



Primo Piano:

- **Riforma , pieno sostegno al governo da Assoporti**

(avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Ansa, La Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime, Informatore Navale, Ferpress, seareporter.it)

Dai Porti:

Trieste:

"...rigassificatore. D'Agostino , gioco di squadra istituzioni del territorio..." (Ferpress, Informatore Navale, Il Nautilus)

"...incontro tra AP e Dogane per fare chiarezza su regole punto franco..." (Ferpress)

Venezia:

"...accordo Venezia- Rotrock per collegamento intermodale..." (Ansa, The Medi Telegraph, Ferpress, seareporter,.it, Informatore Navale, Informazioni Marittime)

"...obbligo pesatura certificata dal 1 luglio per i container.." (Il Nautilus)

Savona:

"...delegazione di cinesi di Shanghai osservano per due giorni il porto e il terminal passeggeri..." (Ferpress)

"...si amplia Savona Terminal Auto..." (Ansa, The Medi Telegraph)

Genova:

"...il congegno "Un Mare di Lavoro" per orientarsi alle professioni marittime..."(La Gazzetta Marittima)

"...Porto, subito una svolta per evitare il declino..." (La Repubblica GE)

La Spezia:

"...Effetto Gattardo da La Spezia cresce l'allarme..."

(La Gazzetta Marittima, Ansa, Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...un convegno in Fortezza Vecchia dedicato alle crociere e al turismo..." (Il Nautilus, La Gazzetta Marittima, Informatore Navale)

"...Propeller Club di Livorno convegno dal tema "Professione Mare: Accademia formativa, ponte di lancio fra scuola e lavoro"..."

(Informatore Navale)

"...un codice di buone pratiche per i porti passeggeri"..." (IlNautilus)



Messina:

"...Delrio: investimenti nel trasporto merci su ferro e realizzazione ponte tretto di Messina..." (Ferpress)

"...Tremestieri, chiesto l'intervento di Crocetta e del Ministro Delrio..."
(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"... Maxi sbarco a Palermo. 7 migranti in ospedale..." (Adnkronos)

Altre notizie dai porti Italiani e Stranieri

Riforma, pieno sostegno al governo da Assoport

Si alla riforma portuale e a tutte le innovazioni introdotte dal governo per ridare efficienza e competitività al sistema dei porti e della logistica; inserimento, fondamentale - così come suggerito in Commissione al Senato - di quattro modifiche/integrazioni proposte da Assoport per migliorare l'intero impianto legislativo e renderlo efficace rispetto agli obiettivi indicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con particolare riferimento al Piano nazionale dei porti della logistica. L'Associazione dei porti italiani ha ribadito il suo presidente, Pasqualino Monti è favorevole alla riforma per quanto riguarda gli accorpamenti che superino l'attuale assetto di 24 city port, in chiave di un forte recupero di competitività; è favorevole altresì alle innovazioni introdotte per snellire organismi di governance e iter dei processi decisionali ed è specialmente favorevole a una solida politica nazionale per la portualità, con indirizzi strategici e coordinamento del governo. In questa ottica, Assoport ha espresso apprezzamento rispetto a tutte le misure di semplificazione previste dal decreto, da quelle delle procedure di controllo e sdoganamento delle merci alle innovazioni introdotte in tema di adozione dei Piani regolatori portuali.

Assoport ha anche ribadito il sostegno all'impegno concreto del governo - attraverso risorse sia nazionali che europee - per diffondere e rendere strutturali azioni per l'innovazione e la digitalizzazione, a partire dall'estensione del pre-clearing e dei fast-corridor.

MONTI: COSÌ LE NUOVE REGOLE SARANNO PIÙ EFFICIENTI

Riforma Delrio, le condizioni di Assoport

L'associazione delle Authority chiede quattro modifiche al testo. «Ma non è una bocciatura»

GENOVA. Quattro modifiche «per migliorare la riforma dei porti e renderla efficace rispetto agli obiettivi indicati dal ministero». Assoport scopre le carte in commissione al Senato, dove il decreto è arrivato nei giorni scorsi e continuerà nel suo iter di approvazione che Delrio chiede entro luglio così da poter dare il via alle nomine dei presidenti.

Assoport ha di fatto concordato con gli uffici del ministero le quattro proposte che dovrebbero tradursi in emendamenti: «Vogliamo dare il nostro contributo per scrivere una riforma più efficiente» spiega Pasqualino Monti, il presidente dell'Associazione dei porti italiani. Le richieste cambiano alcuni aspetti introdotti dalla funzione pubblica, il grande binario su cui si è inserita la riforma, riportando i contenuti al livello più portuale. Il primo emendamento chiede «la salvaguardia della natura operativa specifica delle Autorità portuali». Assoport vuole evitare che le future Autorità di sistema portuale si «trasformino in semplici uffici pubblici decentrati». È uno dei punti su cui l'associazione ha sempre battuto, così come la possibilità per le Authority di mantenere

partecipazioni in «società strumentali alle attività logistiche e ai servizi di interesse generale». Per molti presidenti avere il controllo o comunque partecipare al Cda di una società che supporti lo sviluppo della logistica è «coerente con quanto indicato dal piano del Ministero». La terza proposta serve a facilitare il periodo di transizione. Assoport chiede al governo di introdurre una norma che transitoria «possa accompagnare dal punto di vista amministrativo il processo di accorpamento delle attuali Autorità portuali». Sostanzialmente la possibilità di lasciare in carica gli attuali organi, come recita la memoria depositata in Senato, sino al 30 giugno 2017. La proposta serve per superare la moratoria di tre anni chiesta ed ottenuta dalle Regioni, ma bocciata dal Consiglio di Stato.

È una possibilità in più per il Mit, oltre al cambio dei vertici previsto con l'entrata in vigore del decreto. Nei porti accorpati quindi potrebbero rimanere ancora gli attuali vertici per un tempo limitato, così da favorire la transizione verso il nuovo assetto. La quarta proposta serve per sottolineare «la distinzione con chiarezza e trasparenza fra i ruoli e le diverse funzioni tra le Autorità di sistema e l'Autorità Marittima, soprattutto in tema di sicurezza portuale complessiva e della navigazione nello specifico».

«Non siamo per nulla distanti dalle posizioni del ministero e dalle efficienze che la riforma intende apportare al sistema spiega Monti - però vogliamo migliorare alcuni punti. Ora chiediamo che si faccia presto a portare in porto la riforma per rendere il sistema più competitivo». Le commissioni dovrebbero fare in fretta a dare l'ok. Il relatore, Marco Filippi del Pd, ha già reso noto che vorrebbe cambiare anche il tavolo di coordinamento dei porti previsto dal decreto: al vertice non ci dovrebbe essere un dirigente, secondo Filippi, ma il ministro stesso.

www.themeditelegraph.it

The Medi Telegraph

Riforma, da Assoportri «pieno sostegno al governo»

Roma - Nell'ottica di un efficientamento del sistema e quindi di un supporto all'intero piano di riforma, l'associazione ha formulato quattro proposte tecniche.



Roma - **Sì alla riforma portuale e a tutte le innovazioni introdotte dal governo per ridare efficienza e competitività al sistema dei porti e della logistica**; inserimento, fondamentale - così come suggerito in Commissione al Senato - di quattro modifiche/integrazioni proposte da Assoportri per migliorare l'intero impianto legislativo e renderlo efficace rispetto agli obiettivi indicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **con particolare riferimento al Piano nazionale dei porti della logistica**. «L'associazione dei porti italiani - ha ribadito oggi il suo presidente, Pasqualino Monti - è favorevole alla riforma per quanto riguarda gli accorpamenti che superino l'attuale assetto di 24 "city port", in chiave di un forte recupero di competitività; è favorevole altresì alle innovazioni introdotte per snellire organismi di governance e iter dei processi decisionali ed è specialmente favorevole a una solida politica nazionale per la portualità, con indirizzi strategici e coordinamento del governo».

In questa ottica, Assoportri ha espresso apprezzamento rispetto a tutte le misure di semplificazione previste dal Decreto, da quelle delle procedure di controllo e sdoganamento delle merci alle innovazioni introdotte in tema di adozione dei Piani regolatori portuali. «E', peraltro, molto positivo - ha sottolineato Monti - che il decreto sulla riforma rappresenti solo uno dei numerosi provvedimenti adottati in attuazione del Piano nazionale della logistica e dei porti: dalla riforma della normativa su escavi e dragaggi alla reintroduzione di marebonus e ferrobonus, dall'emanando Regolamento Concessioni alle risorse appostate nel Contratto di Programma Rfi sul capitolo "ultimo miglio" e connessione ferroviaria dei porti core alla rete nazionale». Proprio nell'ottica di un efficientamento del sistema e quindi di un supporto all'intero piano di riforma, Assoportri ha formulato quattro proposte tecniche:

- segue

1) salvaguardia della natura operativa specifica delle AP, recependo certo i principi generali del DM 165 / 2001, ma evitando di trasformare le future Autorità di sistema portuale (AdSP) in semplici uffici pubblici decentrati;

2) distinzione con chiarezza e trasparenza fra i ruoli e le diverse funzioni tra le istituende Autorità di sistema portuale e l'Autorità Marittima, soprattutto in tema di sicurezza portuale complessiva e della navigazione nello specifico;

3) salvaguardia della possibilità per le future AdSP di conservare partecipazioni in società strumentali alle attività logistiche e ai servizi di interesse generale, ovviamente laddove questi non avessero riscontri di mercato nell'immediato, e fermo restando i vincoli già oggi imposti dalle varie normative vigenti in termini di contenimento della spesa pubblica e riordino delle società partecipate / controllate;

4) riflessione su una norma transitoria che - non rallentando né l'istituzione delle nuove AdSP né la nomina dei nuovi organismi di governance - possa accompagnare dal punto di vista amministrativo il processo di accorpamento delle attuali Ap.

Assoporti ha anche ribadito il sostegno all'impegno concreto del governo - attraverso risorse sia nazionali che europee - per diffondere e rendere strutturali azioni per l'innovazione e la digitalizzazione, **a partire dall'estensione del pre-clearing e dei fast-corridor.**

La Gazzetta Marittima

“Avanti tutta” con la riforma Assoporti chiede tempi rapidi

Dal vertice delle Autorità portuali anche il suggerimento di un periodo “di rodaggio” per i nuovi presidenti – La sicurezza e le Capitanerie di porto – Un documento con le proposte

ROMA – Per la riforma dei porti, Adelante Pedro, cum judicio. Dal vertice della settimana scorsa di Assoporti, il messaggio che lancia il presidente Pasqualino Monti sempre però più sferzante: “Avanti tutta, perché il cluster marittimo non può aspettare”. Non è stato un incontro privo di distinguo quello in Assoporti, ma Monti sembra deciso a spingere sull’acceleratore. Ce lo conferma nella nostra intervista.

Presidente Monti, c’è chi frena e chi è scettico sui tempi: anche dopo il diktat della conferenza Stato-Regioni che porterebbe a una riforma a due velocità.

“Questo rischio è già stato scongiurato dall’intervento del Consiglio di Stato, che ha chiesto la riscrittura di quel parametro. E’ vero invece che bisogna far presto, perché il mondo della logistica e dei trasporti marittimi non può attendere bizantinismi. Sono consapevole dei problemi, ma apprezzo la volontà del governo di far presto”.

C’è stato anche un tentativo di accentrare la sicurezza tagliando fuori, o almeno ridimensionando, il compito dell’Autorità marittima...

“Ci siamo espressi in modo non equivoco sul mantenere l’importante funzione alle Capitanerie di porto, che hanno l’esperienza, la capacità e la struttura per farlo. Credo che il problema sia superato”.

Una parte dell’attenzione si è focalizzata sulle nomine dei presidenti e sul principio che sembrerebbe quello di fare tabula rasa degli attuali.

