzi, confermato il trend di crescita di efficienza e competitività



(ANSA) - NAPOLI, 26 GEN - Nuovo collegamento diretto con cadenza settimanale tra il porto di Salerno e gli scali marittimi caraibici dell'America Centrale. In 17 giorni sarà possibile raggiungere i porti di Cartagena (Colombia), Puerto Moin (Costa Rica) e Manzanillo (Panama), con tempi di transito velocissimi per queste tre destinazioni.

Nello specifico: 17 giorni per Cartagena, 20 per Puerto Moin e 23 per Manzanillo. La nuova Linea è specializzata nel particolare traffico dei contenitori refrigerati il cui carico è costituito principalmente da frutta esotica fresca (banane, ananas, etc). Si tratta di un servizio rispetto al quale il quale il porto di Salerno ed il Terminal Sct hanno maturato una notevole esperienza attraverso l'operatività di un'infrastruttura dedicata alla gestione dei carichi a temperatura controllata. La linea trasporterà - sia in import che in export - anche grandi quantità di carico non refrigerato.

"Credo che vada evidenziato - sottolinea Agostino Gallozzi - il rafforzamento della presenza del porto di Salerno all'interno del network di Maersk Line attraverso il nuovo servizio settimanale che, subito dopo Salerno - scalato ogni venerdì - tocca il porto di Algeciras, hub di riferimento centrale nell'ambito del sistema Maersk, da dove, con trasbordo, si assicurano i collegamenti marittimi globali per ogni destinazione verso l'Est, Ovest, Nord e Sud del mondo. E' l'ulteriore conferma della strategicità del nostro porto dal punto di vista della capacità di consolidare il proprio ruolo di infrastruttura logistica in grado di fare interagire le imprese che gravitano intorno ad esso con tutte le aree del globo verso le quali intendono proiettare il proprio business".

Bollettino Avvisatore Marittimo

10 milioni per il container terminal di Cagliari

Il Cagliari International Container Terminal (Cict) otterrà 10 milioni di euro di risorse per il rinnovo del parco gru di Porto Canale. Si tratta di vecchi fondi già contrattualizzati e sono stati sbloccati rileva l'Ansa - tramite un intervento dell'assessorato della Programmazione sul ministero dello Sviluppo Economico e annunciata dal capo di Gabinetto della Regione Sardegna, Gianluca Serra. Clet ha chiuso il 2017 con una flessione del 35 per cento. «Intendiamo lavorare per ottenere vantaggi localizzativi per le imprese, in modo da rendere più attrattivo il sito e potenziare le attività del Porto canale», ha detto Serra.

In queste prime settimane il terminal Contship ha completato una serie di operazioni phase-in e phase-out su navi Ilapag Lloyd nel servizio MPS (Mediterranean Pacific Service) che collega Mediterraneo, Stati Uniti e America Centrale. Entro questo mese verranno effettuate altre due operazioni di questo tipo, sempre su MPS, sulle navi Halifax Express, Santa Regula, Kobe Express e Dusseldorf Express.

Messaggero Marittimo

Segnali incoraggianti per il traffico merci a Cagliari

CAGLIARI – Segnali incoraggianti in questo avvio di 2018 per il traffico merci del Porto Canale di Cagliari, investito da una crisi che preoccupa addetti ai lavori e sindacati.

I dati ufficiali non sono ancora disponibili ma l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna parla di dati positivi sul fronte delle merci sfuse e dei semirimorchi. «Sul traffico contenitori rispetto ai giorni scorsi non ci sono grandi novità. I movimenti sono legati a una dimensione globalizzata: le valutazioni sono fatte dalle grandi compagnie – spiega il presidente dell'AdSp Massimo Deiana -. Abbiamo perso delle tratte su India e Pakistan, ne abbiamo guadagnato altre che però non ci hanno fatto recuperare quello che abbiamo perso». Deiana è comunque fiducioso: «Siamo di fronte a un assestamento non nuovo in questo settore. È già capitato in altre occasioni che ci siano stati momenti di alti e bassi».

Finanziamenti

Il presidente Deiana ha poi lamentato il fatto che ci sono centoventi milioni pronti da spendere nei porti sardi, ma tutto è fermo perché mancano le autorizzazioni. Tra i progetti bloccati o a rilento, anche quello per il decollo della zona franca nel Porto Canale di Cagliari. «Per la zona franca era tutto pronto per le recinzioni ma c'era un problema con l'autorizzazione paesaggistica: l'intervento era a 270 metri dal mare – racconta il numero uno dell'Authority – È stato necessario ripresentare il progetto arretrando le recinzioni a 301 metri. Ci sono le leggi, ma deve prevalere il buon senso: un porto non può essere considerato alla stregua di una spiaggia».

Stesso discorso per il distretto della nautica: «Ottanta milioni ancora bloccati anche qui per l'autorizzazione paesaggistica, in particolare per il problema sul 'cono visivo'». Deiana ha inoltre ricordato le difficoltà per i dragaggi a Olbia e per la banchina antemurale a Porto Torres. «Continuiamo a lavorare anche su questi fronti considerando gli ottimi rapporti con tutte le amministrazioni».

Luna Rossa

Infine, è stato annunciato che "Luna Rossa" è pronta a sbarcare al Molo Ichnusa di Cagliari, nell'ex Terminal crociere. La scelta si è concretizzata nei giorni scorsi con la presentazione di una richiesta di concessione della struttura sul mare. E si tratta anche per la messa a disposizione di altri spazi al di là di quelli sotto la gestione dell'Autorità portuale. Quindi addio al progetto del quartier generale del Molo Sabaudo come era accaduto nel 2015.

Per il molo Ichnusa le strutture ci sono già: "Luna Rossa" dovrebbe restare a Cagliari – ha assicurato Massimo Deiana – per un periodo che va tra i 36 e i 40 mesi: «È un progetto esteticamente molto ben curato. Prevede la presenza di spazi che garantiscono la riservatezza per il team e per i progetti di sviluppo degli scafi e delle attrezzature. E allo stesso tempo consentirà a "Luna Rossa" di interagire con la città».

Deiana non ha nascosto la soddisfazione per l'ormai imminente decollo della seconda puntata di "Luna Rossa" a Cagliari. In realtà il team è già in Sardegna da alcune settimane per i primi allenamenti in vista dell'America's cup: la seconda sessione comincerà l'11 Febbraio. Contemporaneamente andrà avanti l'iter per la cittadella di Luna Rossa.

La Gazzetta Marittima

Polisettoriale di Taranto le istanze

TARANTO - Il presidente dell'AdSP del Mar Ionio professor avvocato Sergio Prete, in applicazione del disposto degli artt. 18 Reg. Cod. Nav. e 18 del Regolamento dell'Autorità medesima "Procedure (segue in ultima pagina)

Polisettoriale di Taranto

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 SOUTIIGATE EUROPE TERMINAL e dalla SOUTI 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 do-

vranno 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://alboportuario.port.taranto.it>.

Le domande di concessione dovranno avere ad oggetto l'occupazione e l'uso, totale o parziale, del Complesso 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.

Messaggero Marittimo

Fiorentino (Fit-Cisl) sul porto di Gioia Tauro

ROMA – «Chiediamo garanzie e tutele per i lavoratori portuali di Gioia Tauro», così dichiara Emiliano Fiorentino, segretario nazionale della Fit-Cisl, in merito all'incontro tenutosi tra i sindacati e il consigliere del ministro Ivano Russo in merito alla delicata situazione del porto di Gioia Tauro.

«Abbiamo fatto presente al consigliere spiega Fiorentino – che da parte del terminalista "Mct" non c'è stato nessun investimento per il rilancio del terminal, contrariamente a quanto prevedeva l'accordo di Programma sottoscritto a Palazzo Chigi nel Luglio 2016.

C'è forte preoccupazione per i lavoratori di Gioia Tauro, perché i mancati investimenti da parte del terminalista non possono compromettere il lavoro fatto da Governo e le parti sociali. È necessario richiamare tutti alle proprie responsabilità. Ci è stata illustrata la nota inviata dall'Autorità portuale all'azienda che va proprio in quella direzione».

