



Primo Piano:

- **Riforma de Porti** (La Gazzetta Marittima, La Sicilia, Gazzetta del Sud, The Medi Telegraph, quotidianodisicilia.it, Ansa)
- **Naples Shipping Week** (Ferpress, Ansa, Informatore Navale, Il Nautilus, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Venezia:

"...il patrimonio ferroviario del Porto di Venezia..." (Il Nautilus)

Genova:

"...Il terminal Vte resta senza binario..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Doria: "Io Assente? Non è vero: ho fatto molto per il porto"..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Propeller Genova il nuovo vertice..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Pesa VGM al Vespucci..." (La Gazzetta Marittima)

"...Livorno, in arrivo un altro colpo mortale..." (La Gazzetta Marittima)

"...L'Accademia giapponese in visita a Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...presidente AP Ancona Giampieri a Assemblea Medi Cruise..." (Ansa)

"...Ram ed Ancona sui "Green Ports"..." (La Gazzetta Marittima)

"...Polizia antibia, arrivano anche due moto d'acqua: soccorsa una barca a vela..." (Ancona Today)

Napoli:

"...Crociere, Napoli fra le mete preferite. Ma mancano spazi..."

(The Medi Telegraph)

"...E' uscito lo "speciale Porto di Napoli"..." (The Medi Telegraph)

"...Porto, canoni mai riscossi e fondi europei inutilizzati. Ma il presidente non c'è..." (A&F)

Salerno:

"...crescita commerciale e tutela dell'ambiente da primato..."

(Informatore Navale, Il Nautilus)

"...Porto Salerno, Arpac certifica qualità dell'aria..."

(Informazioni Marittime)



Gioia Tauro:

"...Automotive, Grimaldi sbarca a Gioia Tauro in alleanza con Blg..."(Bollettino Avvisatore Marittimo)

Messina:

"...Messina-Barcellona, protocollo d'intesa..." (La Gazzetta Marittima)

"...De Cola: "A ciascuno le sue responsabilità"..." (Gazzetta del Sud)

"...Il Prg del porto è vicino al decollo dopo..61 anni..."

(Gazzetta del Sud,Tempo Stretto)

"...L'estate in fiera si può "salvare"..." (Gazzetta del Sud)

"...Tremestieri, la Regione vuole gli atti..." (Gazzetta del Sud)

Altre notizie dai porti Italiani e Stranieri

Focus:

- **Inaugurato il Canale di Panama** (Ferpress, Ansa, Informatore Navale, The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore, La Sicilia, Il SecoloXIX, La Repubblica Ge, Corriere della Sera, Il Mattino, La Repubblica, Il Messaggero,

DAL DOCUMENTO DELLA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE PER IL TRASPORTO SU FERRO

Riforma portuale e intermodalità terrestre così MIT e Ferrovie riscrivono la mappa

Le linee di sviluppo per i collegamenti tra interporti, scali marittimi e piattaforme logistiche nazionali in relazioni alle grandi direttrici europee - Le connessioni dell'ultimo miglio verso il mare



Figura 14 - Localizzazione delle azioni di breve-medio periodo da Piano Commerciale NN (PNC) 2015

Corridoio Mediterraneo • Modulo 750m Torino-Trieste (Fase) 2016	Corridoio Baltico-Adriatico • Modulo 750m • Potenziamento nodo di Udine 2020
Corridoio Reno-Alpi • PCBO linee Chiasso e Luino • Modulo 750m linee Chiasso, Luino e Domodossola via Arona e Borgomanero 2018-2020	Corridoio Scandinavia-Mediterraneo • PCBO Ancona-Bari-Taranto • Modulo 750m 2016-2018
Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (porti alto Tirreno) • PCBO Breanero-Livorno/La Spezia • Modulo 750m (fase) 2017-2020	Potenziamento collegamenti e impianti nei porti core • Trieste • Genova • Livorno • La Spezia • Ancona • Napoli • Taranto • Gioia Tauro
Potenziamento inland terminal • Milano Srestamento • Modena Marzaglia • Bari Lamasinata 2016-2020	

ROMA - Le fibrillazioni della politica dopo i risultati delle amministrative s'intrecciano con le urgenze delle riforme nazionali che, complice anche gli ultimi sussulti per il Brexit in Gran Bretagna, sembrano aver subito una battuta d'arresto. Invece da Roma gli uffici del MIT (ministero Infrastrutture e Trasporti) sono ormai quotidianamente impegnati su due direttrici: i passaggi nelle commissioni parlamentari per la riforma dei porti e l'impegno con la UE per il potenziamento del trasporto ferroviario delle merci, con riferimento diretto alla rete degli interporti e alle connessioni "ultimo miglio" con i porti. Con il programma che, espresso nel "Discussion Paper" dello scorso febbraio nella struttura tecnica di missione, entra oggi nel vivo con il seguente elaborato di sintesi.

Pianificazione e governance dei terminal intermodali

Con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, il Governo italiano ha individuato, nel luglio 2015, un percorso di riorganizzazione della governance e di aggregazione delle Autorità Portuali tendente a migliorare la competitività della rete degli approdi marittimi. Lo stesso documento affronta anche il tema centrale del coordinamento tra le piattaforme logistiche e della migliore utilizzazione della capacità produttiva esistente, evitando di realizzare ulteriori investimenti che non siano coerenti con il disegno dei corridoi e dei nodi europei. "L'offerta por-

(segue a pagina 14)

Riforma portuale

tuale delle piattaforme logistiche disponibile non tiene debitamente in conto gli attuali livelli e le caratteristiche della domanda, e presenta, in particolare nel settore degli interporti, vari casi di capacità non utilizzata e sovradimensionamento degli impianti realizzati. Sotto altri profili, invece, la più recente evoluzione della domanda ha evidenziato andamenti differenziati dei vari segmenti e a dispetto di un contesto generalmente debole, per alcuni di essi si è reso necessario effettuare investimenti rilevanti.