“E’ un tema che non mi appassiona, anche se credo che il governo sia consapevole dell’opportunità di non buttar via il buono con il meno buono. Chi ha fatto bene ed ha dimostrato di aver fatto ben funzionare la macchina, non dovrebbe essere cancellato a priori”.

Sarà d’accordo che non sarà semplice, anche per le ovvie pressioni delle lobbies politiche, creare 15 presidenti di Autorità di sistema portuale tutti insieme e metterli a correre...

“Come ho detto, i tempi dell’economia e della logistica ci impongono di correre. Poi è probabile che sarebbe logico e produttivo dare ai nuovi presidenti una specie di periodo di rodaggio per studiare la “macchina” e per arrivare ad assumerne il controllo con la necessaria preparazione”.

Ci sembra di capire che Assoporti auspica, con altri suggerimenti, che i neo-presidenti affianchino per un po’ gli attuali, presidenti o commissari, per “farsi le ossa”?

“E’ una considerazione che abbiamo fatto e che ci sembra abbia un senso logico e pratico. Ovviamente ogni decisione in merito spetta al governo, che sta lavorando a ritmi serrati anche con le commissioni per i vari decreti attuativi”.

Può ipotizzare quanto potrebbe durare questo “rodaggio” se la vostra idea venisse accolta?

“Tempi stretti ma non strettissimi, visto la complessità dei temi. Diciamo sei mesi. Credo che dovrà essere uno dei temi del dibattito dei prossimi giorni. Quello che mi dà fiducia è che si stia lavorando a buon ritmo e in chiave concreta sia a livello tecnico che politico”.

Ultima domanda: il gossip portuale la sta dando come possibile candidato per la riconferma, ma anche per qualche altra Authority, compresa Livorno...

“Lascio il gossip agli esperti di gossip. Io ritengo di essere stato un buon dirigente del porto di Civitavecchia, ma il giudizio non spetta a me. Sono un uomo d’ordine e rimango a disposizione dello Stato, a Civitavecchia, in altri porti o anche – se così sarà deciso – alla ricerca di un nuovo lavoro. Quello che oggi m’interessa è che i porti italiani vadano verso una nuova stagione: di rilancio e di efficienza. Proprio per questo ripeto: abbiamo avanzato dei suggerimenti con un documento di proposte ma non vogliamo ritardare i processi, anzi ripeto che vogliamo forzare la macchina. Ovvero: avanti tutta, senza compromessi o cedimenti”.

Antonio Fulvi

Informazioni Marittime

Riforma dei porti, Assoportì propone 4 integrazioni



Quattro modifiche al decreto di riforma dei porti italiani, [in preparazione dal ministero dei Trasporti](#). Li propone Assoportì. Quattro "integrazioni", come le chiama l'associazione, per migliorare l'impianto legislativo e renderlo efficace, sia sul fronte della portualità che del puro trasporto, quindi con riferimento anche al piano nazionale della logistica.

Pasqualino Monti, presidente dell'associazione, si dice favorevole al disegno di legge del dicastero: il superamento delle 24 autorità portuali, lo snellimento della governance, le nuove procedure di controllo e sdoganamento delle merci, le modifiche ai piani regolatori portuali. «È molto positivo -ha sottolineato Monti - che il decreto sulla riforma rappresenti solo uno dei numerosi provvedimenti adottati in attuazione del Piano nazionale della logistica e dei porti: dalla riforma della normativa su escavi e dragaggi alla reintroduzione di marebonus e ferrobonus, dall'emanando Regolamento Concessioni alle risorse appostate nel Contratto di Programma RFI sul capitolo "ultimo miglio" e connessione ferroviaria dei porti core alla rete nazionale». Ma, proprio nell'ottica di un efficientamento del sistema e quindi di un supporto all'intero piano di riforma, Assoportì ha formulato quattro proposte tecniche: 1) salvaguardia della natura operativa specifica delle autorità portuali, recependo certo i principi generali del decreto ministeriale 165/2001, ma evitando di trasformare le future Autorità di sistema portuale (AdSP) in semplici uffici pubblici decentrati; 2) distinzione chiara fra "autorità di sistema portuale" e "autorità marittima", soprattutto in tema di sicurezza portuale complessiva e della navigazione nello specifico; 3) possibilità per le future AdSP di conservare partecipazioni societarie; 4) una norma transitoria che - non rallentando né l'istituzione delle nuove AdSP né la nomina dei nuovi organismi di governance - possa accompagnare dal punto di vista amministrativo il processo di accorpamento delle attuali autorità portuali.

Assoporti: Pieno sostegno alla riforma portuale. Proposte in Commissione Senato 4 integrazioni tecniche



Roma, 10 giugno 2016 – **Sì alla riforma portuale e a tutte le innovazioni introdotte dal governo per ridare efficienza e competitività al sistema dei porti e della logistica; inserimento, fondamentale – così come suggerito in Commissione al Senato – di quattro modifiche/integrazioni proposte da Assoporti per migliorare l'intero impianto legislativo e renderlo efficace rispetto agli obiettivi indicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con particolare riferimento al Piano nazionale dei porti della logistica.**

“L'Associazione dei porti italiani – ha ribadito oggi il suo presidente, Pasqualino Monti – è favorevole alla riforma per quanto riguarda gli accorpamenti che superino l'attuale assetto di 24 “city port”, in chiave di un forte recupero di competitività; è favorevole altresì alle innovazioni introdotte per snellire organismi di governance e iter dei processi decisionali ed è specialmente favorevole a una solida politica nazionale per la portualità, con indirizzi strategici e coordinamento del governo”.

In questa ottica, Assoporti ha espresso apprezzamento rispetto a tutte le misure di semplificazione previste dal Decreto, da quelle delle procedure di controllo e sdoganamento delle merci alle innovazioni introdotte in tema di adozione dei Piani Regolatori Portuali.

“E’, per altro, molto positivo – ha sottolineato Monti – che il Decreto sulla riforma rappresenti solo uno dei numerosi provvedimenti adottati in attuazione del Piano nazionale della logistica e dei porti: dalla riforma della normativa su escavi e dragaggi alla reintroduzione di marebonus e ferrobonus, dall’emanando Regolamento Concessioni alle risorse appostate nel Contratto di Programma RFI sul capitolo “ultimo miglio” e connessione ferroviaria dei porti core alla rete nazionale.

Proprio nell’ottica di un efficientamento del sistema e quindi di un supporto all’intero piano di riforma, Assoporti ha formulato quattro proposte tecniche:

1) salvaguardia della natura operativa specifica delle AP, recependo certo i principi generali del DM 165 / 2001, ma evitando di trasformare le future Autorità di sistema portuale (AdSP) in semplici uffici pubblici decentrati;

Informatore Navale

2) distinzione con chiarezza e trasparenza fra i ruoli e le diverse funzioni tra le istituende Autorità di sistema portuale e l'Autorità Marittima, soprattutto in tema di sicurezza portuale complessiva e della navigazione nello specifico;

3) salvaguardia della possibilità per le future AdSP di conservare partecipazioni in società strumentali alle attività logistiche e ai servizi di interesse generale, ovviamente laddove questi non avessero riscontri di mercato nell'immediato, e fermo restando i vincoli già oggi imposti dalle varie normative vigenti in termini di contenimento della spesa pubblica e riordino delle società partecipate / controllate;

4) riflessione su una norma transitoria che – non rallentando né l'istituzione delle nuove AdSP né la nomina dei nuovi organismi di governance – possa accompagnare dal punto di vista amministrativo il processo di accorpamento delle attuali AP.

Assoporti ha anche ribadito il sostegno all'impegno concreto del Governo – attraverso risorse sia nazionali che europee – per diffondere e rendere strutturali azioni per l'innovazione e la digitalizzazione, a partire dall'estensione del pre-clearing e dei fast-corridor.

Assoporti: ok alla riforma portuale ma con quattro modifiche

Nuove Autorità più operative, norma transitoria su accorpamenti



(ANSA) - GENOVA, 10 GIU - Pieno sostegno alla riforma portuale, ma con quattro modifiche, già suggerite alla Commissione al Senato. "Assoporti è favorevole alla riforma per quanto riguarda gli accorpamenti che superino l'attuale assetto di 24 'city port' in chiave di un forte recupero di competitività – spiega il presidente dell'associazione dei porti italiani, Pasqualino Monti – ed è favorevole alle innovazioni introdotte per snellire organi di governance e iter dei processi decisionali e ad una solida politica nazionale per la portualità con indirizzi strategici e coordinamento del governo". Assoporti propone però quattro integrazioni tecniche. La prima: "Salvaguardia della natura operativa specifica delle Autorità portuali evitando di trasformare le future Autorità di sistema portuale in semplici uffici pubblici decentrati". Ancora, una distinzione chiara di ruoli fra le AdSP e l'Autorità marittima.

Poi la possibilità per le Autorità portuali di sistema di conservare partecipazioni in società strumentali alle attività logistiche e ai servizi di interesse generale, e infine una norma transitoria che accompagni gli accorpamenti fra le attuali autorità portuali, senza però rallentare la riforma e la nomina dei nuovi presidenti.(ANSA).

Assoporti: pieno sostegno a riforma portuale. Proposte in Senato 4 integrazioni tecniche

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – “Sì alla riforma portuale e a tutte le innovazioni introdotte dal governo per ridare efficienza e competitività al sistema dei porti e della logistica; inserimento, fondamentale – così come suggerito in Commissione al Senato – di quattro modifiche/integrazioni proposte da Assoporti per migliorare l’intero impianto legislativo e renderlo efficace rispetto agli obiettivi indicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con particolare riferimento al Piano nazionale dei porti della logistica”. Lo riferisce una nota di Assoporti.

“L’Associazione dei porti italiani – ha ribadito oggi il suo presidente, Pasqualino Monti – è favorevole alla riforma per quanto riguarda gli accorpamenti che superino l’attuale assetto di 24 “city port”, in chiave di un forte recupero di competitività; è favorevole altresì alle innovazioni introdotte per snellire organismi di governance e iter dei processi decisionali ed è specialmente favorevole a una solida politica nazionale per la portualità, con indirizzi strategici e coordinamento del governo”.

In questa ottica, Assoporti ha espresso apprezzamento rispetto a tutte le misure di semplificazione previste dal Decreto, da quelle delle procedure di controllo e sdoganamento delle merci alle innovazioni introdotte in tema di adozione dei Piani Regolatori Portuali.

“E’, per altro, molto positivo – ha sottolineato Monti – che il Decreto sulla riforma rappresenti solo uno dei numerosi provvedimenti adottati in attuazione del Piano nazionale della logistica e dei porti: dalla riforma della normativa su escavi e dragaggi alla reintroduzione di marebonus e ferrobonus, dall’emanando Regolamento Concessioni alle risorse appostate nel Contratto di Programma RFI sul capitolo “ultimo miglio” e connessione ferroviaria dei porti core alla rete nazionale.

Proprio nell’ottica di un efficientamento del sistema e quindi di un supporto all’intero piano di riforma, Assoporti ha formulato quattro proposte tecniche:

- 1) salvaguardia della natura operativa specifica delle AP, recependo certo i principi generali del DM 165 / 2001, ma evitando di trasformare le future Autorità di sistema portuale (AdSP) in semplici uffici pubblici decentrati;
- 2) distinzione con chiarezza e trasparenza fra i ruoli e le diverse funzioni tra le istituende Autorità di sistema portuale e l’Autorità Marittima, soprattutto in tema di sicurezza portuale complessiva e della navigazione nello specifico;
- 3) salvaguardia della possibilità per le future AdSP di conservare partecipazioni in società strumentali alle attività logistiche e ai servizi di interesse generale, ovviamente laddove questi non avessero riscontri di mercato nell’immediato, e fermo restando i vincoli già oggi imposti dalle varie normative vigenti in termini di contenimento della spesa pubblica e riordino delle società partecipate / controllate;
- 4) riflessione su una norma transitoria che – non rallentando né l’istituzione delle nuove AdSP né la nomina dei nuovi organismi di governance – possa accompagnare dal punto di vista amministrativo il processo di accorpamento delle attuali AP.