Conclude Fiorentino: «L'impegno preso oggi è quello di monitorare costantemente la situazione, riconvocare al più presto il tavolo per meglio comprendere come procedere e verso quale soluzione, e soprattutto con quali garanzie e tutele per i lavoratori interessati».

La Gazzetta Marittima

A Messina interventi per Tremestieri

MESSINA - Il 15 gennaio, a seguito di una intensa e proficua collaborazione fra gli uffici dell' **Autorità Portuale** coordinati dal segretario generale Ettore Gentile e gli uffici del segretario generale del Comune.

A Messina interventi

ne di Messina Antonio Le Donne nella qualità di Soggetto Responsabile ex O.C.D.P.C n. 133/2013, si è addivenuti alla sottoscrizione fra i due enti di una convenzione che disciplina i reciproci rapporti finalizzati all'utilizzo dei cospicui finanziamenti di cui è beneficiaria l'Autorità; e che verranno impiegati per la realizzazione della piattaforma logistica con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri-primo stralcio. Un'opera strategica "non soltanto per la portualità cittadina, ma per il sistema trasportistico

commerciale multimodale dell'intera Regione Siciliana" dichiara il commissario straordinario dell'Autorità Antonino De Simone. "Non si può infatti dimenticare che Messina rappresenta da sempre lo snodo di collegamento principale dei traffici commerciali su gommato in ingresso e in uscita da tutto il territorio siciliano. Aggiungo inoltre che **l'autonomia economica** aggiunge De Simone - con le proprie risorse, sta ancora una volta contribuendo in modo significativo alla realizzazione di un intervento infrastrutturale

che, in questo caso, alleggerirà in modo definitivo la viabilità urbana dalla servitù di passaggio dei tir, con notevoli ricadute positive su tutta la cittadinanza in termini di sicurezza e ambiente".

Queste nel dettaglio le quote di cofinanziamento:

€ 4.474.915,31 alle procedure, modalità e condizioni stabilite dalla Convenzione PAC stipulata tra **Autorità Portuale** ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;

€ 2.010.084,69 alle procedure, modalità e condizioni stabilite dal

Decreto 10999 del 31/12/2015 del M.I.T.:

€ 15.000.000,00 alle procedure, modalità e condizioni stabilite dall'atto di convenzione tra Commissario delegato ex OPCM 3633/07 e **Autorità Portuale** di Messina del 18/12/2009, prot. 282 e figuranti nel vigente POT dell'Ente;

€ 28.000.000,00 alle procedure, modalità e condizioni stabilite all'interno del Decreto n. 457 del 31/12/2015 del M.I.T. adottato di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

augusta, noè presidente assoporto

«L' efficienza di un porto legata alla capacità organizzativa»

augusta. La necessità che l' **Autorità** di sistema portuale della Sicilia orientale Augusta - Catania continui ad adottare la piattaforma telematica Poanet a supporto del sistema Pmis, viene sollecitata dall' associazione Assoporto che si dice preoccupata per la situazione che si è venuta in seguito al blocco del sistema Pmis e il conseguente rallentamento di tutte le operazioni portuali. «L' efficienza di un porto si manifesta anche e soprattutto per la capacità organizzativa delle pratiche burocratiche amministrative -dichiara Marina Noè, presidente di Assoporto - e pertanto da tempo sosteniamo che la precedente ma funzionante piattaforma Poanet, debba dialogare con il sistema Pmis, anche per evitare l' insorgere di diversi problemi, che in questi giorni hanno raggiunto il loro apice in tutto il territorio nazionale. E' impossibile assistere inerme a un passo indietro di tali dimensioni».

Assoporto ritorna, dunque, con forza a chiedere che l' **Autorità** di sistema portuale e la direzione marittima di Catania, svolgano ogni utile azione per rendere di nuovo operativo il Poanet, che già quasi 20 anni addietro consentì al porto di Augusta di collocarsi tra gli scali più efficienti in Italia, facendolo interfacciare con la piattaforma nazionale Pmis. Il Poanet dal giugno 2012, è stato il sistema utilizzato 24 ore su 24 per il disbrigo delle formalità burocratiche in ambito portuale nonché per l' interscambio di informazioni e documentazioni tra autorità **marittima**, stabilimenti petrolchimici, agenzie **marittime** raccomandatarie.

Agnese Siliato.

Turismo: 69 scali crociere a Catania nel 2018, torna Costa

Le novità sono state rese note dal dirigente area e comunicazione dell' ex Autorità Portuale, avv. Roberto Nanfitò, che ha sottolineato come il ritorno della Compagnia sia "frutto di proficui incontri con i vertici del Gruppo"

Per quest' anno è in programma l' arrivo a Catania di 69 navi da crociera, per un totale di oltre 130.000 passeggeri, quasi il doppio del 2017. Inoltre tornerà Costa Crociere - che sarà presente anche nel 2019 - con 20 'toccate nave' con le quali sarà nuovamente possibile iniziare la vacanza partendo dal porto etneo. Arriveranno, tra le altre, le navi di Compagnie del segmento luxury come Club Med (che farà à tappa a Catania ad agosto con la Club Med II), la Croisi Europe, la Variety Cruises e la Voyages to Antiquity, quelle del gruppo Royal Caribbean e il ritorno di Pullmantur, Aida e WindStar. Le novità sono state rese note dal dirigente area e comunicazione dell' ex Autorità Portuale di Catania Avv. Roberto Nanfitò, che ha sottolineato come il ritorno di Costa Crociere sia "frutto di proficui incontri con i vertici della compagnia, ai quali hanno preso parte il sindaco Enzo Bianco, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Andrea Annunziata, lo stesso Nanfitò e Antonio Di Monte, general manager di Catania Cruise Port, che da poco più di un anno è entrata a far parte del grande network di Global Port Holding, il più importante operatore indipendente di terminal crocieristici al mondo.

"Dall' arrivo di Global port ed il consolidamento dei rapporti con l' Adsp del Mare di Sicilia Orientale - ha detto Nanfitò - grande lavoro è stato fatto congiuntamente anche sul fronte locale con lo sviluppo di intensi e proficui rapporti di collaborazione con le Autorità, le istituzioni, gli enti e le realtà imprenditoriali coinvolte nella filiera con l' obiettivo di candidare lo scalo etneo come Home port (porto di inizio e fine crociera) per le compagnie armatrici i navi di medie dimensioni (1.500 - 2000 passeggeri). Nanfitò ha infine annunciato che la stazione marittima di Catania sarà a breve attrezzata con un defibrillatore pubblico di ultima generazione (Dae) divenendo così il primo termina crociera cardioprotetto della Sicilia".

La Sicilia

Un matrimonio atteso quello tra le navi da crociera e il porto, che dopo un periodo modesto si prepara a vivere la nuova stagione all' insegna di importanti novità. Prima tra tutte il raddoppio rispetto al 2017 del numero totale di passeggeri: ...

Un matrimonio atteso quello tra le navi da crociera e il porto, che dopo un periodo modesto si prepara a vivere la nuova stagione all' insegna di importanti novità. Prima tra tutte il raddoppio rispetto al 2017 del numero totale di passeggeri: oltre 130mila turisti "toccheranno" via mare Catania con in programma 69 scali di navi di grandi dimensioni.

Il 2018 si preannuncia, dunque, come un anno di svolta, complice il ritorno in città di Costa Crociere che effettuerà 20 toccate, restando almeno fino al 2019. Ricordiamo come l' incremento del traffico crocieristico sia un obiettivo di grande interesse tanto per il Comune quanto per l' Autorità di Sistema Portuale. Muovendo da questo dato di fatto, il ritorno di Costa diventa il frutto di proficui incontri fra il sindaco Enzo Bianco, il presidente dell' autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale, Andrea Annunziata, e il general manager di Catania Cruise Port, Antonio Di Monte, con i vertici della compagnia. Grazie a un lavoro di sinergia, quindi, sarà nuovamente possibile cominciare la vacanza partendo dal porto di Catania, non solo per gli ospiti residenti in Sicilia e nel sud della Calabria, ma anche per tutti i crocieristi provenienti da bacini di utenza remoti, che potranno approfittare dei numerosi collegamenti aerei diretti offerti dall' aeroporto di Fontanarossa, abbinando alla crociera un soggiorno siciliano.