Appare necessario, dunque, applicare anche a interporti e piattaforme logistiche e intermodali una logica di dimensione sovra-territoriale per aggregare e semplificare un assetto che, nel corso dei passati decenni, ha assecondato logiche di provincialismo e di localismo incompatibili con la globalizzazione dei mercati e della logistica. E' per questa ragione che il disegno di legge di riforma degli interporti, presentato ormai tre legislature fa, si proponeva di procedere verso la costituzione di Piattaforme Logistiche Territoriali, intese come "il complesso di infrastrutture e servizi presenti su un territorio interregionale destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per il territorio nazionale, al fine di interconnessione e per la competitività del Paese".

Più in generale gli elementi qualificanti dei tentativi di riforma che non sono andati in porto riguardano:

- le piattaforme logistiche territoriali, questo passaggio dal concetto di interporto a quello di piattaforma logistica territoriale è connesso alle revisioni contenute nell'Allegato Infrastrutture della Legge di Stabilità del 2006, ed indica aree territoriali caratterizzate dal omogeneità connettiva. Le linee guida del piano nazionale della logistica, presentate dal Governo nel gennaio 2011, ma mai poi attuate, individuavano 6 piattaforme logistiche (Nord Ovest, Nord Est; Tirrenico Adriatico Nord; Tirrenico Adriatico Centrale; Tirrenico Sud; Mediterraneo Sud. Va osservato che non avrebbe molto senso disciplinare piattaforme logistiche territoriali solo con riferimento alle strutture inland, ma occorrerebbe collegare questa evoluzione, importante in particolare sotto il profilo della governance, anche alla riforma dei porti, che avvia ora il suo percorso di discussione parlamentare successivamente alla presentazione del documento strategico da parte del governo.

- la costituzione di un Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, organismo istituito presso

il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;

- la definizione e l'approvazione di un Piano generale per la intermodalità, provvedendo in tale sede alla definizione delle piattaforme logistiche territoriali ed alla relativa disciplina amministrativa;

- i requisiti per la individuazione di un nuovo interporto (disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici, naturalistici e ed urbanistici che ne compromettano la fattibilità; collegamenti con le altre infrastrutture, coerenza con i corridoi trans europei di trasporto, recupero o riutilizzazione di strutture preesistenti); va notato che nel corso della discussione sono stati eliminati riferimenti ad un numero minimo di coppie di treni settimanali (nella mia valutazione tra 10 e 15) che garantissero effettivamente la funzione di interscambio modale;

- la natura della gestione degli interporti, che "costituisce attività di prestazione di servizi rientrante tra le attività aventi natura commerciale"; in questo modo gli interporti "agiscono in regime di diritto privato", anche se l'utilizzo di risorse pubbliche è disciplinato dalle norme sulle contabilità di Stato e dal codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture;

- il potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali, si tratta di una questione strategica, perché la competitività logistica è sempre più connessa alle soluzioni tecnologiche di connessione che vengono messe in campo, ma anche perché gli esperimenti che sinora sono stati implementati hanno condotto

a risultati poco soddisfacenti; la costruzione di una piattaforma logistica nazionale resta una questione aperta, che non può però condurre alla continua dilapidazione di fondi pubblici che continuano a non dare risultati;

- nelle piattaforme logistiche territoriali viene consentito, nel rispetto delle normative sui rifiuti e sul trasporto delle merci pericolose, l'espletamento di queste attività, al fine di favorire la diversificazione modale e la sicurezza dei trasporti;

- per accelerare la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di viabilità, nonché quelle dei parcheggi, definite nell'ambito del Piano generale della intermodalità, viene introdotto lo strumento dell'accordo di programma; se tale accordo non viene approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza, decade l'assegnazione dei finanziamenti al progetto.

Indipendentemente dalla costituzione o meno delle "Piattaforme Logistiche Territoriali", e degli altri punti succitati, agli interporti tocca un difficile quadrante del cerchio: devono cavalcare al tempo stesso la miopia, sapendo guardare bene da vicino il tessuto economico locale,

diventandone punto di riferimento con capacità crescente di attrazione, e l'ipermetropia, sapendo guardare lontano, ai grandi flussi internazionali del trasporto delle merci, che ormai è guidato da un processo di marittimizzazione dei flussi, per cui la parte terrestre delle connessioni è diventata progressivamente un ultimo miglio che si è esteso di portata e di dimensione.

Questo doppio salto concettuale verso il futuro implica investimenti strategici nei servizi, che possono essere di effettivo supporto alle comunità di imprese che decidono di mettere le proprie radici logistiche negli interporti. Si tratta in particolare di sviluppare:

- servizi per l'internazionalizzazione, favorendo lo sviluppo di connessioni trasportistiche, in particolare intermodali, verso i mercati di sbocco per le produzioni locali e dai mercati di provenienza dei semilavorati e delle materie prime strategiche per il sistema industriale territoriale, essere nodo del "core network" della rete trans-europea costituisce elemento vitale per la strategia degli interporti italiani. Gli operatori internazionali vanno inoltre incoraggiati affinché investano in servizi in grado di generare traffico ferroviario anche da/per il Sud Italia;

- efficienti relazioni con i principali porti, che rappresentano, e sempre più rappresenteranno, lo snodo primario degli scambi, innovando, in una logica di sistema, nelle procedure doganali, nei sistemi di controllo, nella regolazione degli accessi, in tutte quelle funzioni, insomma, che devono limitare i vincoli burocratici che ancora oggi caratterizzano i punti di snodo della nostra rete trasportistica;

- attrattività di investimenti, non solo e non tanto nella tradizionale attività di sviluppo immobiliare per la logistica, quanto invece nella capacità di attirare nuove forze produttive a scegliere le aree limitrofe agli interporti per avviare nuove imprese; inseguire merci lontane per attrarle verso gli interporti è sempre più difficile.