Assoporti ha anche ribadito il sostegno all’impegno concreto del Governo – attraverso risorse sia nazionali che europee – per diffondere e rendere strutturali azioni per l’innovazione e la digitalizzazione, a partire dall’estensione del pre-clearing e dei fast-corridor.

Riforma, Assoportri propone quattro integrazioni



Assoportri, nel ribadire il pieno appoggio alla riforma portuale, ha proposto in Commissione Senato quattro modifiche/integrazioni per “migliorare l'intero impianto legislativo e renderlo efficace rispetto agli obiettivi indicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con particolare riferimento al Piano nazionale dei porti della logistica”. In particolare, l'Associazione ha formulato le seguenti proposte tecniche: salvaguardia della natura operativa specifica delle AP, recependo certo i principi generali del DM 165 / 2001, ma evitando di trasformare le future Autorità di sistema portuale (AdSP) in semplici uffici pubblici decentrati; distinzione con chiarezza e trasparenza fra i ruoli e le diverse funzioni tra le istituende Autorità di sistema portuale e l'Autorità Marittima, soprattutto in tema di sicurezza portuale complessiva e della navigazione nello specifico; salvaguardia della possibilità per le future AdSP di conservare partecipazioni in società strumentali alle attività logistiche e ai servizi di interesse generale, ovviamente laddove questi non avessero riscontri di mercato nell'immediato, e fermo restando i vincoli già oggi imposti dalle varie normative vigenti in termini di contenimento della spesa pubblica e riordino delle società partecipate / controllate; riflessione su una norma transitoria che – non rallentando né l'istituzione delle nuove AdSP né la nomina dei nuovi organismi di governance – possa accompagnare dal punto di vista amministrativo il processo di accorpamento delle attuali AP.

“L'Associazione dei porti italiani – ha ribadito Pasqualino Monti – è favorevole alla riforma per quanto riguarda gli accorpamenti che superino l'attuale assetto di 24 “city port”, in chiave di un forte recupero di competitività; è favorevole altresì alle innovazioni introdotte per snellire organismi di governance e iter dei processi decisionali ed è specialmente favorevole a una solida politica nazionale per la portualità, con indirizzi strategici e coordinamento del governo”. In questa ottica, l'associazione ha espresso apprezzamento rispetto a tutte le misure di semplificazione previste dal Decreto, da quelle delle procedure di controllo e sdoganamento delle merci alle innovazioni introdotte in tema di adozione dei Piani Regolatori Portuali.

“E', per altro, molto positivo – ha sottolineato Monti - che il Decreto sulla riforma rappresenti solo uno dei numerosi provvedimenti adottati in attuazione del Piano nazionale della logistica e dei porti: dalla riforma della normativa su escavi e dragaggi alla reintroduzione di marebonus e ferrobonus, dall'emanando Regolamento Concessioni alle risorse appostate nel Contratto di Programma RFI sul capitolo “ultimo miglio” e connessione ferroviaria dei porti core alla rete nazionale. Assoportri ha anche ribadito il sostegno all'impegno concreto del Governo – attraverso risorse sia nazionali che europee – per diffondere e rendere strutturali azioni per l'innovazione e la digitalizzazione, a partire dall'estensione del pre-clearing e dei fast-corridor.

Ferpress

AP Trieste: rigassificatore. D'Agostino, gioco di squadra istituzioni del territorio

(FERPRESS) – Trieste, 10 GIU – “Quando la città e gli Enti territoriali sono uniti i risultati arrivano. I cittadini possono essere soddisfatti. Non ci sarà alcun rigassificatore nel nostro golfo. Finalmente possiamo dire ai nostri investitori che non esiste più la spada di Damocle di un impianto incompatibile con i traffici del porto e le strategie di sviluppo della città. Su questo punto siamo sempre stati fermi, e l’abbiamo costantemente comunicato in tutti i tavoli istituzionali in sede romana insieme a Comune, Provincia e Regione. E il Governo in maniera responsabile ha recepito il nostro messaggio e l’ha tramutato in una volontà politica e strategica che permette al nostro porto di portare avanti con successo il proprio percorso di sviluppo.” Questo il commento del commissario dell’APT, Zeno D’Agostino dopo la dichiarazione espressa stamani dal Ministro dello Sviluppo Economico, Carlo Calenda.

Come più volte annunciato dai vertici dell’Authority, il progetto del rigassificatore è sempre stato giudicato incompatibile con i piani di sviluppo dello scalo e con le opere previste dal Piano Regolatore Portuale. I traffici del porto costituiscono una delle principali fonti di reddito per la città e il territorio di Trieste e il loro ulteriore sviluppo rappresenta una delle principali possibilità di rilancio dell’economia locale.

“Oggi è una giornata storica – ha concluso D’Agostino – e possiamo commentare felicemente l’ennesimo risultato positivo per lo sviluppo del nostro porto”.

Trieste: Rigassificatore, il commento di D'Agostino sulla dichiarazione del Ministro Calenda



“UNA VITTORIA DELLA CITTA’. IL GIOCO DI SQUADRA DELLE ISTITUZIONI TERRITORIALI, FONDAMENTALE NEL CONFRONTO CON ROMA”.

Trieste, 10 giugno 2016 – “Quando la città e gli Enti territoriali sono uniti i risultati arrivano. I cittadini possono essere soddisfatti. Non ci sarà alcun rigassificatore nel nostro golfo. Finalmente possiamo dire ai nostri investitori che non esiste più la spada di Damocle di un impianto incompatibile con i traffici del porto e le strategie di sviluppo della città. Su questo punto siamo sempre stati fermi, e l’abbiamo costantemente comunicato in tutti i tavoli istituzionali in sede romana insieme a Comune, Provincia e Regione. E il Governo in maniera responsabile ha recepito il nostro messaggio e l’ha tramutato in una volontà politica e strategica che permette al nostro porto di portare avanti con successo il proprio percorso di sviluppo.” Questo il commento del commissario dell’APT, Zeno D’Agostino dopo la dichiarazione espressa stamani dal Ministro dello Sviluppo Economico, Carlo Calenda.

Come più volte annunciato dai vertici dell’Authority, il progetto del rigassificatore è sempre stato giudicato incompatibile con i piani di sviluppo dello scalo e con le opere previste dal Piano Regolatore Portuale. I traffici del porto costituiscono una delle principali fonti di reddito per la città e il territorio di Trieste e il loro ulteriore sviluppo rappresenta una delle principali possibilità di rilancio dell’economia locale.

“Oggi è una giornata storica – ha concluso D’Agostino – e possiamo commentare felicemente l’ennesimo risultato positivo per lo sviluppo del nostro porto”.

Il Nautilus

Porto di Trieste: commento di D'Agostino sulla dichiarazione del Ministro Calenda su rigassificatore



TRIESTE – “Quando la città e gli Enti territoriali sono uniti i risultati arrivano. I cittadini possono essere soddisfatti. Non ci sarà alcun rigassificatore nel nostro golfo. Finalmente possiamo dire ai nostri investitori che non esiste più la spada di Damocle di un impianto incompatibile con i traffici del porto e le strategie di sviluppo della città.

Su questo punto siamo sempre stati fermi, e l’abbiamo costantemente comunicato in tutti i tavoli istituzionali in sede romana insieme a Comune, Provincia e Regione. E il Governo in maniera responsabile ha recepito il nostro messaggio e l’ha tramutato in una volontà politica e strategica che permette al nostro porto di portare avanti con successo il proprio percorso di sviluppo.” Questo il commento del commissario dell’APT, Zeno D’Agostino dopo la dichiarazione espressa stamani dal Ministro dello Sviluppo Economico, Carlo Calenda.

Come più volte annunciato dai vertici dell’Authority, il progetto del rigassificatore è sempre stato giudicato incompatibile con i piani di sviluppo dello scalo e con le opere previste dal Piano Regolatore Portuale. I traffici del porto costituiscono una delle principali fonti di reddito per la città e il territorio di Trieste e il loro ulteriore sviluppo rappresenta una delle principali possibilità di rilancio dell’economia locale.

“Oggi è una giornata storica – ha concluso D’Agostino – e possiamo commentare felicemente l’ennesimo risultato positivo per lo sviluppo del nostro porto”.

Trieste: incontro tra AP e Dogane per fare chiarezza su regole punto franco

(FERPRESS) – Trieste, 10 GIU – Si è tenuta presso la sede di Trieste della Direzione Interregionale delle Dogane per il Veneto ed il Friuli Venezia Giulia una conferenza stampa congiunta, presieduta dal Direttore Interregionale Maurizio Montemagno e dal Commissario dell’Autorità Portuale, Zeno D’Agostino, alla presenza del Prefetto Annapaola Porzio. Lo si apprende da una nota della Agenzia delle Dogane

Nel corso della conferenza sono stati illustrati i risultati della collaborazione tra le due amministrazioni: lo spostamento di alcune parti dei punti franchi di Trieste, avvenuto con provvedimento prefettizio, e le tecnologie innovative utilizzate nelle procedure di funzionamento degli stessi.

Tale proficua collaborazione, iniziata con la firma di un protocollo d’intesa nel 2015, che ha permesso anche la velocizzazione delle procedure di sdoganamento negli scali triestini e la modifica delle regole di movimentazione e produzione delle merci nei punti franchi, continuerà in futuro per favorire lo sviluppo dei traffici commerciali e l’insediamento di nuove realtà imprenditoriali.

Porti: accordo Venezia-Rostock per collegamento intermodale

Operativo uno dei primi collegamenti lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo



(ANSA) - VENEZIA, 10 GIU - L'Autorità Portuale di Venezia ha siglato con il Porto di Rostock (Germania) e con il Gruppo Grimaldi un accordo per la creazione di un collegamento intermodale (nave+ferrovia+nave) tra il mar Adriatico e il mar Baltico. Le merci che dai Balcani arriveranno al porto di Venezia via nave verranno caricate su treno dirette al porto di Rostock, per poi ripartire da qui alla volta dei paesi scandinavi.

Una soluzione che rende operativo uno dei primi collegamenti lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Il nuovo 'ponte' tra Venezia e Rostock si aggiunge a quello già attivato a novembre scorso tra Venezia e Francoforte (via Brennero), a partire sempre dal servizio ro/ro operato da Grimaldi Lines, raddoppiato da metà giugno 2016, consentendo di portare sul mercato tedesco le merci provenienti via mare dalla Grecia ed altri paesi balcanici in soli tre giorni e viceversa. Il Porto di Venezia continua così la sua 'cura del ferro' che fa segnare numeri da record, +31% nei primi quattro mesi del 2016. (ANSA).

The Medi Telegraph

Traffico su ferro, il porto di Venezia scommette sui mercati del Nord Europa

Venezia - Accordo siglato con il porto di Rostock (Germania) e gruppo Grimaldi per la creazione di un collegamento intermodale tra il mar Adriatico e il mar Baltico.