In questa prospettiva si inserisce l' ipotesi di realizzare un profondo restyling del terminal crociere, il cui progetto è attualmente in fase di discussione con l' autorità di Sistema portuale, ed i cui lavori potrebbero concludersi prima dell' inizio della stagione crocieristica del 2019. «A breve presenteremo la nostra offerta turistica - afferma Annunziata - anche alla fiera internazionale Seatrade 2018, che quest' anno si terrà a Miami. È un appuntamento a cui non siamo mai mancati, ma stavolta abbiamo una programmazione infrastrutturale di altissimo livello che punta sulla sicurezza, sull' ambiente e sul

- segue

decoro del porto, affinché i crocieristi possano trovare a terra condizioni similari a quelle godute a bordo delle navi da crociera. Al momento attendiamo che venga espletato il bando internazionale per il restyling della stazione marittima, che migliorerà l' accoglienza e renderà giustizia alle bellezze storiche e culturali di Catania e della Sicilia Orientale».

Si prospettano, dunque, risultati importanti per il crocevia marittimo grazie anche all' inserimento di Catania Cruise Port nel grande network di Global Ports Holding, il più importante operatore indipendente di terminal crocieristici al mondo, che gestisce un portafoglio di 14 porti in 8 Paesi ed ha una presenza consolidata nel Mediterraneo, in Atlantico e nelle regioni dell' Asia-Pacifico, compresi i porti commerciali della Turchia e di Montenegro. «È possibile prevedere - dice il general manager di Catania Cruise Terminal, Antonio Di Monte - periodi felici per l' economia della città, sulla base dell' esperienza quotidiana positiva rilevata nei 14 terminal crocieristici gestiti da Global Ports Holding. Le compagnie armatrici delle navi da crociera hanno meccanismi molto complessi per decidere di volta in volta in quali porti posizionare le loro navi, ma nonostante la criticità costituita dal 2017, che chiude un periodo di alcuni anni di rarefazione del traffico crocieristico a Catania, abbiamo continuato a credere fortemente nelle potenzialità di questo porto e la collaborazione ci ha premiati».

Dall' arrivo di Global Ports ed il consolidamento dei rapporti con l' ADSP del Mare di Sicilia Orientale, grande lavoro è stato fatto anche sul fronte locale con lo sviluppo di intensi e proficui rapporti di collaborazione con le autorità, le istituzioni, gli enti e le realtà imprenditoriali coinvolte nella filiera, con l' obiettivo di candidare lo scalo etneo come Home-Port (porto di inizio e fine crociera) per le Compagnie armatrici di navi di medie dimensioni (1500-2000 passeggeri).

Il 2018, dunque, vedrà l' arrivo di numerose navi di Compagnie del segmento luxury, come Club Med, che farà tappa a Catania ad agosto con la Club Med II, la Croisi Europe, la Variety Cruises e la Voyages to Antiquity, insieme con la consueta presenza del gruppo Royal Caribbean con i brand Celebrity e TUI ed il ritorno di Pullmantur, AIDA e WindStar.

Dulcis in fundo: la stazione marittima sarà attrezzata a breve con un defibrillatore pubblico di ultima generazione (DAE), divenendo così il primo terminal crociere cardioprotetto della Sicilia.

PIERANGELA CANNONE.

PIERANGELA CANNONE

- segue

strategici in grado di altrarre grandi imprese nazionali e multinazionali nelle aree portuali e retro-portuali del Mezzogiorno, aumentare il livello di occupazione, incrementare l' attrattività nelle regioni interessate, creare nuovi modelli di produzione e diversificazione economica.

Zone economiche speciali istituite con dpcm. Al fine di attuare le misure per lo sviluppo industriale, ogni proposta di Zes avrà un proprio piano strategico per consentire alle imprese già esistenti e alle nuove che si insedieranno, l' avvio del programma di investimenti. Ciascuna Zes è istituita con dpcm su proposta delle regioni interessate. La regione formula la proposta di istituzione della Zes, specificando le caratteristiche dell' area identificata. Il soggetto per l' amministrazione dell' area Zes, è individuato in un Comitato di indirizzo composto dal presidente dell' autorità portuale, che lo presiede, da un rappresentante della regione, da un rappresentante della presidenza del consiglio dei ministri e da un rappresentante del ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PAGINA A CURA DI CINZIA DE STEFANIS

La Regione procede spedita

A tappe forzate verso la Zes Russo: avanti così

Piero Gaeta reggio calabria A ritmi serrati vero la Zes. La zone economica speciale è troppo importante per accelerare ogni sforzo e arrivare alla sua realizzazione. L'assessore regionale al sistema della logistica con delega alle attività produttive Francesco Russo - che è stato il vero "motore" della Zes - ha incontrato, alla Cittadella regionale i rappresentanti dell'Autorità Portuale, della Direzione marittima di Reggio Calabria, della Sacal e del Corap.

Gli incontri rientrano nella serie di appuntamenti pianificati nell'ambito delle attività programmate per la redazione del Piano di sviluppo strategico della Zes, al quale un gruppo di esperti, integrati con i dirigenti della Regione Calabria, sta già lavorando senza sosta dal mese di dicembre. Hanno partecipato agli incontri, che si sono svolti negli uffici dell'Assessorato, per l'Autorità Portuale, Giovanna Chilà e Saverio Spatafora, per la Direzione Marittima, Rocco Pepe, Antonino Azzolina, Agazio Tedesco e Fabio Serafina, per la Sacal Pier Vittorio Farabbi, per il Corap Rosaria Guzzo e Filippo Valotta, per la Regione Tommaso Calabro, Emanuela Bonacci e Marco Merante.

L'assessore Russo ha sottolineato l'importanza della condivisione del percorso e della necessità di cooperare con gli organismi, le istituzioni, le forze sociali e produttive presenti nel territorio calabrese, al fine di poter comporre il Piano di Sviluppo Strategico della Zes in modo unitario.

In piena sintonia con il suo assessore anche il governatore Mario Oliverio, il quale sottolinea come «con il decreto del presidente del Consiglio dei Ministri, Paolo Gentiloni, che ha ratificato i criteri di istituzione delle Zone Economiche Speciali si apre concretamente una nuova stagione per lo sviluppo economico della nostra regione, unica insieme con la Campania ad aver portato a termine il complesso iter procedurale».

«È stato un chiodo fisso della mia Giunta, il raggiungimento, nei tempi previsti, dell'istituzione della Zona Economica Speciale in Calabria.

Ringrazio in particolare l'assessore Russo che ha lavorato senza soste, accelerando al massimo i tempi, per rispettare la tabella di marcia imposta dal Ministero del Mezzogiorno. Siamo stati lungimiranti - ha aggiunto Oliverio - ad aver avviato l'istruttoria della Zes approvando le necessarie delibere di Giunta in maniera molto rapida e concreta. Questo ha permesso alla Calabria di avvantaggiarsi davanti alle altre pretendenti e di presentarsi a Palazzo Chigi con le carte in regola per vedersi riconoscere questo primato. Si tratta di un risultato importantissimo e di reale prospettiva che non riguarderà soltanto l'area di Gioia Tauro, ma anche, su nostra proposta, le aree retrostanti, i porti e gli aeroporti calabresi».

Italia Oggi Sette

In un dpcm tutte le indicazioni per accedere ai benefici delle zone economiche speciali

Zes, investire è più conveniente

Al Sud via al credito d' imposta e alle semplificazioni

Via alle zone economiche speciali (Zes) nelle regioni meno sviluppate (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) e in transizione (Abruzzo, Molise, e Sardegna). Le imprese residenti all' interno della Zes godranno di procedure amministrative semplificate e del credito d' imposta sugli investimenti al Sud (articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208) fino al 2020, con un massimo di 50 milioni di euro per ciascun investimento. Il riconoscimento dei benefici sarà condizionato dal mantenimento dell' attività nella Zes per almeno cinque anni dopo il completamento degli investimenti e l' impresa non dovrà trovarsi in stato di liquidazione o di scioglimento.