Peraltro, le prime esperienze messe in campo da Terminali Italia (società del Gruppo FS) e alcune società interportuali per la gestione collaborativa - attraverso la stipula di Contratti di Rete - dei servizi terminalistici di ultimo miglio ferroviario (in prima battuta presso i terminali di Verona, Bologna e Bari) e per la realizzazione dei cluster di terminal di prossimità (Bologna e Parma), definiscono un'impalcatura che si muove nella direzione dell'efficientamento dei processi e della creazione di un sistema integrato di servizi capace di interfacciarsi e rispondere alle nuove esigenze degli stakeholder internazionali (siano essi Shipper oppure Operatori Intermodali)

Insomma, occorre riscrivere la mappa strategica per gli interporti e i terminali intermodali del ventunesimo secolo. Un pezzo del futuro dell'Italia, dipende anche dal successo di questa sfida. Si tratta di cucire in un tessuto organico gli indirizzi decisi dalla Commissione Europea sulle Reti e sui nodi dei corridoi TEN-T, la programmazione e la riforma del Governo sulla portualità e la riforma, ancora da definire, del sistema nazionale degli interporti.

Si dovrebbe, peraltro, anche attentamente valutare, mediante analisi costi benefici, la costruzione di nuovi interporti, che deve essere concessa qualora dimostrata come assolutamente necessaria al sistema-Paese, piuttosto preferendo l'implementazione di politiche di incentivazione alle aziende per spingerle alla localizzazione entro infrastrutture già esistenti, nell'ottica anche di un consumo il più possibile virtuoso del territorio.

Azioni di filiera per il sistema interportuale

In parallelo, si potrebbe anche ragionare su un programma specifico di filiera per il sistema interportuale e le piattaforme logistiche, che non si limiti quindi ad incentivare i servizi intermodali, ma che, a fronte di una notevole concentrazione delle risorse, "costringa" gli interporti a sviluppare una progettualità condivisa e consistente, sulla base della quale realizzare contratti di rete. In questa ipotesi si potrebbero finanziare uno o più progetti organici ed integrati (il cui onere ricadrebbe sugli interporti ed in cui potrebbero non solo i collegamenti intermodali tra interporti, o tra questi ed i porti o altre piattaforme logistiche, ma anche interventi infrastrutturali per la risoluzione di bottleneck nell'ultimo miglio ferroviario, integrazione della promozione e del marketing, interventi di corridoio doganale, integrazione e standardizzazione delle ICT).

In altri termini, con questa "seconda via" si spingerebbero gli interporti stessi a sviluppare una visione di sistema, a superare i localismi, a scegliere i partner più rilevanti per definire un progetto vincente ed a promuovere collegamenti ed iniziative di integrazione forti. In pratica il piano dell'intermodalità lo costruirebbero gli interporti stessi sulla base di un framework delineato a livello centrale e così come accade per numerosi programmi europei, si andrebbe a co-finanziare una data percentuale dei costi di attuazione del progetto.

Tale soluzione, però, non risulta certo né semplice né di rapidissima implementazione: sarebbe necessario innanzitutto che il Ministero predisponga il Programma, le linee guida, l'organo di gestione, la cui

La riforma del sistema portuale incassa anche il gradimento di Assoportl, Fedarlinea e piloti

In Senato le audizioni delle associazioni di categoria

Si alla riforma portuale e a tutte le innovazioni introdotte dal Governo per ridare efficienza e competitività al sistema dei porti e della logistica italiani.

E' pieno il sostegno alla riforma espresso da Assoportl che propone, inoltre, l' inserimento, fondamentale, così come suggerito in Commissione al Senato, di 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.

«L' Associazione dei porti italiani ha ribadito pochi giorni fa 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, Assoportl 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 nu merosi 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 ferro bonus, 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, Assoportl ha formulato quattro proposte tecniche: salvaguardia della natura operativa specifica delle Autorità portuali, 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

- segue

Marittima, soprattutto in tema di sicurezza portuale complessiva e della navigazione nello specifico; E ancora la 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.

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.

«Della riforma portuale «apprezziamo la riduzione delle Autorità portuali, in tempi passati avevamo addirittura ipotizzato che non fossero 15 ma anche meno». Così il rappresentante di Fedarlinea in audizione davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato sulla riforma portuale.

«Il Governo però - secondo Fedarlinea- è chiaramente caduto in contraddizione, perché se lo spirito è quello dell'accorpamento, non ha ragion d'essere la proroga che consente un regime transitorio di 3 anni per alcune autorità portuali».

Sulla partecipazione degli investitori agli aspetti decisionali, l'associazione di cabotaggio nazionale crede che «aver eliminato la loro partecipazione è stato un errore, vero che i comitati portuali non funzionavano bene, ma non era questa la soluzione. Sarebbe stato meglio risolvere con l'ordinamento attuale i problemi di conflitto di interesse».

La riforma portuale è «una proposta sostanzialmente condivisibile sotto il profilo della sicurezza degli scali, si tratta di un piano concretamente ridisegnato e noi siamo estremamente favorevoli al riordino, concentrando le strutture nei porti principali» ha invece affermato il rappresentante dell'Unione piloti marittimi in audizione davanti alla commissione Lavori Pubblici del Senato.

Conclusa la "due giorni" di studi all' Università

La riforma dei porti e le sue incognite

Le nuove Authority e le "sfide" internazionali

Tornare ad essere competitivi in un contesto internazionale in continua evoluzione. Punta al rilancio della portualità e della logistica il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali". Il provvedimento, che presenta diverse novità - tra cui la riorganizzazione dei porti italiani in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nei porti definiti "core" dalla Comunità Europea - , è al centro della due giorni di studi "L' ordinamento dei porti italiani: profili organizzativi, gestionali e di regolazione" organizzata dalla facoltà di Giurisprudenza e dal Cust e al via venerdì. Un' occasione per esaminare i contenuti della riforma. «Il trasporto marittimo - ha sottolineato la prof. Elda Turco Bul gherini, dell' Università "Tor Vergata" di Roma - è fondamentale per l' economia. La portualità italiana fatica a competere con altre realtà. Ci auguriamo che attraverso questo provvedimento si possa colmare questo gap». La riforma non potrà prescindere dalla normativa europea: «Nel 2013 la Commissione europea - ha spiegato la prof.