Venezia - **L'Autorità portuale di Venezia ha siglato con il porto di Rostock (Germania) e con il gruppo Grimaldi un accordo per la creazione di un collegamento intermodale (nave+ferrovia+nave) tra il mar Adriatico e il mar Baltico.** Le merci che dai Balcani arriveranno al porto di Venezia via nave, verranno infatti caricate su treno dirette al porto di Rostock per poi ripartire da qui alla volta dei paesi scandinavi. Una soluzione che rende operativo uno dei primi collegamenti lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Un nuovo ponte tra Venezia e Rostock che si aggiunge a quello già attivato a novembre scorso tra Venezia e Francoforte (via Brennero) a partire sempre dal servizio ro/ro operato da Grimaldi Lines, raddoppiato da metà giugno 2016, consentendo di portare sul mercato tedesco le merci provenienti via mare dalla Grecia ed altri paesi balcanici in soli tre giorni e viceversa. **Il porto di Venezia continua così la sua "cura del ferro" che fa segnare numeri da record, +31% nei primi 4 mesi del 2016.**

Questo è stato reso possibile grazie al fatto che l'Autorità portuale ha realizzato l'ampliamento del terminal ferroviario Marghera Scalo (9+7 binari per treni da 700 metri) nonché il raddoppio del binario in via dell'Elettronica a sostegno del Terminal Autostrade del Mare. Ulteriori sviluppi del trasporto ferroviario conseguiranno dagli altri investimenti in corso di realizzazione e relativi all'elettrificazione del secondo binario in entrata alla stazione di Venezia-Mestre; alla realizzazione di un nuovo collegamento diretto fra Fusina e la linea Venezia-Milano, per bypassare il nodo di Mestre e ad un parco ferroviario a servizio del nuovo terminal container e del Distripark che sorgeranno nell'area ex-Montefibre. **A partire dagli oltre 200 km di rete ferroviaria interna di cui è dotato il porto di Venezia oltre a un proprio scalo merci (Marghera Scalo),** questi sviluppi ferroviari a supporto dei traffici portuali consentiranno allo scalo lagunare di espandere la propria catchment area, raggiungendo i mercati quindi più lontani, quelli non serviti già via camion nel raggio di 150 chilometri.

Ferpress

AP Venezia: siglato accordo per il collegamento tra i Balcani, Venezia e il porto di Rostock



(FERPRESS) – Venezia, 10 GIU – L’Autorità Portuale di Venezia ha siglato con il Porto di Rostock (Germania) e con il Gruppo Grimaldi un accordo per la creazione di un collegamento intermodale (nave+ferrovia+nave) tra il mar Adriatico e il mar Baltico.

Le merci che dai Balcani arriveranno al porto di Venezia via nave, verranno infatti caricate su treno dirette

al porto di Rostock per poi ripartire da qui alla volta dei paesi scandinavi. Una soluzione che rende operativo uno dei primi collegamenti lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Un nuovo ponte tra Venezia e Rostock che si aggiunge a quello già attivato a novembre scorso tra Venezia

e Francoforte (via Brennero) a partire sempre dal servizio ro/ro operato da Grimaldi Lines, raddoppiato da

metà giugno 2016, consentendo di portare sul mercato tedesco le merci provenienti via mare dalla Grecia

ed altri paesi balcanici in soli tre giorni e viceversa.

Il Porto di Venezia continua così la sua “cura del ferro” che fa segnare numeri da record, +31% nei primi 4 mesi del 2016.

Questo è stato reso possibile grazie al fatto che l’Autorità Portuale ha realizzato l’ampliamento del terminal ferroviario Marghera Scalo (9+7 binari per treni da 700 metri) nonché il raddoppio del binario in

via dell’Elettronica a sostegno del Terminal Autostrade del Mare.

Ulteriori sviluppi del trasporto ferroviario conseguiranno dagli altri investimenti in corso di realizzazione e

relativi all’elettrificazione del secondo binario in entrata alla stazione di Venezia-Mestre; alla realizzazione

di un nuovo collegamento diretto fra Fusina e la linea Venezia-Milano, per bypassare il nodo di Mestre e ad

un parco ferroviario a servizio del nuovo terminal container e del Distripark che sorgeranno nell’area ex-Montefibre.

A partire dagli oltre 200 km di rete ferroviaria interna di cui è dotato il porto di Venezia oltre a un proprio

scalo merci (Marghera Scalo), questi sviluppi ferroviari a supporto dei traffici portuali consentiranno allo

scalo lagunare di espandere la propria catchment area, raggiungendo i mercati quindi più lontani, quelli

non serviti già via camion nel raggio di 150 chilometri.

Alla conquista del Nord Europa, Venezia punta sulla ferrovia



Siglato accordo per il collegamento tra i Balcani, Venezia e il porto di Rostock per servire i mercati che si affacciano sul Baltico

L'Autorità Portuale di Venezia ha siglato con il Porto di Rostock (Germania) e con il Gruppo Grimaldi un accordo per la creazione di un collegamento intermodale (nave+ferrovia+nave) tra il mar Adriatico e il mar Baltico. Le merci che dai Balcani arriveranno allo scalo via nave, verranno infatti caricate su treno dirette al porto di Rostock per poi ripartire da qui alla volta dei paesi scandinavi. Una soluzione che rende operativo uno dei primi collegamenti lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Il nuovo ponte tra Venezia e Rostock si aggiunge a quello già attivato a novembre scorso tra Venezia e Francoforte (via Brennero) a partire sempre dal servizio ro/ro operato da Grimaldi Lines, raddoppiato da metà giugno 2016, consentendo di portare sul mercato tedesco le merci provenienti via mare dalla Grecia ed altri paesi balcanici in soli tre giorni e viceversa. Il Porto di Venezia continua così la sua "cura del ferro" che fa segnare numeri da record, +31% nei primi 4 mesi del 2016. Risultati resi possibili dall'ampliamento del terminal ferroviario Marghera Scalo (9+7 binari per treni da 700 metri) nonché dal raddoppio del binario in via dell'Elettronica a sostegno del Terminal Autostrade del Mare. "Ulteriori sviluppi del trasporto ferroviario – spiega l'Ap – conseguiranno dagli altri investimenti in corso di realizzazione e relativi all'elettrificazione del secondo binario in entrata alla stazione di Venezia-Mestre; alla realizzazione di un nuovo collegamento diretto fra Fusina e la linea Venezia-Milano, per bypassare il nodo di Mestre e ad un parco ferroviario a servizio del nuovo terminal container e del Distripark che sorgeranno nell'area ex-Montefibre. A partire dagli oltre 200 km di rete ferroviaria interna di cui è dotato il porto di Venezia oltre a un proprio scalo merci (Marghera Scalo), questi sviluppi ferroviari a supporto dei traffici portuali consentiranno allo scalo lagunare di espandere la propria catchment area, raggiungendo i mercati quindi più lontani, quelli non serviti già via camion nel raggio di 150 chilometri".

Informatore Navale

Gruppo Grimaldi:Accordo con il porto di Venezia e Rostock (Ger) per il collegamento intermodale tra Adriatico e Baltico



da sx: Paolo Costa Presidente Porto di Venezia, Jens Aurel Scharner Managing Director Porto di Rostock,

Guido Grimaldi Direttore Commerciale Corporate Short Sea Shipping Grimaldi Group.

Siglato accordo per il collegamento tra i Balcani, Venezia e il porto di Rostock per servire i mercati che si affacciano sul Baltico

Venezia 10 giugno 2016 – L’Autorità Portuale di Venezia ha siglato con il Porto di Rostock (Germania) e con il Gruppo Grimaldi un accordo per la creazione di un collegamento intermodale (nave+ferrovia+nave) tra il mar Adriatico e il mar Baltico. Le merci che dai Balcani arriveranno al porto di Venezia via nave, verranno infatti caricate su treno dirette al porto di Rostock per poi ripartire da qui alla volta dei paesi scandinavi. Una soluzione che rende operativo uno dei primi collegamenti lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Un nuovo ponte tra Venezia e Rostock che si aggiunge a quello già attivato a novembre scorso tra Venezia e Francoforte (via Brennero) a partire sempre dal servizio ro/ro operato da Grimaldi Lines, raddoppiato da metà giugno 2016, consentendo di portare sul mercato tedesco le merci provenienti via mare dalla Grecia ed altri paesi balcanici in soli tre giorni e viceversa. Il Porto di Venezia continua così la sua “cura del ferro” che fa segnare numeri da record, +31% nei primi 4 mesi del 2016. Questo è stato reso possibile grazie al fatto che l’Autorità Portuale ha realizzato l’ampliamento del terminal ferroviario Marghera Scalo (9+7 binari per treni da 700 metri) nonché il raddoppio del binario in via dell’Elettronica a sostegno del Terminal Autostrade del Mare. Ulteriori sviluppi del trasporto ferroviario conseguiranno dagli altri investimenti in corso di realizzazione e relativi all’elettrificazione del secondo binario in entrata alla stazione di Venezia-Mestre; alla realizzazione di un nuovo collegamento diretto fra Fusina e la linea Venezia-Milano, per bypassare il nodo di Mestre e ad un parco ferroviario a servizio del nuovo terminal container e del Distripark che sorgeranno nell’area ex-Montefibre. A partire dagli oltre 200 km di rete ferroviaria interna di cui è dotato il porto di Venezia oltre a un proprio scalo merci (Marghera Scalo), questi sviluppi ferroviari a supporto dei traffici portuali consentiranno allo scalo lagunare di espandere la propria catchment area, raggiungendo i mercati quindi più lontani, quelli non serviti già via camion nel raggio di 150 chilometri.

Informazioni Marittime

Venezia, accordo Rostock-Grimaldi per linea nave-ferro tra Adriatico e Baltico



L'**Autorità portuale di Venezia** ha siglato con il porto di Rostock (Germania) e con il **gruppo Grimaldi** un accordo per la creazione di un collegamento intermodale (nave+ferrovia+nave) tra il mar Adriatico e il mar Baltico. Le merci che dai Balcani arriveranno al porto di Venezia via nave, verranno infatti caricate su treno dirette al porto di Rostock per poi ripartire da qui alla volta dei paesi scandinavi. Una soluzione che rende operativo uno dei primi collegamenti lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Un nuovo ponte tra Venezia e Rostock che si aggiunge a quello già attivato a novembre scorso tra Venezia e Francoforte (via Brennero) a partire sempre dal servizio ro/ro operato da Grimaldi Lines, raddoppiato da metà giugno 2016, consentendo di portare sul mercato tedesco le merci provenienti via mare dalla Grecia ed altri paesi balcanici in soli tre giorni e viceversa.

Lo scalo di Venezia, si legge in una nota dell'Authority portuale, continua così la sua "cura del ferro" che fa segnare numeri da record (+31% nei primi 4 mesi del 2016). Questo è stato reso possibile grazie al fatto che l'Ap ha realizzato l'ampliamento del terminal ferroviario Marghera Scalo (9+7 binari per treni da 700 metri) nonché il raddoppio del binario in via dell'Elettronica a sostegno del Terminal Autostrade del Mare.

Ulteriori sviluppi del trasporto ferroviario conseguiranno dagli altri investimenti in corso di realizzazione e relativi all'elettrificazione del secondo binario in entrata alla stazione di Venezia-Mestre; alla realizzazione di un nuovo collegamento diretto fra Fusina e la linea Venezia-Milano, per bypassare il nodo di Mestre e ad un parco ferroviario a servizio del nuovo terminal container e del Distripark che sorgeranno nell'area ex-Montefibre.

A partire dagli oltre 200 km di rete ferroviaria interna di cui è dotato il porto di Venezia oltre a un proprio scalo merci (Marghera Scalo), questi sviluppi ferroviari a supporto dei traffici portuali consentiranno allo scalo lagunare di espandere la propria catchment area, raggiungendo i mercati quindi più lontani, quelli non serviti già via camion nel raggio di 150 chilometri.

Nella foto (da sinistra), Paolo Costa, presidente porto di Venezia, Jens Aurel Scharner, Managing Director porto di Rostock, Guido Grimaldi direttore commerciale Corporate Short Sea Shipping Grimaldi Group

Savona: delegazione di cinesi di Shanghai osservano per due giorni il porto e il terminal passeggeri

(FERPRESS) – Savona , 10 GIU – Il porto di Savona e i suoi terminal passeggeri “osservati speciali”, per due giorni, da una delegazione della municipalità di Shanghai. Lo annuncia in una nota il Porto di Savona. La presa di contatto, che segue la visita effettuata ieri al porto di Genova, ha come obiettivo quello di sondare la possibilità di appoggiarsi ad un porto per navi da crociera cinesi che, negli intendimento del governo di Pechino e nell’arco di pochi anni , potrebbero far scalo nel Mediterraneo.