La Zes sarà di norma composta da territori quali aree portuali, retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuali. È con il dpcm (firmato dal presidente del consiglio Paolo Gentiloni, il 24 gennaio 2018, e dai ministeri competenti, dipartimento per la coesione territoriale e il mezzogiorno, ministero dell' economia, delle infrastrutture e dello sviluppo economico) che vengono stabilite le modalità per l' istituzione della Zes, la sua durata, i criteri generali per l' identificazione e la delimitazione dell' area, i criteri per l' accesso ai benefici da parte delle imprese, nonché il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo.

Il dpcm contenente le regole generali per la determinazione delle zone economiche speciali è attuativo dell' articolo 4, 3 comma, del decreto-legge 20 giugno 2017 n. 91 convertito con modificazioni dalla legge 123 del 3 agosto 2017.

Doppia modalità di individuazione della superficie da destinare alle zone economiche speciali. Due i criteri per determinare la superficie da destinare a ogni Zes: popolazione ed estensione territoriale. Le zone economiche speciali vanno intese «come aree geograficamente limitate e chiaramente identificate», nelle quali le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale (credito d' imposta per investimenti fino a 50 milioni di euro e semplificazioni amministrative per favorire gli investimenti). Le Zes potranno ricoprire un ruolo centrale nel processo di ripresa delle economie del Mezzogiorno, attraverso un rafforzamento della rete portuale presente nelle regioni meridionali. La finalità delle misure incentivanti infatti è quella del rilancio degli investimenti

Orientarsi all'industria 4.0, dalla Regione Toscana un bando per micro, piccole e medie imprese

A sostegno delle micro, piccole e medie imprese toscane che intendono conoscere il proprio posizionamento rispetto alle tecnologie di Industria 4.0 - A breve il bando della Regione Toscana.

FIRENZE - Approvati dalla giunta regionale nel corso dell'ultima seduta gli indirizzi per un bando di prossima pubblicazione destinato a sostenere le micro, piccole e medie imprese toscane che intendono conoscere il proprio posizionamento rispetto alle tecnologie di Industria 4.0. L'intervento, per il quale la Regione metterà inizialmente a disposizione 1,5 milioni di euro, viene realizzato in attuazione della Linea d'azione 1.1.2 "Sostegno per l'acquisto di servizi per l'innovazione tecnologica, strategica, organizzativa e commerciale delle imprese" del POR FESR 2014-2020 ed in linea con la Strategia regionale di Industria 4.0.

Le imprese potranno far effettuare un audit tecnologico per capire il proprio orientamento verso Industria 4.0, gli eventuali investimenti da effettuare, le azioni da attivare per migliorare la produttività, le condizioni di competitività ed il proprio modello di business.

I processi di digitalizzazione che prevedono le tecnologie Industria 4.0, spiega l'assessore regionale alle attività produttive, richiedono talvolta una attenta analisi preventiva per orientare gli investimenti, anche in un contesto assolutamente favorevole in termini di incentivi, verso un reale fabbisogno e rispetto ad una consapevole strategia di impresa. Attraverso questo bando, prosegue, la Regione intende dare sostegno alla componente più consistente del sistema produttivo toscano per stimolare investimenti orientati al nuovo paradigma. L'intervento serve anche per meglio conoscere il contesto di quelle MPMI che intendono orientare in modo consapevole e strutturato i propri investimenti e il proprio business verso percorsi di digitalizzazione e si inserisce nel quadro di una ricerca-azione che prevede un'ulteriore fase di analisi del sistema produttivo in collaborazione con il mondo della ricerca pubblica regionale.

Tra i soggetti beneficiari del bando figurano MPMI, in forma singola o associata quale ATS, ATI, Reti di imprese senza personalità giuridica (Rete-Contratto), Reti di imprese con personalità giuridica (Rete-Soggetto) e Consorzi operanti nei settori industria, artigianato, cooperazione e altri. L'investimento ammissibile va da un minimo di 5.000 ad un massimo di 20.000 euro ed una sovvenzione (erogata di norma nella forma di voucher) che va da un minimo del 40% ad un massimo del 70% dell'investimento ammesso in base alla dimensione dell'impresa. La durata massima di ogni progetto non può superare i 6 mesi.

Dopo aver verificato i requisiti di ammissibilità, la valutazione delle proposte progettuali verrà effettuata attraverso una serie di criteri di selezione e premialità tra cui grado di novità del progetto, validità tecnica ed economica, competitività e sostenibilità, ricadute occupazionali e partenariato. L'attività istruttoria regionale sarà svolta dagli uffici regionali competenti avvalendosi di Sviluppo Toscana S.p.A la quale, attraverso il proprio sito, provvederà a raccogliere le domande che potranno essere presentate, fino ad esaurimento delle risorse messe a disposizione, soltanto online.

- segue

La Regione inoltre mette a disposizione di imprese e consulenti un questionario di audit predisposto da Università di Pisa e Università di Siena sul sito (Cantierii40.it) Questo, insieme ad altri strumenti qualitativi di audit, dovranno tutti convergere verso un'azione complessiva a supporto delle imprese.

The Medi Telegraph

Crociere, cresce la Sardegna: nel 2017 Cagliari +70%

Cagliari - Il sistema portuale della Sardegna, con i suoi sette scali sul Mediterraneo sotto la regia dell'Autorità unica, si proporrà al mercato crocieristico mondiale dal 5 all'8 marzo prossimi a Florida, in occasione del Seatrade Cruiseshipping, il più importante evento di settore. Il 2017 si è chiuso con risultati straordinari per l'isola, dove i giganti del mare attraccano e ripartono 12 mesi l'anno: 565 mila crocieristi, con oltre 260 navi (una ogni giorno e mezzo), hanno fatto tappa in Sardegna e l'Autorità di sistema portuale stima che potrebbero essere almeno 600mila quest'anno, in base alle prenotazioni già ricevute da una dozzina di compagnie (fra cui Costa e Msc), per circa 250 scali in tutta l'isola. Nel solo porto di Cagliari, destinato a tornare nuova base per la prossima partecipazione del team di «Luna Rossa» alla Coppa America di vela, sono transitati nel 2017 430.534 mila crocieristi (con 164 navi), con un incremento del 70% rispetto al 2016, secondo dati diffusi oggi dal presidente dell'Autorità, l'ex assessore regionale dei Trasporti Massimo Deiana. «È uno dei risultati più significativi a livello europeo», ha evidenziato il presidente, nominato dal ministro dei Trasporti lo scorso maggio e insediatosi nel luglio successivo per gestire i sette porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Santa Teresa Gallura e Portovesme, ai quali Deiana spera di includere presto anche Arbatax, in Ogliastra.

A Olbia sono passati l'anno scorso 96.024 crocieristi (67 navi), a Porto Torres 35.901 (su 27), a Golfo Aranci 1.100 (su 4 navi), 600 a Oristano (una sola). A maggio per la prima volta la compagnia spagnola Pullmantur Cruises, che offre servizi dedicati ai passeggeri con mobilità ridotta, farà due scali in Sardegna: uno il 2 maggio a Cagliari, l'altro il giorno successivo a Olbia. Nel 2019 dovrebbe essere varata la «Costa Smeralda», nave da crociera in grado di trasportare fino a 4.800 passeggeri, che ottobre dovrà uscire dai cantieri finlandesi Meyer Turku. «Sarà a propulsione Gnl», ha ricordato Deiana, auspicandone il varo a Olbia, considerata anche la joint venture col Consorzio Costa Smeralda. «Molte compagnie si stanno attrezzando per riconvertire le proprie navi per l'alimentazione a Gnl. I porti non possono fare a meno di adeguarsi per consentire il bunkeraggio, il rifornimento di carburante. Il gas naturale liquido sta diventando la tecnologia di propulsione elettriva più utilizzata nel Mediterraneo. In Sardegna potevano essere i primi ad attrezzare i nostri porti, ora rischiamo di essere gli ultimi».