Francesca Pellegrino, dell' Università di Messina - ha presentato una proposta di regolamento che mira a incrementare l' efficienza dei porti. La riforma dovrà coordinarsi con questa proposta perché la politica dei porti europei e la revisione del sistema italiano sono strettamente legati». Non mancano le perplessità: «Il diverso numero di porti compresi nella circoscrizione del porto core - ha detto il prof.

Giuseppe Vermiglio, già ordinario di diritto della navigazione - si riflette sulla composizione degli organi di gestione e sulla composizione del tavolo di partenariato e, incidendo sull' efficienza delle strutture organizzative e procedurali, altera la concorrenza tra i sistemi». La riforma, secondo il prof. Mauro Casanova, dell' Università di Genova, «uccide l' autonomia delle Autorità portuali, somma porti di diversa natura, e soprattutto vuole evitare la concorrenza tra i porti stessi. Sarà difficile per una realtà portuale non abituata ad essere concorrenziale competere a livello internazionale».

ROBERTA CORTESE

The Medi Telegraph

Convegno organizzato da Ateneo e Cust

Il sistema portuale peloritano alla ricerca della competitività

Il decreto di riorganizzazione e semplificazione delle Authority presenta importanti novità gestionali

Tornare ad essere competitivi all'interno di un contesto internazionale in continua evoluzione. Punta proprio al rilancio della portualità e della logistica il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali". Il provvedimento, che presenta diverse novità - tra queste, la riorganizzazione dei porti italiani in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti core dalla Comunità Europea -, è al centro della due giorni di studi "L'ordinamento dei porti italiani: profili organizzativi, gestionali e di regolazione", organizzata dalla facoltà di Giurisprudenza e dal Cust e al via ieri all'Università.

Un'occasione per esaminare i contenuti della riforma messa a confronto con la normativa vigente e alla luce delle più recenti linee di indirizzo dell'Unione.

«Il trasporto marittimo - ha sottolineato la prof. Elda Turco Bulgherini, dell'Università "Tor Vergata" di Roma - è fondamentale per l'economia. La portualità italiana fatica a competere con altre realtà. Ci auguriamo che attraverso questo provvedimento si possa colmare questo gap». La riforma non potrà prescindere dalla normativa europea: «Nel

2013 la Commissione europea - ha spiegato la prof. Francesca Pellegrino, dell'Università di Messina - ha presentato una proposta di regolamento che mira a incrementare l'efficienza dei porti. La riforma di prossima emanazione dovrà coordinarsi con questa proposta perché la politica dei porti europei e la revisione del sistema italiano sono strettamente legati». Nel corso dei lavori sono stati poi messi in evidenza i punti del provvedimento che suscitano maggiori perplessità: «Il diverso numero di porti compresi nella circoscrizione del porto core -ha detto il prof. Giuseppe Vermiglio, già ordinario di diritto della navigazione presso il nostro ateneo - si riflette sulla composizione degli organi di gestione e sulla composizione del tavolo di partenariato e, incidendo sull'efficienza delle strutture organizzative e procedurali, altera la concorrenza tra i sistemi». «Questa riforma -ha spiegato il prof. Mauro Casanova, dell'Università di Genova - uccide l'autonomia delle Autorità portuali, somma porti di diversa natura, e soprattutto vuole evitare la concorrenza tra i porti stessi. Sarà difficile per una realtà portuale non abituata ad essere concorrenziale competere a livello internazionale». Ai lavori sono intervenuti inoltre i prof. Luigi D'Andrea, Maria Piera Rizzo, Stefania Bevilacqua e Carlo Vermiglio.

ROBERTA CORTESE

Mobilità sempre più integrata

E' in arrivo il Marebonus per «trasferire» i mezzi pesanti dalle strade al mare

Per le autostrade del mare potrebbero pare stia per arrivare il momento giusto. La Legge di Stabilità, infatti, confermato i contributi alle imprese che sceglieranno di utilizzare le vie d'acqua per far muovere le merci nel Paese o alla volta delle destinazioni dell'Ue passando, naturalmente, per i porti.

Il Governo, infatti, ha previsto uno stanziamento di oltre 130 milioni di euro in tre anni. Lo scopo è quello di recuperare il vecchio Ecobonus, ribattezzato Marebonus. L'obbiettivo dichiarato - che si dovrebbe raggiungere attraverso la società Ram, braccio operativo del ministero dei Trasporti - è quello di consolidare l'intermodalità nei trasporti, favorendo il «dialogo» tra mezzi pesanti e compagnie di navigazioni che ha consentito, tra il 2007 e il 2010, di incrementare del 22,3% l'utilizzo della nave da parte dei mezzi pesanti.

Il finanziamento del 2016 è di 45,4 milioni di euro, il prossimo anno sarà di 44,1 milioni e 48,9 milioni in quello successivo. L'Ecobonus concedeva agli autotrasportatori un rimborso fino al 30% del costo dei biglietti marittimi, il Marebonus verrà assegnato agli armatori (sia italiani che comunitari) a cui è data la facoltà di

utilizzare fino al 30% del contributo ricevuto per investimenti necessari a sviluppare le autostrade del mare. La parte restante, invece, dovrà essere utilizzata dagli stessi armatori per ridurre le tariffe agli autotrasportatori, a cui possono essere attribuiti degli sconti maggiori, quanto maggiore è il volume di merce caricata. Una soluzione che consentirebbe di evitare la scure di Bruxelles, che in passato ha bocciato l'Ecobonus, avendolo considerato un aiuto di Stato.