Ma da parte dell’amministrazione turistica di Shanghai – la delegazione era guidata dal responsabile dell’Ufficio del Turismo, Hang Chun Fan – c’era un forte interessamento per capire come Costa Crociere si stia muovendo sul mercato mediterraneo, tenendo conto che la compagnia è presente nel porto cinese fin dal 2006 e attualmente impiega ben quattro navi negli itinerari crocieristici in Estremo Oriente.

La rapida crescita di Costa in Asia sarà poi completata con le prime due nuove costruzioni dedicate a questo mercato che saranno realizzate da Fincantieri con consegne nel 2019 e nel 2020. Avranno una stazza lorda di circa 135.500 tonnellate e saranno un’evoluzione della Carnival Vista, adattate alle necessità degli ospiti cinesi. Gli analisti prevedono che nel 2020 il mercato cinese delle crociere sarà il secondo al mondo dopo quello caraibico.

La delegazione, questa mattina, ha visitato i due terminal di Costa e le banchine dedicate alle navi da crociera. Successivamente sono stati accolti nella sede dell’Autorità Portuale di Savona Vado Ligure dal segretario generale Roberto Visintin. Il porto di Savona, i suoi numeri e le sue prospettive sono stati presentati agli ospiti di Shanghai – la delegazione era composta da sette persone – attraverso un filmato e con slide. Notevole l’interesse manifestato per i due terminal, per come sono organizzati e soprattutto per aver potuto seguire le operazioni che vi si svolgono: oggi era attraccata la Costa Classica.

Domani la delegazione sarà a bordo della Costa Diadema per una visita. Commenti positivi sia per Savona (una visita alla città è in programma nel pomeriggio) sia per il porto. “Shanghai si è affacciato da pochi anni sul mercato turistico – hanno dichiarato – ma le intenzioni del governo sono quelle di espandere in fretta il business in questo settore”.

Domani pomeriggio la delegazione partirà alla volta della Spagna con destinazione Barcellona, ultima tappa prima del ritorno a Shanghai.

Porti: si amplia Savona Terminal Auto

Investimento da 9 milioni



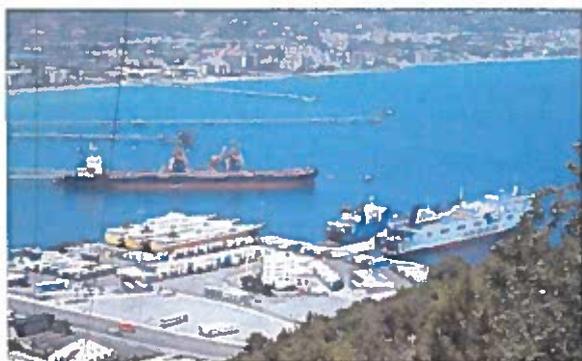
(ANSA) - SAVONA, 10 GIU - Sarà ampliato il "Savona Terminal Auto" che opera nel porto di Savona. L'Autorità Portuale ha dato il via libera al nuovo tratto di banchina alla Darsena Alti Fondali con un nuovo accosto per consentire l'incremento dei traffici auto. Si tratta di un investimento di 9 milioni.

L'attuale terminal sarà trasformato in una struttura multipiano di 8.500 metri quadrati: in quelle aree 'STA' può movimentare auto nuove, macchine operatrici speciali (semoventi o trainate) e anche treni, grazie al doppio binario perpendicolare alla banchina che consente ai convogli di entrare direttamente in stiva. La società intende anche realizzare un nuovo tratto di binari per semplificare le operazioni di banchina. Attualmente la potenzialità annua si aggira intorno ai 150 mila veicoli ma sarà notevolmente ampliata con la realizzazione del progetto in corso.

The Medi Telegraph

Savona, nuovo accosto per consentire l'incremento dei traffici auto

Savona - Investimento di nove milioni di euro da parte dell'Authority per ampliare il terminal.



Savona - Sarà ampliato il "Savona Terminal Auto" che opera nel porto di Savona. L'Autorità portuale ha dato il via libera al nuovo tratto di banchina alla Darsena Alti Fondali con un nuovo accosto per consentire l'incremento dei traffici auto. Si tratta di un investimento di 9 milioni. L'attuale terminal sarà trasformato in una struttura multipiano di 8.500 metri quadrati: in quelle aree "Sta" può movimentare auto nuove, macchine operatrici speciali (semoventi o trainate) e anche treni, grazie al doppio binario perpendicolare alla banchina che consente ai convogli di entrare direttamente in stiva. La società intende anche realizzare un nuovo tratto di binari per semplificare le operazioni di banchina. Attualmente la potenzialità annua si aggira intorno ai 150 mila veicoli ma sarà notevolmente ampliata con la realizzazione del progetto in corso.

La Gazzetta Marittima

Il convegno “Un Mare di Lavoro” per orientarsi alle professioni marittime

Due giorni di lavori con l'appoggio del cluster portuale e delle istituzioni – Il saluto dell'ammiraglio Pettorino

CELLE LIGURE – L'esperienza di una famiglia di Celle Ligure (quella di Massimo Barindelli) – che di recente ha incoraggiato la scelta del figlio Carlo di voler navigare da ufficiale della nostra marina mercantile, anche non avendo conseguito il diploma di secondo grado presso un Istituto Tecnico ad indirizzo Trasporti e Logistica – è stata raccolta dal vice sindaco cellasco Caterina Mordeglia ed è divenuta una due giorni di confronto sull'orientamento verso le professioni marittime. L'evento “Un mare di lavoro” si è svolto grazie ad un fare sistema che quell'Amministrazione Comunale, assieme al Circolo Nautico Cala Cravieu ed allo Studio Artescienza, ha attuato con il diretto supporto di Capitaneria di porto di Savona, Provveditorato Regionale agli Studi, Accademia Nazionale Mercantile di Genova, gli Armatori Costa Crociere, Grandi Navi Veloci (GNV), Cosiarma, Scafi Rimorchiatori, e l'Autorità Portuale savonese, che è intervenuta con il dottor Leonardo Picozzi. La due giorni (4 e 5 Giugno) è stata preceduta da un concorso fotografico cui hanno aderito 113 alunni delle prime e seconde medie inferiori di Celle, Varazze e le Albissole. La giuria, presieduta dal responsabile del Provveditorato Regionale agli Studi, dottor Benedetto Maffezzini, ha giudicato vincitori sei rispettivi studenti (tre per classe), che hanno eseguito foto molto belle e creative dal punto di vista dei significati (ispirati al mare, all'ambiente marino ed al lavoro marittimo), gli importanti premi messi a disposizione da Costa Crociere, GNV e Cosiarma; gli scatti hanno riguardato in maggioranza il bacino portuale di Savona, e sono stati effettuati da un rimorchiatore del servizio portuale della Scafi-Carmelo Noli, che ha trasportato in mare appositamente gli studenti, e dal battello che l'Autorità Portuale ha messo a disposizione di altri alunni concorrenti in occasione dell'Open Day del 20 Maggio; le restanti foto sono state eseguite da terra nel porto di Varazze e nel litorale di levante del savonese. Quindi una partecipazione culturale molto forte degli studenti e delle famiglie di Celle, Albissole e Varazze, cui la due giorni conclusiva del Convegno ha infine dato la possibilità di far conoscere il mondo del mare con le sue professioni e le opportunità di lavoro, dirette ed indirette, immediate ma anche successive, per chi intendesse eventualmente interrompere, dopo circa un decennio, la carriera di navigante allo scopo di inserirsi nelle molteplici attività economiche legate all'industria marittima, portuale e della logistica. Sono intervenuti per le relazioni il dottor Renato Causa di GNV e Confitarma, il direttore generale dottoressa Daniela Fara dell'Accademia Mercantile ed il comandante del Porto di Savona Vincenzo Vitale; i cadetti dell'Accademia Mercantile di Genova e gli ufficiali che oggi navigano dopo aver frequentato lo stesso Istituto Tecnico Superiore (fra essi il cellese Barindelli che oggi è 3° Ufficiale con GNV, ed ha seguito il cosiddetto Corso di Allineamento provenendo dal Liceo, ed il cellasco Tarrini dell'ex Nautico oggi 1° Ufficiale con Costa) hanno portato a conoscenza molto pregevolmente le loro rispettive esperienze di studio approfondito in Accademia, e poi di lavoro marittimo. All'apertura delle Istituzioni per i saluti (Sindaco di Celle dottor Zunino, dottor Maffezzini del Provveditorato e dottor Maretti Presidente del Circolo Cala Cravieu), ed alle suddette relazioni, è seguito per le conclusioni l'intervento del direttore marittimo della Liguria, ammiraglio Giovanni Pettorino, che con estremo piacere ha voluto partecipare ai lavori coinvolgendo molto, con la sua prolusione, la platea di giovani e meno giovani. Nella seconda giornata è stata data notevole la partecipazione all'esterno, nel centro storico di Celle, agli stand informativi che Capitaneria, Carabinieri e GDF hanno allestito, assieme a Costa Crociere, GNV e tanti altri Operatori che si occupano di mare e di ambiente marino (fra cui i biologi Wurtz e Repetto); ed intensa pure la visione della dimostrazione di salvataggio che la Guardia Costiera di Savona, con il supporto del Nucleo Subacqueo dei Carabinieri di Genova, ha simulato con una propria motovedetta nel mare davanti al Palazzo Comunale di Celle; così anche intensa la presenza, la stessa domenica pomeriggio a conclusione della premiazione del concorso fotografico, alla cerimonia solenne, in piazza comunale, dell'ammaina bandiera; ciò grazie alla bella giornata finale che ha attirato numerosi turisti, oltretutto residenti. Le anime del Convegno sono state il Vice Sindaco Caterina Mordeglia, che ha coordinato la due giorni di confronto, ed il dottor Massimo Barindelli Vicepresidente del Circolo nautico Cala Cravieu, ai quali è stato rivolto un plebiscitario apprezzamento.

- segue

In definitiva, un notevole ma molto sentito e riuscito momento di crescita culturale in ambito marittimo – ha sottolineato il comandante della capitaneria Vincenzo Vitale – rivolto a promuoverne, verso chi ne è meno a conoscenza nonostante viva lungo le coste, le professioni e le svariate opportunità di lavoro collegate all'economia del mare, tanto che tutti gli organizzatori si sono lasciati con l'impegno di riproporre un più allargato momento di incontro, già dal prossimo anno, coinvolgendo sempre i più giovani per avvicinarli maggiormente all'affascinante mondo del mare e dei trasporti marittimi. In tale contesto la Capitaneria di porto, Guardia Costiera savonese, continuamente impegnata in svariate iniziative di promozione della cultura del mare e l'educazione civica marittima negli istituti di formazione di ogni ordine e grado – ha ribadito il comandante Vitale – non si fermerà mai di far da motore o supporto ad ogni progetto in tema.

L'OSSERVATORIO

ALDO LAMPANI

Porto, subito una svolta per evitare il declino

Negli ultimi vent'anni i porti della Germania hanno raddoppiato la quantità di merci, superando i 300 milioni di tonnellate. I due porti container di Brema e Amburgo sono, in quota maggiore, i grandi protagonisti della crescita. La quantità di merci movimentate nel porto di Brema "è cresciuta del 261% tra il 1995 e il 2013 (e del 287% tutt'oggi ndr), come dice un rapporto ufficiale stilato dalle autorità tedesche, mentre nello

stesso periodo Amburgo ha visto una crescita dell'83% (al 90% a fine 2015).

Il dato, sposato alla realtà italiana, ha riscontri diversi, inferiori alle percentuali del nord Europa. Lo conferma il Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica. Che riprende anche le pubblicazioni più specialistiche di ciò che sa di economia del



mare. Infatti, dice il dipartimento, che "uno studio della Mds Transmodal ipotizza una crescita dei porti dell'Italia settentrionale da 5 milioni di teu nel 2011 a 12 milioni nel 2030, puntando in particolare sul "possibile recupero da parte del Nord-Est (che passerebbe da poco più di 1 milione di teu a 6 milioni) di

un ruolo di intermediario tra Asia e Europa centrale, zone ad elevata crescita economica. Questo scenario è teoricamente compatibile con l'evoluzione media 2000-2011 dell'insieme del settore container italiano. Ma richiederebbe di replicare sul lungo periodo i tassi di crescita realizzati in Italia prima dell'insensificarsi della competizione da parte degli altri porti mediterranei o del Northern Range su costi, velocità, collegamenti ferroviari e stradali, interporti, spazi portuali e fondali.