Informare

Lo scorso anno nei porti sardi sono approdate oltre 260 navi da crociera per un totale di 565mila passeggeri

Nel settore dei traghetti il traffico è stato di 5,6 milioni di persone

Lo scorso anno nei porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, il nuovo ente nato pochi mesi fa dall'accorpamento delle Autorità Portuali di Cagliari e del Nord Sardegna che gestisce i porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura, sono approdate complessivamente oltre 260 navi da crociera per un traffico di 565mila crocieristi a cui si aggiungono 5,6 milioni di passeggeri dei traghetti.

I dati del traffico passeggeri inovimentato nel 2017 dai porti sardi sono stati presentati oggi dal presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, e dal suo staff, che hanno evidenziato come la stagione crocieristica sarda sia distribuita su tutti i 12 mesi dell'anno, con attracchi in banchina dai primi giorni di gennaio all'ultima settimana di dicembre per il Sud isolano e dal mese di marzo a quello di novembre per il Nord.

Dei circa 565mila crocieristi totali dello scorso anno, 430.534 sono passati da Cagliari, 96.024 da Olbia, 35.901 da Porto Torres, 1.110 da Golfo Aranci e 600 da Oristano. La ripartizione del numero navi vede lo scalo cagliaritano in pole position con 164 crociere, Olbia con 67, Porto Torres con 27, Golfo Aranci con quattro ed Oristano con una sola toccata.

Attualmente per la stagione crocieristica 2018 sono circa 250 gli scali totali previsti per tutta l'isola, numeri provvisori che cresceranno nei prossimi mesi con le prenotazioni che deriveranno dalla presentazione della nuova offerta "Destinazione Sardegna" nel corso dei numerosi incontri internazionali in agenda, dalle firc, ai summit, fino agli appuntamenti ristretti con gli executives delle compagnie crocieristiche. L'ente portuale sardo ha precisato che la crescita prevista nel 2018 interesserà anche il numero di crocieristi rispetto all'anno precedente perché nuove navi, di maggiore capienza, si affacceranno sui due principali porti di Cagliari ed Olbia, con una previsione di arrivi che si attesterà sulle 600mila unità.

Relativamente ai traghetti, nel 2017 il dato più rilevante resta quello del porto di Olbia, che si attesta a quasi 2,7 milioni di passeggeri, seguito da Porto Torres con 992.678, Portovesme con 702.488, Golfo Aranci con 687.297, Cagliari con 294.584 e Santa Teresa con 273.490. Risultati - ha specificato l'AdSP - che si stabilizzano su quel 15% in più registrato nel 2016 rispetto all'anno precedente, confermando la ripresa del settore avviata due anni fa dopo il pesante crollo del trasporto marittimo.

«Quello presentato oggi, più che un semplice bilancio - ha osservato Massimo Deiana è un punto di partenza per nuove sfide. I numeri positivi e la situazione consolidata dei principali porti ci invogliano sicuramente a procedere spediti per confermare quanto finora registrato e, soprattutto, per lavorare all'introduzione delle nuove realtà dell'Autorità di Sistema Portuale nel mercato crocieristico e all'attivazione di nuove linee commerciali che andremo a studiare nell'ottica di insieme».

Informare

Deiana ha evidenziato come per il potenziamento degli scali sardi sia fondamentale un'infrastrutturazione coordinata da un'unica cabina di regia attenta a valorizzare la vocazione di ciascun porto di competenza: «insieme alla struttura tecnica - ha spiegato - stiamo approntando nuovi interventi per migliorare la navigabilità e la sicurezza delle banchine. Nella prima fase ci attendono i dragaggi per i porti di Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci. Un altro milione e mezzo di fondi regionali sarà destinato allo scalo di Santa Teresa per l'allungamento di 25 metri della banchina esistente (per un totale di circa 170 metri) e la realizzazione di un nuovo piazzale destinato al preimbarco dei mezzi ampio circa 1500 metri quadri. Altri interventi manutentivi interesseranno il porto di Cagliari e quello di Portovesme, per il quale sono previsti dei lavori sulle banchine, mentre per gli altri scali, sui quali l'Ente ha avviato un attento monitoraggio dello stato dell'arte, il bilancio di previsione approvato a novembre ci consentirà di stanziare volta per volta le risorse per gli interventi necessari».

DAL 24 AL 29 SETTEMBRE CON LO SHIPPING INTERNAZIONALE

Naples Shipping Week 2018 il programma della III edizione

Si comincia con una "cena mediterranea" a Castel Sant'Elmo - Previsti oltre 3500 ospiti e numerosi eventi culturali di contorno

NAPOLI - Sarà Castel S'Elmo, il complesso monumentale che domina la città di Napoli dal punto più alto della collina del Vomero, ad accogliere venerdì 28 settembre, la grande CENA MEDITERRANEA, evento di punta della III edizione della NAPLES SHIPPING WEEK, la settimana internazionale dello shipping e della logistica che dal 24 al 29 settembre 2018 si svolgerà nella città partenopea.

"Abbiamo accettato con entusiasmo la proposta del Propeller Club di ospitare a Castel Sant'Elmo la Cena Mediterranea della terza edizione della Naples Shipping Week - ha annunciato Fernanda Capobianco, coordinatrice dell'Ufficio Concessioni del Polo Museale della Campania e responsabile delle concessioni di Castel S. Elmo. Sono certa che la collaborazione tra il Cluster marittimo e Castel Sant'Elmo sarà positiva per entrambi e che l'evento farà conoscere a tanti importanti protagonisti dello shipping nazionale ed internazionale questo meraviglioso castello medievale, ricco di storia e con un panorama spettacolare su tutto il Golfo di Napoli".

"Dopo le esperienze molto positive delle due precedenti edizioni svoltesi a Castel dell'Ovo e a Palazzo Reale, il Propeller continua a privilegiare e a valorizzare il grande patrimonio artistico di Napoli e organizza l'evento conclusivo di questa terza edizione a Castel Sant'Elmo - ha sottolineato Umberto Musucci, presidente the international Propeller Club Port of Naples. Siamo molto grati alla Direzione del Polo Museale della Campania e di Sant'Elmo di averci concesso questa straordinaria possibilità per la Cena Mediterranea che sarà quindi accolta in questo luogo



magico e dove protagoniste saranno le eccellenze dei prodotti campani".

La dottoressa Annamaria Romano, diretrice di Castel S'Elmo, afferma: "Dapprima cittadella delle truppe, poi carcere militare, l'immenso complesso di origine medievale è rimasto per secoli un corpo sostanzialmente estraneo alla città fino a quando è stato dato in consegna alla Soprintendenza per Beni Artistici e Storici di Napoli che ha proseguito importanti lavori di restauro, recuperando nuovi e moderni spazi espositivi. Grazie a questi interventi Castel Sant'Elmo è entrato a far parte a pieno titolo della vita di Napoli, diventando sede d'iniziative espositive e manifestazioni culturali che ne hanno modificato la vocazione e, di conseguenza, il ruolo urbanistico. Il castello si propone infatti come centro polifunzionale rivolto ad ampliare sia il mondo della cultura grazie alla ricerca fotografica e alla biblioteca di storia dell'arte "Bruno Molajoli", sia quello dello spettacolo, con un auditorium che accoglie

convegni, concerti, rappresentazioni teatrali e cinematografiche".

Un'ambientazione suggestiva e ricca di significato ospiterà quindi questo importante momento di networking riservato alla community dello shipping nazionale e internazionale. Evento conclusivo di una manifestazione di profilo internazionale che coinvolgerà l'intera città con conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo e con visite ed eventi culturali aperti alla cittadinanza. La settimana sarà infatti animata da un fitto palinsesto di eventi che si svilupperà nel seguente modo:

- Da lunedì 24 a martedì 25 settembre: HOSTED & SPECIAL EVENTS che avranno luogo in diverse location cittadine e promossi da Università, Enti di Ricerca, Aziende e Associazioni.

- Mercoledì 26 settembre: LA GIORNATA DELLE UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA con conferenze

di profilo scientifico.