Che il momento del lancio definitivo di questa importante via sia giunto viene da slime recenti secondo cui l'autostrada del mare nel settore lungo raggio, in Sicilia vale due miliardi di euro l'anno poiché coinvolge 500mila Tir l'anno, che con 6-7 milioni di metri lineari, coprendo il 40% del traffico gommato.

«Sarebbe importante costituire un osservatorio permanente sull'economia della risorsa mare, che veda la partecipazione accanto al Consiglio nazionale dei commercialisti anche autorevoli rappresentanti del mondo imprenditoriale e professionale che operano in campo marittimo -portuale» ha sostenuto a questo proposito Achille Coppola, segretario nazionale dei commercialisti italiani presentando il forum nazionale "L'economia del mare quale risorsa per lo sviluppo: in novazione strategica e rilancio", promosso dal Cndcec in collaborazione con l'Odcec di Genova che si è svolto il 17 giugno nel capoluogo ligure.

- segue

«Il tutto finalizzato a produrre una serie di proposte di interventi normativi o amministrativi - ha aggiunto Coppola - che potrebbero contribuire allo sviluppo: l' economia del **mare**, in Italia, crea valore per oltre 32 miliardi di euro e dà lavoro a circa mezzo milione di persone».

L' iniziativa vede il coinvolgimento dei professionisti delle città italiane a a spiccata vocazione **armatoriale** e **marittima**, ossia: Genova, Bari, Gioia Tauro, Napoli, Palermo e Venezia e importanti economisti tra cui Arturo Capas so, docente di Economia aziendale alla Luiss di Roma, il quale ha ricordato che «la ricchezza prodotta si propaga in tutto il territorio nazionale, non riguardando soltanto i territori che si affacciano sul **mare**, e riveste un ruolo fondamentale nell' integrazione dell' Italia nei mercati internazionali».

Riflessioni che partono dalla necessità di inserire sempre più la risorsa **mare** in una rete logistica nazionale ed europeo efficiente e sostenibile, dai valichi ai porti e viceversa per centrare l' obiettivo comunitario che impone, sulle lunghe tratte, il trasferimento del 30% delle merci dalla terra al **mare** entro il 2030 e il 50% entro il 2050

PAOLO F. MINISALE.

Il Piano di Delrio è sbagliato per il Nord come per il Sud

Crescita limitata a Nord e degrado per Sicilia e Calabria

A pochi mesi dal suo varo, il Piano Strategico della **Portualità** e della Logistica targato Delrio si mostra inadeguato, ma nessuna voce si leva dalla sua principale vittima, l'estremo sud d'Italia, per contestarne i contenuti. Relegare alla sola funzione di transshipment gli scali geograficamente meglio posizionati Taranto, Gioia Tauro e Augusta riservando a quelli settentrionali il ruolo di continental gateway, si dimostra una scelta tragicamente sbagliata. Ha iniziato Federagenti, segnalando la scarsa convenienza delle navi portacontainer di ultimissima generazione a scalare Genova a causa della limitatezza del suo bacino di riferimento. Un'area troppo limitata per giustificare una toccata di colossi da oltre 16 mila teu; col forte rischio di non riuscire ad ammortizzare gli investimenti necessari a ospitare i nuovi giganti del mare. Ma ancora più significativo è il recente articolo pubblicato da un'importante rivista economica nazionale, nel quale si spiega come l'apertura del traforo del Gottardo renda ancora più conveniente alle aziende padane rivolgersi ai porti del Mare del Nord anziché a quelli liguri e giuliano-veneti. Già oggi dalla Svizzera non arriva un grammo di merce da e per i porti liguri scrive Milano Finanza del 10 Giugno; la stessa cosa si dirà per Trieste e Venezia dopo l'inaugurazione del nuovo Brennero. Gli **interporti** del centronord sottoscrivono accordi con Rotterdam nella speranza di raccogliere le briciole che sfuggono ai grandi European Distribution Center di Duisburg e dintorni. Torna alla mente il contenuto del Verbale di una riunione tenuta al MIT il 12 dicembre 2014, nel quale si suggeriva di ipotizzare forme di accordi/alleanze e porsi in posizione ancillare rispetto ai porti nordeuropei. Insomma, erano chiare fin d'allora le conseguenze di una politica che è troppo generoso definire miope. E' evidente che Genova non potrà mai avere nulla più di Marsiglia, né Trieste di Koper e che l'unico modo per competere efficacemente con i grandi porti del Mare del Nord passa dalla valorizzazione dei porti al centro del Mediterraneo, da collegare subito in AC alla rete ferroviaria europea. Nel rispetto delle direttive dell'Ue che impongono il trasferimento da gomma a ferro di una parte rilevante del trasporto merci entro il 2020. Ben vengano i 3,3 mld di euro stanziati da Rfi per potenziare le linee ferroviarie nella vicinanza dei valichi alpini, ma deve essere chiaro a chi ci governa che la pseudo strategia del Piano accentua l'isolamento del

- segue

Meridione italiano come si possono, poi chiederne i voti? - e mortifica gli scali del Norditalia. Con pesanti riflessi per l'industria manifatturiera nazionale, preso atto che si è consolidato un flusso costante di treni che dagli **interporti** piemontesi e lombardi raggiungono il Mare del Nord con merci italiane. Le puntuali analisi di Federagenti e Milano Finanza e la crisi di Taranto e Gioia Tauro confermano che la strategia indicata nel Piano Nazionale della **Portualità** è suicida e meraviglia che nessun politico meridionale se ne sia accorto. Parafrasando Talleyrand, il cinico e abile Ministro degli Esteri di Napoleone e del Luigi pre e post rivoluzione, il Piano Delrio si sta dimostrando peggio che un crimine, un errore.