SEGUE A PAGINA 11

L'OSSERVATORIO

Porto, subito una svolta per evitare il declino

«SIGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

RICHIEDEREBBE dunque per poter essere realizzato di vincere la sfida con tutti questi nodi. Non come gli altri quindi, ma i porti italiani, con Genova in testa se la potrebbero giocare e a quanto meno mantenerlo vivi i propri spazi di business. Ma il problema più grande è un altro. Dove svilupparsi: dice il Dipartimento che "con riferimento agli spazi a terra, sebbene la superficie complessiva dei nostri dieci porti più grandi sia dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam", gli scali italiani mostrano un rapporto tra superfici destinate alla movimentazione di container e numero di container movimentati simile a quello dei porti del Nord Europa. L'esiguità degli spazi rispetto ai grandi porti del Nord, allo stato attuale, sembra penalizzare più l'accesso e le manovre ferroviarie che l'efficienza della movimentazione del container in ambito portuale. Il dato che emerge sembrerebbe indirizzare le esigenze di programmazione volte ad incrementare la capacità degli scali verso la implementazione di nuove superfici a servizio dei traffici piuttosto che verso nuove opere di accosto. Allora che fare delle banchine sotto la Lanterna? Puntare su un re-

troporto che venga rimboccato dalla gran-

da oppure restare un porto "piccolo", ma di nicchia? La geografia dei porti del Mediterraneo sta cambiando velocemente e non a favore dell'Italia. E' ancora nitida l'istantanea di qualche anno fa dello studio di Assoparti e Ssm sul trasbordo container relativa all'incremento del 30% dei porti del Nord Africa. E la concorrenza si andrà intensificando, visto che (fonte Trasporti Italia.com) l'Algeria ha stanziato 3,3 miliardi di dollari per costruire un terminal container da oltre sei milioni di teu a El Hamdania, a un'ottantina di chilometri a Ovest di Algeri. Il nuovo porto con 23 banchine e una movimentazione annuale di oltre 25 milioni di tonnellate. Una recente ricerca di SeaIntel, società d'analisi sul trasporto marittimo, ripresa da "Trasporto Europa" afferma che la volatilità registrata dal settore del container "iniziata con la crisi macroeconomica, proseguirà per almeno altri quattro anni". L'instabilità riguarda soprattutto l'offerta e la domanda di stiva, un rapporto che cambia velocemente a causa delle condizioni mutevoli dell'economia globale. Ma che ha anche una causa definitiva come endemica. Negli ultimi 30 anni, infatti, la domanda di trasporto marittimo di container è cresciuta ad un tasso dell'8-9% annuo, a fronte della

crescita annua dell'11% della flotta mondiale. Percentuali che hanno inciso ed incidono ancora sui noli e sui costi generali di banchina. Dunque un mercato ondoso, difficile, che sogglio di volta in volta le flotte per il carico e i porti per mettere a terra. Genova, oggi hub "forte" dell'Alto Tirreno, è teoricamente pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l'assunzione del ruolo deve avvenire in fretta. In Europa, chiaramente, nessuno sta ad aspettare. Perché altrove ci si muove già. Il programma Trans-European Transport Networks dell'Unione Europea, infatti, finanzia per oltre 500mila euro uno studio sull'introduzione dei sistemi di trasporto intelligenti nell'area portuale di Amburgo, in Germania. Lo studio mira a ottimizzare l'uso delle infrastrutture portuali, a ridurre i livelli di inquinamento legati al traffico ed a aumentare i livelli di sicurezza nelle operazioni di imbarco/sbarco delle merci. Lo studio verrà usato di Amburgo per decidere la futura implementazione di nuovi sistemi al termine del progetto, prevista per il 2018. Questo significa aver capito che i soldi vanno dove si congiungono i desideri europei: la coniugazione di crescita e ambiente, nel rispetto del rapporto tra fondi europei concessi e nuova occupazione

La Gazzetta Marittima

Effetto Gottardo da La Spezia cresce l'allarme

LA SPEZIA – L'abbiamo scritto nell'ultimo numero de La Gazzetta Marittima: e subito il problema viene ribadito dalla community portuale di La Spezia. Qualcuno lo ha battezzato "effetto-aspirapolvere", denunciando quello che – al di là delle cerimonie e degli slogan – potrebbe essere in tempi brevi la principale conseguenza dell'entrata in servizio della nuova galleria del Gottardo, quindi di quella del Ceneri e del nuovo tracciato di Alptransit che attraversa longitudinalmente la Svizzera, fornendo l'asse principale per il corridoio Genova-Rotterdam. E proprio l'"effetto-aspirapolvere" che La Spezia Port Service, ovvero la community degli operatori portuali di La Spezia, paventa non tanto per il Gottardo (forse influente in modo meno marcato per La Spezia rispetto ad esempio al porto di Genova), ma per tutte le grandi opere transalpine destinate a unire mercati logisticamente avanzati con un mercato fragile e indifeso come è quello italiano. "Queste gallerie transalpine rischiano di funzionare per il traffico delle merci solo in una direzione che è quella verso il nord, collegando i grandi porti del Northern Range a un'area di influenza sempre più estesa che già oggi comprende gran parte della pianura Padana piemontese e lombarda". "E' necessario per una volta – afferma Alessandro Laghezza, che è presidente degli spedizionieri di La Spezia e anche consigliere di Confetra e Fedespedi – dire la verità: il Gottardo oggi, il Brennero domani (e i nove anni che lo separano dalla sua entrata in servizio nel 2025 volano) potrebbero determinare una marcata dipendenza del sistema produttivo del Nord Italia da sistemi logistici e portuali a mille km di distanza. Già oggi dalla Svizzera, che tanto si è impegnata nella realizzazione del più importante asse ferroviario europeo, non arriva un grammo di merce da e per i porti liguri. In compenso si è consolidato un flusso costante di treni che dagli interporti piemontesi e lombardi raggiungono il mare del Nord con merci italiane". "Con il terzo valico Genova-Milano in ritardo e con la linea Pontremolese di fatto sparita dall'orizzonte temporale delle grandi opere – prosegue Laghezza – ma specialmente con un sistema logistico che denuncia un forte gap organizzativo rispetto ad esempio alla Germania, dove la logistica è asset strategico da oltre trent'anni, il Gottardo è destinato a drenare in Italia quantitativi crescenti di merce e di container".

Da qui la richiesta della Community spezzina, rivolta alle principali associazioni del settore, di rompere gli indugi e di compiere un esame approfondito sull'effetto tunnel alpini. Effetto straordinario dal punto di vista della tutela dell'ambiente, potenzialmente molto negativo non solo per il comparto della logistica italiana, ma anche per quelle aziende produttive che verrebbero private del loro diritto a disporre di logistica e di porti vicini alle aree di produzione (come il mercato mondiale dei container imporrebbe), diventando in modo ancora più accentuato dipendenti da sistemi logistici esteri". "E' per questo che oggi gli operatori privati e le loro associazioni di rappresentanza devono affiancare con decisione il governo nello sforzo in atto per l'attuazione rapida di un serio piano della logistica e dei porti. Ciò significa – è la posizione della Community di La Spezia – compiere subito le scelte di priorità strategica delle opere sulle quali concentrare risorse e investimenti; favorire con misure concrete quella concentrazione e razionalizzazione dei flussi che nei maggiori paesi europei è stata attuata; prestare attenzione alle necessità e non attuare decisioni avulse da ciò che il mercato, specie quello dell'interscambio via mare, richiede".

Porti: Giachino, riforma e risorse o Gottardo li affosserà

Ex sottosegretario, 'Per Genova diga e collegamenti'



(ANSA) - GENOVA, 10 GIU - "Senza interventi urgenti a breve, l'apertura del Gottardo rischia di aumentare ancora di più la capacità attrattiva dei porti del Nord Europa a sfavore dei porti del Tirreno e Genova in particolare". Bartolomeo Giachino, già sottosegretario ai Trasporti nel governo Berlusconi e responsabile Trasporti di Forza Italia, lancia un appello al ministro Graziano Delrio e ai presidenti delle Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia con una lettera aperta. "Come era già scritto nel piano nazionale della logistica approvato dalla consulta nazionale dei trasporti e della logistica, il nostro Paese perde quasi un milione di container che, diretti alla Pianura Padana, preferiscono a causa delle nostre inefficienze logistiche scalare i porti del Nord Europa, facendoci perdere fra tasse portuali, Iva e lavoro logistico da 3 a 4 miliardi di Pil" scrive Giachino che per il porto di Genova ribadisce la strategicità della realizzazione della nuova diga foranea e la necessità di migliorare il collegamento ferroviario fra gli scali liguri e i retroporti piemontesi. "Occorre accelerare l'entrata in vigore della riforma dei porti e la messa in moto degli investimenti pubblici e privati (concessioni) per rilanciare la competitività". (ANSA).

Altra merce a rischio fuga

Tunnel Gottardo, La Spezia teme l'«aspirapolvere»



La Spezia. Qualcuno lo ha battezzato "effetto-aspirapolvere", denunciano quello che -al di là delle vertigini e degli slogan- potrebbe essere in tempi brevi la principale conseguenza dell'entrata in servizio della nuova galleria del Gottardo, quindi di quella del Ceneri e del nuovo tracciato di Alptransiti che attraversa longitudinalmente la Svizzera, fornendo l'asse principale per il corridoio dei trasporti Genova-Amsterdam. La Spezia Port Service, l'associazione rappresentativa dell'intero cluster portuale di La Spezia, paventa questo effetto-aspirapolvere non tanto per il Gottardo (forse indirettamente in modo meno marcato per La Spezia rispetto ad esempio al porto di Genova), ma per tutte le grandi opere transalpine destinate a unire mercati logistici avanzati con uno fragile come quello italiano.

«Queste gallerie transalpine rischiano di funzionare per il traffico delle merci solo verso il nord, collegando i grandi porti del northern range a un'area di influenza sempre più estesa che già oggi comprende gran parte della pianura Padana piemontese e lombarda», commenta Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia e consigliere Confetra e Fedespediti. «È necessario per una volta -afferma- dire la verità: il Gottardo oggi, il Brennero domani (e i nove anni che lo separano dalla sua entrata in servizio nel 2025 volano) potrebbero determinare una marcata dipendenza del sistema produttivo del Nord Italia da sistemi logistici e por-

segue in ultima pagina

Tunnel Gottardo

tuali a mille chilometri di distanza. Già oggi dalla Svizzera, che tanto si è impegnata nella realizzazione del più importante asse ferroviario europeo, non arriva un gramma di merce da e per i porti liguri. In compenso si è consolidato un flusso costante di treni che dagli interporti piemontesi e lombardi raggiungono il mare del Nord con merci italiane». «Con il terzo valico Genova-Milano in ritardo e con la linea Pontremolese di fatto sparita dall'orizzonte temporale delle grandi opere -conclude Laghezza- ma specialmente con un sistema logistico che denuncia un forte gap organizzativo rispetto ad esempio alla Germania, dove la logistica è asset strategico da oltre trent'anni, il Gottardo è destinato a drenare in Italia quantitativi crescenti di merce e di container».

Il Nautilus

Porto di Livorno: un convegno in Fortezza Vecchia dedicato alle crociere e al turismo



LIVORNO – Quali sono le potenzialità di Livorno sul fronte del crocierismo, quali le prospettive di crescita? Come migliorare i servizi e il comfort del turista? Come aumentare in generale l'attrattività della città? Per rispondere a queste e altre domande, l'Autorità Portuale, congiuntamente alla Porto di Livorno 2000 e all'agenzia della Regione, Toscana Promozione Turistica, ha organizzato un convegno dedicato al tema.