- Giovedì 27 giugno e venerdì 1 luglio: PORT&SHIPPINGTECH - Main conferences ed Expo. Case history internazionali e prestigiosi interventi istituzionali.

- Venerdì (sera) 28 settembre: LA CENA MEDITERRANEA organizzata da the Propeller Club Port of Naples.

- Sabato 29 settembre: Ulteriori iniziative di networking ed ivaligative (Porto aperto).

La NAPLES SHIPPING WEEK nasce grazie alla partnership instaurata tra il Propeller Club Port of Naples che aggira tutti i principali rappresentanti del Cluster marittimo e Clickutility Team società leader nazionale nell'organizzazione di eventi. La scorsa edizione (giugno 2016) ha visto la presenza di oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni per partecipare ai 40 eventi a calendario. www.nsweek.com.

PROPELLER CLUB PORT OF NAPLES promuove l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei, favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime e dei trasporti internazionali e nazionali, aderisce all'associazione italiana dei Propeller Clubs.

CLICKUTILITYTEAM è leader in Italia nell'ideazione e realizzazione di eventi B2B per i settori della mobilità sostenibile, logistica, energia, ambiente e high tech. Le sue competenze si sono evolute e consolidate nel tempo. Clickutility Team è oggi riconosciuta tra i più innovativi e originali organizzatori di conference&expo.

Numeri record per Royal Caribbean. Ai dipendenti premi per 80 milioni

Trieste - Il 2017 è stato un anno da record per il gruppo Royal Caribbean Cruises: i ricavi hanno raggiunto la cifra record di 8,78 miliardi di dollari (+3,3%), l'utile operativo invece è stato di 1,7 miliardi di dollari (+18,1%) e l'utile netto 1,62 miliardi di dollari (26,6%). Si tratta della miglior performance assoluta per il colosso americano delle crociere che gestisce i marchi Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Azamara Club Cruises e le joint ventures Tui Cruises e SkySea Cruise Line. I risultati riflettono il momento d'oro dell'industria crocieristica a livello globale con la domanda che continua la sua ascesa su quasi tutti mercati. Anche il pricing delle crociere è in crescita con il conseguente beneficio sull'andamento dei conti dei principali players del settore. L'unico mercato che è cresciuto meno del previsto è quello cinese, dove Royal Caribbean ha deciso di togliere una nave. Grazie al brillante 2017 Royal Caribbean Cruises ha deciso di premiare i suoi oltre 66.000 dipendenti sparsi per tutto il mondo con un bonus complessivo del valore di 80 milioni di dollari. Questo premio del 5% dello stipendio (saranno però esclusi i dirigenti) sarà erogato sotto forma di azioni dell'azienda.

Il gruppo che possiede attualmente 42 navi da crociera ha ospitato nel 2017 quasi 5,8 milioni di passeggeri (+0,2% rispetto al 2016), mentre i giorni crociera per passeggero sono stati circa 40 milioni con un decremento del 0,5%. Questo ultimo dato mostra la tendenza del mercato a preferire le crociere di più breve durata. Imponente è anche il piano d'investimenti su nuove costruzioni: dal 2018 al 2024 (opzioni escluse) il gruppo di Richard Fain riceverà da STX France (in procinto di entrare in orbita Fincantieri) e dal gruppo Meyer un totale di 12 nuove navi da crociera, in più ne acquisterà una dal gruppo Carnival Corporation. Inoltre è in corso un importante piano di aggiornamento delle navi più vecchie per adeguarle agli standard sia alberghieri che ambientali delle nuove unità. Per quanto riguarda l'anno in corso alla flotta di Royal Caribbean si aggiungerà Symphony of the Seas che con quasi 230.000 tonnellate di stazza lorda diventerà la nave da crociera più grande del mondo. Celebrity Cruises invece riceverà la prima nuova costruzione da 6 anni a questa parte, l'innovativa Celebrity Edge di 130.000 t.s.l. mentre TUI Cruises la nuova Mein Schiff 1 che stazzerà circa 110.000 tonnellate. Anche la flotta di Azamara Club Cruises sarà potenziata con la piccola Azamara Pursuit di 30.000 t.s.l. acquistata da P&O Cruises (gruppo Carnival). Non sono previste nuove navi invece per SkySea, il marchio dedicato esclusivamente al mercato cinese e che attualmente dispone di una sola unità.

Informazioni Marittime

Rimorchiatori Napoletani, "Navighiamo in un mercato asciutto"

di Paolo Bosso

Con la cerimonia di consegna di *Vivara*, unità azimutale da 50 tonnellate di tiro, Rimorchiatori Napoletani aggiunge la diciottesima nave alla sua flotta. «Nei prossimi anni arriveranno altre navi. L'esigenza per il futuro è per cinque rimorchiatori classe 80 tonnellate da inserire in flotta entro il 2022», spiega Gianni Andrea de Domenico, presidente del gruppo. Il 2023 è infatti l'anno di scadenza delle concessioni dei servizi portuali di Napoli e Taranto (il gruppo opera anche a Bari e Gaeta). «Stiamo considerando - continua - motorizzazioni ibride diesel-elettrico che consentono di effettuare spostamenti ad emissioni praticamente nulle sino alla zona di manovra dove, sotto tiro, si dispone di tutta la potenza di motori diesel, a cui aggiungere eventualmente un booster elettrico».

Vivara, costruita nei cantieri Sanmar, a Tuzla, in Turchia, è lunga 22 metri, larga 11, un pescaggio di 5 metri e due propulsori diesel Caterpillar. È costata circa 4,5 milioni di euro ed è stata disegnata dallo studio specializzato Robert Allan. Delle 18 unità, 16 sono impiegate nei porti in concessione (5 a Napoli, 7 a Taranto, 2 a Bari e 2 a Gaeta) per un'età media di 15 anni.

de Domenico, come si è evoluto il mercato dei rimorchiatori negli ultimi anni?

«Sc parliamo di player, si tende alla concentrazione. Chiunque partecipi a questo settore deve affrontare elevati investimenti e margini contenuti. È sempre più importante per l'operatore avere sufficiente massa critica per investire, per essere credibili alle istituzioni finanziarie ed aggiudicatrici. La sensazione è che in futuro saremo sempre meno numerosi».

Il mercato dei rimorchiatori è più razionalizzato.

«Negli ultimi anni l'Italia ha visto ridurre il numero di società che si occupano di rimorchio. Non è solo conseguenza della crisi, è la fine di un'epoca caratterizzata da una razionalizzazione meno esasperata. Il caso della recente acquisizione di *Augustea* da parte di Rimorchiatori Riuniti ne è un esempio importante. Molti operatori, visto il mercato più rischioso e meno allettante del passato, sono stati spinti a diversificare fuori porto ma nonostante ciò il mercato Italia è ancora frastagliato e parcellizzato».

Come reagiscono le compagnie?

«Nel resto d'Europa si affermano gruppi sempre più grossi in un mercato fortemente competitivo, ad apparente beneficio della clientela, anche se casi recenti come quello di Amburgo in Germania fanno sorgere qualche dubbio».

Si opera in un contesto più "asciutto", di navi ed equipaggio.

«È un mondo del rimorchio più "razionalizzato": navi con più tecnologia, più autonome e che richiedono meno assistenza per manovrare ma questo, paradossalmente, impone una maggiore attenzione ai problemi di sicurezza, specialmente in ambito portuale dove si hanno navi sempre più grandi, tempi stretti e ridondanze ridotte. È il concetto dello "stream line", di servizi su misura, senza, appunto, quella tradizionale ridondanza che ha caratterizzato il settore sino a qualche decennio fa. Ridondanza che se oggi appare come uno spreco inaccettabile, ha garantito un "gioco" maggiore, una copertura e una tolleranza all'errore molto più alta, solo in parte oggi tamponata dalle superiori capacità di autogoverno delle navi. Oggi si indossa un "vestito molto aderente" che non consente movimenti inconsulti perché anche eventi banali, se imprevisti, possono causare problemi seri».

Come deve muoversi un rimorchiatore in queste condizioni?