GIOVANNI MOLLICA

Authority per una strategia di sistema dei porti

Ceriscioli, campanilismi superati, unico centro decisionale



(ANSA) - PESARO, 25 GIU - L'Autorità portuale di Ancona come Authority di sistema, in grado di rafforzare le potenzialità di tutti i porti delle Marche, in una strategia unitaria. Ne ha parlato a Pesaro il presidente della Regione Luca Ceriscioli, intervenuto all'incontro 'Porti delle Marche, un'opportunità da valorizzare'. "La nuova legge sui porti e le Autorità - ha detto il governatore - ci permette di guardare al futuro della portualità marchigiana in una strategia nazionale, che finalmente, dopo 30 anni di dibattiti e tentativi di riforma, mette al centro un'idea per superare il frazionamento. Per anni abbiamo avuto tanti porti statali, in un'ottica campanilistica, mentre il sistema diventava più complesso e richiedeva risposte più robuste, veloci e con meno centri decisionali. Ora la riforma è arrivata e propone una scala più ampia, i tre porti statali di Pesaro, Ancona e San Benedetto del Tronto non si relazioneranno più con Roma, ma con un unico centro decisionale che sarà nelle Marche

Naples Shipping Week: al via Lunedì 27 giugno. Nuove tecnologie, Governace porti e sostenibilità



(FERPRESS) – Napoli, 24 GIU – Lunedì 27 giugno inaugura la II edizione della Naples Shipping Week, interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare. L'evento è organizzato da Propeller Club Port of Naples e Clickutility Team e promosso da Regione Campania, Comune di Napoli e Autorità Portuale di Napoli.

Oltre 200 i relatori coinvolti nei 40 eventi a calendario per gli operatori del settore e non, tra cui si segnala in particolare l'8a edizione di PORT&SHIPPINGTECH, forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main conference della manifestazione. Innovazioni tecnologiche, governance dei porti, autostrade del mare, sicurezza e welfare, combustibili rinnovabili, nuovi mercati sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la settimana che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà eventi speciali e iniziative culturali e divulgative aperti alla cittadinanza.

“La Naples Shipping Week –sottolinea il presidente Giuseppe D’Amato – gratifica l’orgoglio partenopeo dello shipping, storicamente insediato nel nostro territorio, e riconferma l’importanza di Napoli. Il capoluogo campano è infatti all’avanguardia in Italia grazie alla presenza del 50 per cento circa della flotta mercantile nazionale, costituita da navi moderne e tecnologicamente avanzate e che fanno capo ad armatori della Provincia di Napoli, confermando la leadership napoletana già presente da tempo del Regno delle due Sicilie. Abbiamo a Napoli anche l’unica Università dello Shipping in Italia (la prestigiosa Università Parthenope) e la Fondazione IPE (che svolge Master annuali di eccellenza in Shipping e Logistica). Pertanto – aggiunge D’Amato – Napoli merita una grande e prestigiosa Shipping Week affinché la sua eccezionale tradizione marinara, passata e presente, possa essere riconosciuta in tutto il mondo”.

“Questa seconda edizione della Naples Shipping Week – aggiunge Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Club Port of Naples – metterà in mostra le grandi capacità del cluster marittimo napoletano e campano, contribuendo a rinsaldare il rapporto fra il Porto e la città, restituendo slancio ed entusiasmo allo scalo di Napoli. Con quest’evento, gemellato con la città di Genova, offriamo ad anni alterni una manifestazione dedicata alla cultura e all’economia del mare. Napoli per sette giorni diventerà la capitale dello shipping grazie a un grande evento internazionale che coinvolgerà i principali attori riuniti qui per discutere di temi importanti e attuali. A questo si aggiunge la presenza per tutta la settimana dell’Amerigo Vespucci, la nave scuola della Marina Militare, orgoglio di tutti noi e la scelta delle Capitanerie di Porto di organizzare a Napoli il MedForum, la riunione di tutte le Guardie Costiere del Mediterraneo in un momento certamente delicato per il nostro Mare”.

Numerosi gli ospiti di rilievo e le autorità che hanno confermato la propria presenza ai lavori, tra cui si segnalano: Teresa Alvaro, Direttore Centrale Tecnologie per l’innovazione, Agenzie delle Dogane; Andrea Annunziata, Presidente, Autorità Portuale di Salerno; Antonio Basile, Commissario Straordinario, Porto di Napoli; Antonio Cancian, Presidente, Rete Autostrade Mediterranee Spa; Paolo D’Amico, Presidente Federazione del Mare; Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Vincenzo De Luca, Presidente, Regione Campania; Luigi De Magistris, Sindaco di Napoli; Gian Enzo Duci, Presidente, Federagenti; Contrammiraglio (C.P.) Arturo Faraone, Direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli; Lorenzo Forcieri, Presidente, Ligurian Ports; Emanuele Grimaldi, Presidente, Confindustria; Amedeo Lepore, Assessore Sviluppo Economico Regione Campania; Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante Logistico della Marina Militare; Ammiraglio Ispettore (C.P.) Vincenzo Melone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera; Luigi Merlo, Consigliere Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture; Pasqualino Monti, Presidente, Assoporti; Enrico Maria Puja, Direttore Generale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le Autorità Portuali e Trasporto Marittimo; Edoardo Rixi, Assessore Sviluppo Economico, Regione Liguria; Ivano Russo, Dirigente Gabinetto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Gabriele Toccafondi, Sottosegretario di Stato MIUR; Simona Vicari, Sottosegretario di Stato, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

- segue

“Port&ShippingTech, il Forum internazionale dedicato all’innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main conference della manifestazione,- sottolinea Carlo Silva, Presidente di ClickutilityTeam – è un evento congressuale consolidato che, grazie alla preziosa collaborazione con il cluster marittimo napoletano aggregato dal Propeller di Napoli, conferma la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati allo sviluppo del sistema logistico-portuale. Ai tradizionali temi — Green Shipping, Smart Port – Safety e Nuovi Mercati – -quest’anno si affiancheranno nuovi approfondimenti e spunti di riflessione dedicati al Welfare e alla Finanza grazie alle prestigiose collaborazioni che si sono consolidate tra un’edizione e l’altra”.