Il prossimo 13 giugno, dalle 9.00 alle 13, in Fortezza Vecchia, in occasione dell'arrivo a Livorno della Carnival Vista – una città galleggiante in grado di trasportare quasi 5mila crocieristi – tour operator provenienti da tutto il mondo, operatori portuali e esperti del settore, si riuniranno nella Sala Ferretti del Complesso Mediceo per parlare delle potenzialità e delle criticità dello scalo labronico con riferimento alle crociere e al turismo.

Dopo l'apertura dei lavori da parte del dirigente promozione e studi dell'APL, Gabriele Gargiulo e i saluti introduttivi del commissario Gallanti e del sindaco Filippo Nogarini, sono previsti interventi da parte del direttore di Toscana Promozione Turistica, Alberto Peruzzini e del direttore tecnico e commerciale della Porto di Livorno 2000, Giovanni Spadoni. Seguirà una tavola rotonda moderata dal segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciali, cui parteciperanno il consigliere di Asamar, Stefano Slavestrini; l'ad di Toscana Aeroporti, Gina Giani; il presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli; l'assessore comunale al turismo, Nicola Perullo e il presidente di Confesercenti e Confindustria, rispettivamente Anna Landini e Andrea Palumbo. Le conclusioni sono affidate all'assessore regionale al turismo, Stefano Ciuoffo.

Durante il convegno, verranno inoltre presentati i primi risultati di uno studio approfondito sul tema curato dall'Irpet. Parallelamente all'indagine dell'Irpet, l'Autorità Portuale presenterà infine una indagine sugli equipaggi degli yacht e delle navi da crociera.

La Gazzetta Marittima

Per i clienti di Randstad il fascino del Clipper

Tre giorni di brevi crociere lungo le coste della Toscana e del sud Italia – Formazione e relax

LIVORNO – Imparare un lavoro a bordo di un veliero di 76 metri a tre alberi che fa il giro del mondo e dal 9 all'11 giugno sta navigando lungo la costa toscana, partito da Livorno per farne ammirare gli angoli più suggestivi. Tutto si può apprendere, e al meglio, sul Clipper Stad Amsterdam: come far funzionare le apparecchiature di bordo, annodare le cime, calcolare la direzione del vento, spiegare le vele maestose... Ma anche come cucinare, accogliere gli ospiti, apprendere tutte le tecniche necessarie a fare parte dell'equipaggio di una nave da crociera che, pur conservando il fascino dei romanzi d'avventura, è all'avanguardia nella tecnologia e nel comfort. Il Clipper Stad Amsterdam è la copia fedele di un tipico Dutch Clipper del XIX secolo realizzato nel 1997 su commissione del Consiglio comunale di Amsterdam e del Gruppo Randstad, secondo player al mondo nel mercato delle risorse umane. Uno dei vascelli più veloci al mondo, in grado di attraversare l'oceano e competere in regate internazionali grazie ad uno scafo dalle forme altamente performanti, compito che assolve per conto della municipalità di Amsterdam. Oltre ad essere una scuola permanente di formazione nautica e a rappresentare la capitale dell'Olanda nelle competizioni, il Clipper viene utilizzato dalle sedi di Randstad per crociere business di uno o più giorni e momenti di approfondimento tecnico. E in questa veste venerdì ha iniziato varie escursioni giornaliere con workshop e barbeque serale dedicata ad amministratori delegati, imprenditori, responsabili della formazione, HR director e decision maker. "Anche quest'anno il Clipper Stad Amsterdam è in Italia per abbinare alla navigazione lungo le più belle coste della penisola occasioni di relax, networking e formazione – afferma Marco Ceresa, amministratore delegato di Randstad Italia. Il Clipper rappresenta lo spirito di Randstad: l'alto livello di formazione e specializzazione, la ricerca della perfezione, l'internazionalità. Il veliero è stato ricostruito tra il 1997 e il 2000 mettendo in campo un progetto di formazione lavoro e riqualificazione professionale di 138 giovani disoccupati. Da allora, la vocazione all'insegnamento e alla qualificazione non si è mai arrestata: ancora oggi il veliero offre possibilità di training professionale formando marinai, assistenti chef e camerieri e facendo vivere di persona esperienze irripetibili".

Informatore Navale

Convegno in Fortezza Vecchia dedicato alle crociere e turismo il prossimo 13 giugno, in occasione dell'arrivo a Livorno della Carnival Vista



Tour operator ed esperti di settore in conclave per parlare dello scalo labronico

Livorno, 9 giugno 2016 – Quali sono le potenzialità di Livorno sul fronte del crocierismo, quali le prospettive di crescita? Come migliorare i servizi e il comfort del turista? Come aumentare in generale l'attrattività della città? Per rispondere a queste e altre domande, l'Autorità Portuale, congiuntamente alla Porto di Livorno 2000 e all'agenzia della Regione, Toscana Promozione Turistica, ha organizzato un convegno dedicato al tema.

Il prossimo 13 giugno, dalle 9.00 alle 13, in Fortezza Vecchia, in occasione dell'arrivo a Livorno della Carnival Vista – una città galleggiante in grado di trasportare quasi 5mila crocieristi – tour operator provenienti da tutto il mondo, operatori portuali e esperti del settore, si riuniranno nella Sala Ferretti del Complesso Mediceo per parlare delle potenzialità e delle criticità dello scalo labronico con riferimento alle crociere e al turismo.

Dopo l'apertura dei lavori da parte del dirigente promozione e studi dell'APL, Gabriele Gargiulo e i saluti introduttivi del commissario Gallanti e del sindaco Filippo Nogarin, sono previsti interventi da parte del direttore di Toscana Promozione Turistica, Alberto Peruzzini e del direttore tecnico e commerciale della Porto di Livorno 2000, Giovanni Spadoni. Seguirà una tavola rotonda moderata dal segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciali, cui parteciperanno il consigliere di Asamar, Stefano Slavestrini; l'ad di Toscana Aeroporti, Gina Giani; il presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli; l'assessore comunale al turismo, Nicola Perullo e il presidente di Conferenti e Confocommercio, rispettivamente Anna Landini e Andrea Palumbo. Le conclusioni sono affidate all'assessore regionale al turismo, Stefano Ciuoffo.

Durante il convegno, verranno inoltre presentati i primi risultati di uno studio approfondito sul tema curato dall'Irpet. Parallelamente all'indagine dell'Irpet, l'Autorità Portuale presenterà infine una indagine sugli equipaggi degli yacht e delle navi da crociera.

Informatore Navale

Propeller Club di Livorno convegno dal tema “Professione Mare : Accademia formativa, ponte di lancio fra scuola e lavoro “



Livorno, 10 giugno 2016 – Per lunedì 13 giugno prossimo alle ore 18.00, presso lo Yacht Club Livorno (g.c.) Propeller organizza convegno dal tema: “ Professione Mare : Accademia formativa, ponte di lancio fra scuola e lavoro “ Il Propeller Club Livorno, nell’ambito delle iniziative annuali, rivolge in giugno particolare attenzione al mondo del lavoro, orientandosi verso le cosiddette Carriere Blù. “A Livorno – indica la presidente Maria Gloria Giani “ non avremo forse la stessa vocazione verso la carriera di mare forte come in altre regioni quali la Campania, le isole o la Liguria, tuttavia abbiamo istituti professionali di importanza storica, quali il Nautico Cappellini, che continuano ad offrire ai giovani formazione per future opportunità. Da quest’anno inoltre è attiva la Logistic Training Academy in città, così ho voluto far da ponte fra formazione e lavoro per meglio far conoscere quali prospettive abbiamo anche a Livorno. Sarà presente la D.ssa Palmira Petrocelli, Presidente dell’Istituto Italiano di Navigazione di Roma e le conclusioni saranno porte dell’Assessore Regionale Cristina Grieco, che da breve ha la delega anche al lavoro. Presenti anche alunni del Nautico e del Vespucci, il convegno, che si concluderà per le 19.45, è aperto ai cittadini interessati.

Programma:

- Saluto di apertura del Comandante del Porto di Livorno Com.Vincenzo M.DI MARCO
Interventi Programmati:

- D.ssa Palmira PETROCELLI, Presidente Istituto Italiano di Navigazione, Roma
- D.ssa Francesca MARCUCCI, Direttore Logistic Training Academy
- Capt. Emanuele BERGAMINI, Direttore LITAV (Advanced Maritime Training Center)
- Dott. Roberto DE TOMMASI, Direttore INTEMPO Spa

Conclusioni

- D.ssa Cristina GRIECO ,Assessore Istruzione, Formazione e Lavoro Regione Toscana

Il Nautilus

Porto di Livorno: un Codice di buone pratiche per i porti passeggeri



LIVORNO – Un codice di buone pratiche per i porti passeggeri. A presentarlo, due giorni fa, è stata l'Organizzazione dei Porti Europei, l'associazione che a Bruxelles ha contatti diretti con circa 500 porti del vecchio continente attraverso loro delegati nell'Assemblea Generale.

Il codice, che è stato promosso e redatto con il contributo fattivo di Assoporti, con l'ausilio di due Autorità Portuali italiane, quella di Livorno e quella di Napoli, uniche, tra le istituzioni italiane, a partecipare alla redazione dello studio, ha come obiettivo quello di affrontare al meglio le sfide che attendono i porti passeggeri europei per il prossimo futuro.

La relazione tra il porto e la città; le infrastrutture; la cooperazione tra i porti; le sinergie da attivare con le compagnie di navigazione e la sicurezza. Sono questi i cinque ambiti su cui l'Espo ha concentrato le proprie attenzioni.

Il code of good practices, un volume di 44 pagine consultabile on line sul sito di Espo (www.espo.be) e al link del sito di Assoporti (<http://www.assoporti.it/node/59051>), ha lo scopo di elaborare una serie di buone pratiche in modo da affrontare le sfide che i porti passeggeri europei si trovano davanti ogni giorno. Lo studio prende le mosse dalla consapevolezza che ogni anno più di 400 milioni di passeggeri viaggiano per mare usando i porti europei, andando a bordo delle love boat o di traghetti, per andare in vacanza o per raggiungere un'isola.

Per elaborarlo la Sea Port Organization si è avvalsa del Cruise and ferry network, nato nel 2014 dall'evoluzione del Comitato passeggeri di ESPO e all'interno del quale sono confluite le associazioni più rappresentative del settore: Cruise Baltic, Cruise Europe, Cruise Norway, Med Cruise e Cruise Britain. L'Autorità Portuale di Livorno, da tempo presente quale ausilio tecnico di Assoporti all'interno del passenger committee della European Sea Port Organisation è ora un membro attivo del Cruise and ferry Network.

«Siamo soddisfatti del lavoro svolto sino ad oggi all'interno dell'Associazione, lavoro che per altro vede nel Code of good practises il suo frutto più evidente. L'Espo si è avvalsa della esperienza ormai decennale che la Port Authority labronica ha acquisito nel campo della cultura dell'accoglienza e dei servizi al turista e al crocierista per redigere buona parte del codice, e questo per noi è motivo di enorme soddisfazione. Ringrazio Assoporti per l'opportunità, essendo la nostra Associazione nazionale lo snodo delle idee e delle iniziative in sede ESPO», ha detto la responsabile relazione esterne dell'APL, Francesca Morucci.

Delrio: investimenti nel trasporto merci su ferro e realizzazione ponte Stretto di Messina

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – “L’Italia è il molo dell’Europa, luogo naturale dove far arrivare le merci. Abbiamo perso concorrenza perché non abbiamo investito nell’efficientamento del sistema, nelle infrastrutture portuali e perché non abbiamo pensato al porto come nodo di una rete connessa”. Lo ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, in collegamento video con il 46° convegno dei Giovani imprenditori di Confindustria a Santa Margherita Ligure.