«Al momento del bisogno un rimorchiatore con caratteristiche idonee e correttamente impiegato può fare la differenza, anche considerando il rischio intrinseco costituito da navi e carichi sempre più grandi che manovrano in ambiti portuali molto spesso rimasti immutati nel tempo».

Informare

Nel 2017 il porto di Barcellona ha segnato un nuovo record di traffico merci alzando l'asticella di quasi dieci milioni di tonnellate

Nuovi massimi nei settori delle merci containerizzate, delle merci convenzionali e delle rinfuse liquide

Dopo il crollo del -17,3% del traffico delle merci avvenuto nel 2009 che è seguito al record di traffico annuale segnato nel 2008 con 50,55 milioni di tonnellate, solo nel 2017 il porto di Barcellona è riuscito a superare il livello pre-crisi, ma lo ha fatto stabilendo il proprio nuovo picco storico di traffico con un consistente totale di 60,07 milioni di tonnellate. Il nuovo record, piuttosto che grazie agli aggiuntivi volumi di traffico conquistati tra il 2010 e il 2016, è stato generato dall'accentuato incremento del +26,3% conseguito nel 2017, anno nel quale sono state movimentate ben 12,49 milioni di tonnellate in più rispetto al 2016.

Il massimo annuale ottenuto nel 2017 è frutto dei nuovi picchi storici raggiunti nei settori delle merci containerizzate, delle merci convenzionali e delle rinfuse liquide. Nel segmento delle merci in container il traffico è ammontato a 29,91 milioni di tonnellate, con un'impennata del 42,5% sul 2016 e con un incremento del +17,7% rispetto al precedente record di 25,42 milioni di tonnellate ottenuto nel 2007. Il record nel comparto dei container è tale anche conteggiando il traffico in termini di contenitori da 20 piedi, che lo scorso anno sono stati 2.968.757, con un rialzo del +32,3% sul 2016 e una crescita del +13,7% sul precedente record di 2.610.099 teu realizzato nel 2007. Il nuovo massimo di traffico containerizzato è stato ottenuto grazie al forte incremento dei container in trasbordo, che sono stati pari a 1,07 milioni di teu (+136,8% sul 2016), mentre i container allo sbarco e all'imbarco sono cresciuti del +6,0% a 1,90 milioni di teu.

Il nuovo picco segnato lo scorso anno nel settore delle merci convenzionali è di 11,21 milioni di tonnellate ed è superiore del +4,4% rispetto al precedente record registrato nel 2016. Il nuovo massimo annuale delle rinfuse liquide si è attestato a 14,48 milioni di tonnellate, con un aumento del +26,9% sul 2016 e un incremento del +11,8% sul precedente record conseguito nel 2014. Lo scorso anno il solo traffico di idrocarburi è stato pari a 11,75 milioni di tonnellate (+29,6% sul 2016), di cui 4,04 milioni di tonnellate di gas naturale (+64,1%), 3,24 milioni di tonnellate di benzine (+35,1%), 2,35 milioni di tonnellate di gasolio (-13,1%), 1,93 milioni di tonnellate di altri combustibili (+43,4%) e 178mila tonnellate di altri prodotti chimici (+26,7%), mentre il traffico delle altre rinfuse liquide si è attestato a 2,73 milioni di tonnellate (+16,4%), di cui 1,16 milioni di tonnellate di prodotti chimici (+23,2%), 773mila tonnellate di oli e grassi (+25,0%), 549mila tonnellate di biocombustibili (-4,8%), 150mila tonnellate di altri prodotti petroliferi (+19,8%) e 79mila tonnellate di fertilizzanti (+30,1%).

Lo scorso anno sono state inoltre movimentate 4,46 milioni di tonnellate di rinfuse solide, volume che rappresenta un lieve aumento del +0,7% sul 2016. In calo, invece, è risultata la movimentazione di auto nuove di fabbrica che sono state 837mila (-8,7%).

Nel 2017 il traffico dei passeggeri è stato di 4,14 milioni di persone (+4,5%), di cui 2,71 milioni di crocieristi (+1,1%) e 1,42 milioni di passeggeri dei traghetti (+11,8%).

Nel solo mese di dicembre del 2017 il porto spagnolo ha movimentato complessivamente 5,01 milioni di tonnellate di merci, totale che costituisce un aumento del +24,6% sul dicembre 2016 e il nuovo record per questo mese dell'anno essendo superiore a quello registrato nel dicembre del 2007 con 4,18 milioni di tonnellate.

Informare

Hyundai Merchant Marine ha avviato un servizio per il trasporto di merci in container a bassissima temperatura

Collega Corea del Sud (Busan) e Giappone (Shimizu/Yokohama) con la Spagna (Algeciras/Barcellona)

Hyundai Merchant Marine (HMM) ha attivato un servizio per il trasporto di carichi in container a bassissima temperatura sulla rotte che collegano il porto sudcoreano di Busan con quello spagnolo di Barcellona, Busan con il porto giapponese di Shimizu e il porto spagnolo di Algeciras con lo scalo giapponese di Yokohama.

La compagnia di navigazione sudcoreana ha specificato che il servizio consente il trasporto di merci ad una temperatura di -60 gradi centigradi, rispetto ad una temperatura che nei normali container reefer può scendere fino a -35/-40 gradi, ed ha sottolineato che il nuovo servizio viene realizzato grazie all'applicazione di sistemi ad alta tecnologia e avvalendosi di personale qualificato necessari per mantenere la temperatura molto bassa durante le fasi di trasporto, di carico e di scarico dei container.

HMM ha precisato che le avanzate tecnologie e specificità richieste da questa tipologia di trasporto fanno sì che il livello dei noli del servizio ultra-freezer sia da quattro ad otto volte superiore a quello relativo alla tradizionale spedizione marittima in un normale container frigo.

La compagnia ha evidenziato inoltre che con il nuovo servizio ultra-freezer è in grado di trasportare prodotti che ad elevata rimuneratività, che di consueto vengono spediti per via aerea, come il tonno crudo e il riccio di mare.

Informare

Il porto di Long Beach ha registrato un nuovo massimo annuale del traffico containerizzato

Record dello sbarco di contenitori pieni

Nel 2017 il porto di Long Beach ha stabilito il proprio nuovo record storico di traffico annuale dei container avendo movimentato 7,54 milioni di teu, con una progressione del +11,4% sull'anno precedente e con un incremento del +3,2% sul precedente record di 7,31 milioni di teu registrato nel 2007.

Il nuovo massimo dello scorso anno è stato ottenuto principalmente grazie al picco storico degli sbarchi di container pieni, volume che è stato pari a 3,86 milioni di teu, in crescita del +12,2% sul 2016 e superiore del +3,9% rispetto al precedente record di 3,72 milioni di teu pieni allo sbarco totalizzato nel 2006.

Lo scorso anno i container pieni all'imbarco sono stati pari a 1,47 milioni di teu, con un calo del -3,9% sul 2016 (il record è stato stabilito nel 2013 con 1,70 milioni di teu). La movimentazione di container vuoti è risultata di 2,21 milioni di teu, volume che rappresenta un rialzo del +22,6% sul 2016 ed è inferiore solamente al record registrato nel 2006 con 2,28 milioni di contenitori vuoti.

Particolarmente consistente è risultato anche il traffico movimentato nel solo mese di dicembre del 2017 che si è attestato a 697mila teu, cifra che è la più elevata mai raggiunta nel mese di dicembre e che costituisce un incremento del +27,0% sul dicembre 2016. Lo scorso mese è stato segnato anche un nuovo picco relativamente al mese di dicembre sia dei container pieni allo sbarco, che sono ammontati a 346mila teu (+27,3% sul dicembre 2016), sia dei container vuoti, che sono stati pari a 214mila teu (+38,4%). La movimentazione di container pieni all'imbarco è stata di 137mila teu (+11,8%).

Gazzetta Marittima

La Riforma al test delle elezioni

LIVORNO - Faccio una premessa che è ovvia: ma è bene ripeterla. La premessa è che siamo in piena campagna elettorale e che questa volta più di sempre fioccano mirabolanti promesse, impegni da Mille e una notte, cose da capogiro.