Anche in questa edizione l’intera città sarà coinvolta da conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all’innovazione tecnologica in campo marittimo e da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, la Stazione Zoologica Anton Dohrn, il Porto di Napoli, Villa Doria D’Angri, Piazza del Plebiscito, l’Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo campano.

Da lunedì 27 giugno la Naples Shipping week

Fino al 2 luglio, 200 relatori in 40 eventi



(ANSA) - GENOVA, 25 GIU - Lunedì 27 giugno si inaugura la seconda edizione della Naples Shipping Week, interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata da Propeller Club Port of Naples e ClickutilityTeam che animerà il capoluogo campano fino al 2 luglio prossimo. Oltre 200 i relatori coinvolti nei 40 eventi a calendario per gli operatori del settore e non, tra cui l'ottava edizione di Port&Shippingtech, forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, la Main conference della manifestazione, che si terrà alla Stazione Marittima. Innovazioni tecnologiche, governance dei porti, autostrade del mare, sicurezza e welfare, combustibili rinnovabili, nuovi mercati sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la settimana che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà eventi speciali e iniziative culturali e divulgative aperti alla cittadinanza. Per l'occasione arriverà a Napoli la nave scuola Amerigo Vespucci della Marina Militare che rimarrà a Napoli tutta la settimana e sarà visitabile. Il supporto della Marina Militare alla manifestazione prevede anche l'apertura della base navale per seminari, convegni e appuntamenti teatrali. Il 1 luglio in piazza Plebiscito alle 19 ci sarà il concerto della Banda della Marina Militare con la partecipazione della soprano Nathalie Choquette. Anche in questa edizione l'intera città sarà coinvolta da conferenze e incontri e da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, la Stazione Zoologica Anton Dohrn, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Piazza del Plebiscito, l'Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo campano. (ANSA).

Napoli – 27 giugno /2 luglio 2016: AL VIA LA II EDIZIONE DELLA NAPLES SHIPPING WEEK



Napoli, 24 giugno 2016 – Lunedì prossimo, 27 giugno, si inaugura la II edizione della Naples Shipping Week, interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata da **Propeller Club Port of Naples e ClickutilityTeam** che animerà il capoluogo campano fino al **2 luglio** prossimo. Oltre **200** i relatori coinvolti nei **40** eventi a calendario per gli operatori del settore e non, tra cui si segnalano: l'**8^** edizione di **PORT&SHIPPINGTECH**, forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main conference della manifestazione e la **CENA MEDITERRANEA**, evento conclusivo riservato ai partecipanti della Naples Shipping Week, che si svolgerà a **PALAZZO REALE**, luogo simbolo di Napoli. Innovazioni tecnologiche, governance dei porti, autostrade del mare, sicurezza e welfare, combustibili rinnovabili, nuovi mercati **sono alcuni dei temi** che saranno affrontati durante la settimana che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà **eventi speciali** e iniziative **culturali ed educative aperte alla cittadinanza**

*La Naples Shipping Week – sottolinea il presidente **Giuseppe D'Amato** – gratifica l'orgoglio partenopeo dello shipping, storicamente insediato nel nostro territorio, e riconferma l'importanza di Napoli. Il capoluogo campano è infatti all'avanguardia in Italia grazie alla presenza del 50% circa della flotta mercantile nazionale, costituita da navi moderne e tecnologicamente avanzate e che fanno capo ad armatori della Provincia di Napoli, confermando la leadership napoletana già presente da tempo del Regno delle due Sicilie. Abbiamo a Napoli anche l'unica Università dello Shipping in Italia (la prestigiosa Università Parthenope) e la Fondazione IPE (che svolge Master annuali di eccellenza in Shipping e Logistica). Pertanto – aggiunge D'Amato – Napoli merita una grande e prestigiosa Shipping Week affinché la sua eccezionale tradizione marinara, passata e presente, possa essere riconosciuta in tutto il mondo.*

*Questa seconda edizione della Naples Shipping Week – aggiunge **Umberto Masucci**, Presidente **The International Propeller Club Port of Naples** – metterà in mostra le grandi capacità del cluster marittimo napoletano e campano, contribuendo a rinsaldare il rapporto fra il Porto e la città, restituendo slancio ed entusiasmo allo scalo di Napoli. Con quest'evento, gemellato con la città di Genova, offriamo ad anni alterni una manifestazione dedicata alla cultura e all'economia del mare. Napoli per sette giorni diventerà la capitale dello shipping grazie a un grande evento internazionale che coinvolgerà i principali attori riuniti qui per discutere di temi importanti e attuali. A questo si aggiunge la presenza per tutta la settimana dell'**Amerigo Vespucci**, la nave scuola della Marina Militare, orgoglio di tutti noi e la scelta delle Capitanerie di Porto di organizzare a Napoli il **MedForum**, la riunione di tutte le Guardie Costiere del Mediterraneo in un momento certamente delicato per il nostro Mare.*