“Abbiamo messo in piedi un piano integrato con Rfi – aggiunge il ministro- perché vogliamo smettere di costruire strade per trasportare merci ma dobbiamo spostare il 30-40 per cento dei trasporti dalla strada al ferro”.

Per quanto riguarda i costi di questa operazione, Delrio sostiene che l’Italia debba “abituarsi a ragionare non più in termini di costi effettivi, perché è vero che il ferro costa un po’ di più, ma in termini complessivi tra congestione, costi di inquinamento e sanitari. Il ferro aiuta uno sviluppo sostenibile più efficace”.

Infine il ministro ha dichiarato che il governo non ha intenzione di rinunciare al progetto di ponte sullo stretto di Messina. “Bisogna fare il tratto Roma-Palermo non più in 12 ore ma in 6 ore – ha spiegato il ministro – e quindi realizzare il tratto Napoli-Palermo. Il ponte in sé non ha senso, ha senso se inserito nel corridoio del Sud, che comprenda anche il ponte. La Napoli-Palermo è un sogno a cui stiamo lavorando, bisogna che le aree vitali siano connesse con l’Europa”.

L' inaccettabile blocco dell' iter relativo al nuovo porto

Tremestieri, chiesto l' intervento di Crocetta e del ministro Delrio

Il sindaco ne ha discusso ieri con il presidente della Regione. De Simone si appella al Governo nazionale

Lucio D' Amico Qualunque sia la motivazione, la burocrazia non può uccidere una delle opere pubbliche considerate strategiche per il futuro di Messina e della stessa nuova Città metropolitana.

E, dunque, non potrà mai essere né un funzionario né un direttore generale di un Dipartimento regionale a decidere le sorti del porto di Tremestieri.

Trattandosi di un appalto di interesse nazionale (lo Stato ha stanziato fondi, così come la Regione siciliana), devono intervenire sia il ministro dei Trasporti Delrio sia il presidente Rosario Crocetta.

È finalmente corale la reazione di Messina davanti all' ennesimo stop di un' opera che dovrebbe già essere cantiere aperto da anni. E il presidente dell' **Autorità portuale** Antonino De Simone ha deciso di scrivere a Delrio, chiedendo un suo **autorevole** intervento e offrendo come sede di incontro per risolvere ogni questione i locali dell' Authority. «Sarebbe bello che la riunione sul porto di Tremestieri si svolgesse qui a Messina, anziché a Roma o a **Palermo**», auspica De Simone.

Ieri, intanto, a margine della cerimonia del passaggio di consegne a Palazzo dei Leoni, il sindaco Accorinti, il vicesindaco Gaetano

Cacciola, e gli assessori Sergio De Cola, Da niela Ialacqua e Guido Signorino hanno incontrato il governatore siciliano. De Cola ha avvertito Crocetta che esiste il rischio concreto di perdere i finanziamenti già stanziati qualora le opere non dovessero essere avviate in tempi brevissimi. Il presidente della Regione ha assunto l' impegno di «giungere rapidamente ad una soluzione dei problemi esistenti al fine di avviare i lavori del nuovo porto di Tremestieri» e ha assicurato che già nella prossima settimana sarà convocato un tavolo tecnico.

Dalla questione si è occupata anche la Federazione dei lavoratori dei trasporti della Cgil nel corso del comitato direttivo riunitosi ieri alla presenza del segretario generale della Camera del Lavoro, Lillo Oceano e del segretario generale della Filil Sicilia, Franco Spanò. Il sindacato ha messo in evidenza una piattaforma di rivendicazioni che sarà al centro del proseguimento dell' azione del sindacato per il

- segue

potenziamento di trasporti, servizi e infrastrutture, per investimenti, per il rilancio del comparto ferroviario, per la difesa dell'occupazione, per tutelare i lavoratori dell'indotto. Duro il commento di Lillo Oceano: «Inaccettabile l'impasse che si sta verificando in merito alla realizzazione del porto di Tremestieri. Invece di lavorare alacremente alla realizzazione delle infrastrutture che servono al nostro territorio, la politica in questa città si attarda da anni su poltrone e candidature, con sterili polemiche senza alcuna capacità di difendere il nostro territorio, senza costruire una sola prospettiva per il futuro. Il Comune e la Regione devono immediatamente adoperarsi per sbloccare l'opera, vincolando a tal fine le risorse disponibili dell'Autorità portuale, prima che la riforma determini un loro impiego altrove».

Interviene anche il deputato regionale Filippo Panarello: «La realizzazione del porto di Tremestieri è un'opera indispensabile ed urgente per la città di Messina. Bisogna evitare che, su questo terreno, si apra un contenzioso distruttivo tra gli uffici della Regione, del Comune e dell'Autorità portuale. Perciò ho chiesto all'on. Mariella Maggio, presidente della Commissione Territorio e Ambiente dell'Ars, di convocare tutti i soggetti interessati a partire dall'assessore regionale alle Infrastrutture».³

Maxi sbarco a Palermo, 7 migranti in ospedale

E' attraccata al porto di Palermo la nave di Medici senza frontiere con i 592 migranti a bordo soccorsi ieri nel Canale di Sicilia. Tra loro 119 donne e 9 bambini. Sulla nave anche dei minori non accompagnati e 4 donne in stato di gravidanza. Sette dei migranti sono stati ricoverati in ospedale. Uno ha una emiparesi al volto, altri enteriti e dolori addominali. Ma non sono gravi.

La Gazzetta Marittima

Bacini di carenaggio: caccia aperta all'estero

San Giorgio acquisisce a Marsiglia la più grande "vasca" del Mediterraneo mentre Palumbo Napoli punta su Tenerife – La concorrenza di Grecia e Turchia

GENOVA – Le imprese italiane sono a caccia di bacini di carenaggio. E malgrado le tante realtà avviate nei nostri porti – ma più o meno fermate dalla burocrazia e dall'incapacità di decidere – i più dinamici nel settore delle manutenzioni e delle riparazioni navali stanno buttandosi all'estero. E' di questi giorni la notizia che i genovesi della San Giorgio Cantieri stanno per acquisire a Marsiglia la gestione del più grande bacino di carenaggio del Mediterraneo, quello da 465 metri che anni fa strappò il record alla "vasca" di Livorno (350 metri per 56). La disponibilità operativa partirà da settembre e Ferdinando Garré, al timone del grande e importante cantiere genovese, ha dichiarato di recente che vi saranno investiti circa 5 milioni di euro, oltre quelli già destinati dall'Autorità portuale di Marsiglia. Con il nuovo maxi- bacino, Marsiglia diventa un polo importante per le riparazioni navali del cantiere San Giorgio, che già vi gestisce due bacini di carenaggio, rispettivamente da 320 e da 250 metri. Con i bacini genovesi, peraltro soggetti a numerose limitazioni, sta diventando evidente che anche se qualcuno avesse l'intenzione di rimettere in efficienza il bacino di Livorno – con una spesa che tre anni fa il Rina per la Camera di Commercio aveva ipotizzato intorno ai 20 milioni di euro – il mercato a questo punto sarebbe pressoché saturo. E la gara che l'Autorità portuale di Livorno aveva avviato – bloccata poi dall'affondamento del bacino galleggiante – quando riprenderà non potrà che tenerne conto. Altro cantiere che sta spostandosi sempre più decisamente all'estero per i bacini è Palumbo di Napoli che di recente – come ha scritto Il Sole 24 Ore – ha acquisito un cantiere a Tenerife dove ha chiesto di poter installare un bacino galleggiante che potrebbe arrivare entro la fine dell'anno. L'obiettivo è fare manutenzione alle medie navi da crociera e specialmente ai mega-yachts: una specializzazione che Palumbo ha messo a buon frutto anche a Malta, oltre che a Messina e Marsiglia. La concorrenza viene infine anche dalla Grecia e dalla Turchia a costi stracciati, dove gli investimenti stranieri sono, in quell'area, specialmente cinesi e coreani. E l'Italia si sente, anche da questo punto di vista, accerchiata.

La Gazzetta Marittima

Il prefetto sulla CP 285

L'unità della Guardia Costiera sarà impegnata a Lampedusa per il soccorso ai migranti

ANCONA – Presso la direzione marittima delle Marche ha fatto visita il prefetto di Ancona dottor Antonio D'Acunto, dove è stato ricevuto dal direttore marittimo contrammiraglio Francesco Saverio Ferrara. Successivamente, il prefetto si è recato a bordo della M/V CP 285 per donare all'equipaggio il doveroso saluto prima del rischieramento dell'unità presso la 7ª Squadriglia della Guardia Costiera di Lampedusa.

La M/V CP 285, già impegnata negli anni 2014 e 2015 nello scenario del Canale di Sicilia, farà parte della flotta aeronavale impegnata a garantire le attività di soccorso a favore dei migranti che affrontano il mare con lo scopo di raggiungere le nostre coste, all'interno del dispositivo navale Frontex dell'operazione Triton.

Al termine della visita il prefetto di Ancona si è intrattenuto con l'ammiraglio Ferrara ed il comandante della M/V CP 285 1° maresciallo Capano, esprimendo parole di ringraziamento per l'eccellente lavoro svolto dagli uomini e le donne del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera".

The Medi Telegraph

Porto di Siviglia, da rifare la gara per il terminal container

Siviglia - Nel nuovo bando è presente la richiesta esplicita di rendere noti i volumi previsti per bilanciarli con gli investimenti.



Siviglia - **La Port Authority di Siviglia (Aps) ha deciso di cambiare termini e condizioni per la gara per l'affidamento della concessione del terminal container Dársena de Batán.** La gara precedente, che risale al primo marzo, è stata dichiarata nulla visto che i partecipanti - Terminales Marítimas de Sevilla e Terminal Eurocarga y Terminal Marítima del Guadalquivir - hanno esplicitato secondo procedura i livelli di traffico previsti e gli accordi commerciali in essere con le compagnie. Nel nuovo bando infatti c'è la richiesta esplicita di rendere noti i volumi previsti per bilanciarli con gli investimenti.

Informatore Navale

Libia: liberato porto di Sirte, Isis in fuga



Tripoli, 11 giugno 2016 – Le forze libiche hanno annunciato di aver ripreso il controllo del porto di Sirte, roccaforte dell'Isis in Libia, dopo pesanti scontri, mentre l'offensiva per liberare la città continua.

Lo riferisce la Bbc online. Il portavoce delle forze fedeli al governo di unità nazionale di Fayez al Sarraj, generale Mohamed al Ghasri, ha aggiunto che i leader dell'Isis sono fuggiti nel deserto a sud, ma che molti terroristi sono ancora sotto assedio nel centro della città costiera. "Oltre 250" terroristi dell'Isis sono stati uccisi dall'inizio dell'operazione delle forze libiche per liberare Sirte, circa dieci giorni fa. E' il bilancio fornito da un portavoce dell'operazione, Ahmed Al Rwayaty, citato da Libya's Channel su Twitter. Negli scontri sono morti in totale oltre 93 combattenti delle forze libiche, 200 i feriti: solo ieri l'ospedale centrale di Misurata ha ricevuto i corpi di 11 persone e 35 feriti tra le fila delle forze fedeli al governo di unità nazionale di Fayez al Sarraj.

Canale Panama: prima nave entrata nelle nuove chiuse

Inaugurazione ufficiale dell'opera il 26 giugno



(ANSA) - PANAMA, 10 GIU - La prima nave 'Postpanamax' è entrata nel nuovo Canale di Panama stando le nuove chiuse dal lato dell'Oceano Atlantico. La nave, La Baroque, una bulk carrier da 64.000 tonnellate di stazza, lunga 255 metri, è arrivata a Panama dopo aver toccato i porti di Shanghai, Gibilterra e New York negli Stati Uniti. L'inaugurazione ufficiale dell'opera - conclusa in sette anni con un costo di circa 5,2 miliardi di dollari da parte di un consorzio guidato dall'italiana Salini Impregilo - avverrà il prossimo 26 giugno in presenza di diversi capi di Stato mondiali e rappresentanze governative al massimo livello.