Sul piano della portualità e della logistica non siamo molto al di sopra di questo mondo delle favole. Il ministro Delrio conferma la fama d'essere una persona seria, ma anche lui ha dovuto calcare l'acceleratore su certe promesse e programmi che alla luce di quanto fatto fino ad oggi sembrano almeno basati sull'ottimismo. Basta analizzare i tempi di attuazione della "sua" riforma: a un anno abbondante dal via, siamo ancora a metà del giudizio, con una parte degli organi nazionali ancora da insediare, con lo scontro in atto tra governo e sindaci (più presidente regionale Serracchiani) con cento ricorsi ai Tar e con un suo collega (Calenda) che sconsolato dichiara: "Come si fa a investire 5 miliardi sulle infrastrutture quando le scelte le regolano i tribunali invece che i tavoli di concertazione?".

Diamoci pure un taglio: è la visione del bicchiere mezzo vuoto invece di quello mezzo pieno, che c'è lo stesso: ovvero molte cose sono state fatte, una parte è stata fatta bene, alcune attese di anni

sono state esaudite (marebonus, cura del ferro, etc). Rimane una preoccupazione: che succederà il 4 marzo, cioè tra poco più d'un mese? Quale governo subentrerà e con chi? Graziano Delrio rimarrà ministro? Rimarrà al MIT? E se no, chi lo sostituirà e con quali idee? Si legge che l'hanno candidato nel collegio senatoriale di Reggio Emilia. Blinda, ma fino a un certo punto. E su Delrio è appoggiata, come una piramide a punta in giù, tutta la complessa programmazione della grande rivoluzione logistica attesa per rilanciare l'Italia in termini di competitività europea e mondiale. Davvero, quelle del 4 marzo non saranno elezioni qualsiasi. E il nostro mondo portuale farà bene a capirlo.

Città portuali i sindaci ricorrono contro i "correttivi"

TRIESTE - Era prevedibile: anzi, era preannunciato. Così la reazione dei Comuni portuali al diktat del decreto "correttivo" della riforma Delrio - che esclude i sindaci dai comitati di gestione dei

porti - ha innescato quella che appare come l'ennesima chiamata in causa della magistratura. L'Associazione dei Comuni portuali nell'Anci ha deciso di ricorrere contro la norma, accusandola di incostituzionalità.

A far da appripista sarà il sindaco di Livorno, il "5stelle" Filippo Nogarin. In una intervista, Nogarin ha detto che la decisione dell'associazione dei Comuni è stata presa all'unanimità: quindi con l'adesione anche dei sindaci Ds. "Sono d'accordo i sindaci di Trieste e di Genova, di Olbia come di Civitavecchia" ha dichiarato Nogarin. La sua tesi è che gli stessi "correttivi" alla Riforma Delrio stabiliscono che per la pianificazione dei sistemi portuali la collaborazione dei Comuni è

indispensabile. Non si capisce quindi il perché dell'esclusione dei sindaci dai comitati di gestione, "se non per motivi di bassa politica".

È tutto da capire a questo punto come funzioneranno i comitati quando, dopo la pubblicazione del decreto sulla Gazzetta Ufficiale, i sindaci che ne fanno parte (a Trieste come a Livorno, a Olbia etc.) dovranno uscirne. Il decreto mette le mani avanti confermando che i comitati potranno funzionare anche con un membro in meno, ma ovviamente è un palliativo. Ancora una volta siano a delegare scelte di carattere tecnico-amministrativo alla magistratura. E con i tempi dei tribunali, la necessità di lavorare tanto e presto non sembra proprio la soluzione migliore.

Nel 2017 la quasi totalità dei porti cinesi ha festeggiato nuovi record storici di traffico

Lo scorso anno gli scali marittimi hanno movimentato 8,62 miliardi di tonnellate di merci (+6,4%)

Nel 2017 l'intero sistema portuale della Cina ha raggiunto una quota record annuale di traffico delle merci avendo movimentato 12,64 miliardi di tonnellate di carichi, con una progressione del +6,4% sul precedente record stabilito nel 2016. Il nuovo picco storico è stato generato sia dal record di traffico movimentato dai porti marittimi nazionali, che è stato pari 8,62 miliardi di tonnellate, sia dal record di traffico movimentato dai porti interni del paese, che si è attestato a 4,02 miliardi di tonnellate, volumi che rappresentano incrementi rispettivamente del +6,4% e del +6,3% sui precedenti record conseguiti entrambi nel 2016.

Lo scorso anno i principali porti marittimi cinesi per volume di traffico sono stati Ningbo-Zhoushan che è stato il primo porto mondiale ha movimentare oltre un miliardo di tonnellate in un anno avendo totalizzato 1,01 miliardi di tonnellate di carichi (+9,2%) ([ultimo aggiornamento del 28 dicembre 2017](#)), quindi Shanghai con 705,6 milioni di tonnellate (+9,4%), Guangzhou con 566,2 milioni di tonnellate (+8,4%), Tangshan con 565,4 milioni di tonnellate (+8,6%), Qingdao con 508,0 milioni di tonnellate (+1,5%), Tianjin con 502,8 milioni di tonnellate (-8,7%), Dalian con 451,1 milioni di tonnellate (+3,3%), Yingkou con 362,4 milioni di tonnellate (+2,9%), Rizhao con 360,0 milioni di tonnellate (+2,8%), Yantai con 285,6 milioni di tonnellate (+7,6%) e Zhanjiang con 281,5 milioni di tonnellate (+9,9%).

Nel 2017 quelli che tra questi porti hanno registrato il proprio nuovo record annuale di traffico sono stati Guangzhou (il precedente record era del 2016), Tangshan (2016), Qingdao (2016), Dalian (2016), Yingkou (2016), Rizhao (2016), Yantai (2016) e il porto di Zhanjiang (che anch'esso aveva stabilito il precedente picco nel 2016).

Il 2017 è stato per i porti cinesi un anno record anche per il traffico containerizzato. Complessivamente lo scorso anno la movimentazione dei container è stata di 236,8 milioni di teu, con un incremento del +8,3% sul precedente record realizzato nel 2016. Il nuovo massimo è stato prodotto grazie sia al record di traffico dei container movimentato nei porti marittimi, che è stato pari a 209,9 milioni di teu, sia al record di traffico movimentati dagli scali interni, che si è attestato a quasi 27,0 milioni di teu, cifre che sono superiori rispettivamente del +7,7% e del +13,0% sul 2016 quando erano stati registrati entrambi i precedenti massimi annuali.

Lo scorso anno i principali porti cinesi per volume di traffico containerizzato sono stati Shanghai, che è stato il primo porto al mondo ad aver superato la soglia di 40 milioni di teu movimentati in un anno avendo totalizzato 40,2 milioni di teu (+8,2%) ([ultimo aggiornamento del 19 gennaio 2018](#)), Shenzhen con 25,2 milioni di teu (+5,3%), Ningbo-Zhoushan con 24,6 milioni di teu (+14,3%), Guangzhou con 20,1 milioni di teu (+7,7%), Qingdao con 18,3 milioni di teu (+1,4%), Tianjin con 15,0 milioni di teu (+3,6%), Xiamen con 10,4 milioni di teu (+8,2%), Dalian con 9,7 milioni di teu (+1,3%) e Yingkou con 6,3 milioni di teu (+3,0%).

Nel 2017 tutti questi principali porti container hanno registrato il proprio nuovo record annuale di traffico containerizzato, oltrepassando quello conseguito da tutti questi scali nel 2016, ad eccezione del porto di Dalian

- segue

che ha segnato il proprio picco storico nel 2014 con 10,1 milioni di teu.

Anche nell'ultimo mese del 2017 i porti marittimi e i porti interni cinesi hanno stabilito nuovi record di traffico delle merci relativamente al solo mese di dicembre avendo movimentato rispettivamente 679,0 milioni di tonnellate e 349,0 milioni di tonnellate, con incrementi del +3,6% e del +2,7% sui precedenti record ottenuti entrambi nel dicembre 2016.