- segue

Numerosi gli ospiti di rilievo e le **autorità** che hanno confermato la propria presenza ai lavori, tra cui si segnalano: **Teresa Alvaro**, Direttore Centrale Tecnologie per l'innovazione, Agenzie delle Dogane; **Andrea Annunziata**, Presidente, Autorità Portuale di Salerno; **Antonio Basile**, Commissario Straordinario, Porto di Napoli; **Antonio Cancian**, Presidente, Rete Autostrade Mediterranee Spa; **Paolo D'Amico**, Presidente Federazione del Mare; **Graziano Delrio**, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Vincenzo De Luca**, Presidente, Regione Campania; **Luigi De Magistris**, Sindaco di Napoli; **Gian Enzo Duci**, Presidente, Federagenti; Contrammiraglio (C.P.) **Arturo Faraone**, Direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli; **Lorenzo Forcieri**, Presidente, Ligurian Ports; **Emanuele Grimaldi**, Presidente, Confitarma; **Amedeo Lepore**, Assessore Sviluppo Economico Regione Campania; Ammiraglio di Squadra **Donato Marzano**, Comandante Logistico della Marina Militare; Ammiraglio Ispettore (C.P.) **Vincenzo Melone**, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera; **Luigi Merlo**, Consigliere Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture; **Pasqualino Monti**, Presidente, Assoport; **Enrico Maria Puja**, Direttore Generale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le Autorità Portuali e Trasporto Marittimo; **Edoardo Rixi**, Assessore Sviluppo Economico, Regione Liguria; **Ivano Russo**, Dirigente Gabinetto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; **Gabriele Toccafondi**, Sottosegretario di Stato MIUR; **Simona Vicari**, Sottosegretario di Stato, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Port&ShippingTech, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main conference della manifestazione, - sottolinea Carlo Silva, Presidente di ClickutilityTeam - è un evento congressuale consolidato che, grazie alla preziosa collaborazione con il cluster marittimo napoletano aggregato dal Propeller di Napoli, conferma la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati allo sviluppo del sistema logistico-portuale. Ai tradizionali temi — Green Shipping, Smart Port – Safety e Nuovi Mercati – quest'anno si affiancheranno nuovi approfondimenti e spunti di riflessione dedicati al Welfare e alla Finanza grazie alle prestigiose collaborazioni che si sono consolidate tra un'edizione e l'altra.

Anche in questa edizione l'intera città sarà coinvolta da conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo e da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, la Stazione Zoologica Anton Dohrn, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Piazza del Plebiscito, l'Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo campano.

GLI ORGANIZZATORI

PROPELLER CLUB PORT OF NAPLES promuove l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei; favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime e dei trasporti internazionali e nazionali; aderisce all'associazione italiana dei Propeller Clubs (www.propellerclubs.it) **CLICKUTILITY TEAM** è leader in Italia nell'ideazione e realizzazione di eventi B2B per i settori della mobilità sostenibile, logistica, energia, ambiente e high tech. Le sue competenze si sono evolute e consolidate nel tempo. Clickutility Team è oggi riconosciuta tra i più innovativi e originali organizzatori di conferenze&expo (www.clickutilityteam.it)

COMITATO PROMOTORE: Regione Campania – Comune di Napoli –Autorità Portuale di Napoli.

MANIFESTAZIONE PARTNER: Genoa Shipping Week.

- segue

PARTNER ISTITUZIONALI: Assagenti – Assoporti – Autorità Portuale Salerno – Banco di Napoli – Confindustria – Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli – Fa.m.a. – Fedarlinea – Federagenti – Fedepiloti – Federchimica – Fedespedi – Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile – Ligurian Port Alliance – Marina Militare – Rete Autostrade Mediterranee – RINA – Stazione Marittima Terminal Napoli – The International Propeller Clubs – Università degli Studi di Napoli Federico II – Università degli Studi di Napoli Parthenope. **MAIN SPONSOR:** Wärtsilä.

NAPLES SHIPPING WEEK (www.nsweek.com)

IL PROGRAMMA

II EDIZIONE 27 giugno /2 luglio 2016

LUNEDÌ 27 GIUGNO, in occasione della NSW, alle 10 arriverà sul Lungomare Caracciolo la nave scuola «**Amerigo Vespucci**», il veliero simbolo della Marina Militare che rimarrà a Napoli per tutta la settimana. Nel pomeriggio alle 17 la **Stazione Zoologica Anton Dohrn** ospiterà la conferenza **L'utilizzo dei vettori marittimi come osservatori** organizzata dalla Stazione Zoologica stessa in collaborazione con **ISPRA**. La conferenza sarà preceduta alle 16 da visite guidate – [su prenotazione](#) – alla Sala degli Afreschi.

MARTEDÌ 28 GIUGNO, due i convegni che si svolgeranno nella Sala Caracciolo del **Molo San Vincenzo** – straordinariamente aperto per questa occasione. In apertura, alle 9.30, l'incontro di Storia Marittima **Il Mare Educatore e Formatore** a cura del Museo del Mare di Napoli, Fondazione Thetys e Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo del Cnr di Napoli. Alle 12.30 inaugurerà nella sala Caracciolo la **MOSTRA DA SCUGNIZZI A MARINARETTI. L'esperienza della Nave Asilo Caracciolo (1913-1928)**. [Ingresso libero fino al 2 luglio](#). Seguirà alle 15 l'incontro **Nuovi modelli di Governance per il dialogo tra Porto e Città** organizzato da Cnr – Università Federico II in collaborazione con Aniai e The International Propeller Clubs per parlare di integrazione tra il porto e la città. Alla sera, alle 21 il **Bacino Borbonico** del Molo San Vincenzo accoglierà l'inaugurazione dello spettacolo teatrale – a pagamento – **MARE MATER – O dell'esemplare storia della Nave Asilo Caracciolo e della Signora Giulia Civita Franceschi** prodotto da Le Nuvole/Casa del Contemporaneo che ripercorre la straordinaria esperienza pedagogica della nave Caracciolo. [Repliche fino al 2 luglio](#).

MERCOLEDÌ 29 GIUGNO, dalle ore 9 Villa Doria d'Angri ospiterà la conferenza internazionale **Promotion, sustainability and control management in Cruise Seaport Systems** organizzata dall'Università Parthenope di Napoli, protagonisti Promozione, Sostenibilità e Controllo (PSC) del settore crocieristico. Al pomeriggio, alle 14, la Tavola Rotonda a cura di CONISMA e ATENA Sud Italia dedicata all'**Energia del Mare** per approfondire le nuove fonti di energia legate al mare e che si svolgerà nell'**Aula Magnadell'Università Parthenope**. Sempre mercoledì, alle 14.30, nella **Sala Elettra** della Stazione Marittima di Napoli si terrà **Large Vessels, Larger Opportunities?** il convegno organizzato da C.I.S.Co. sul tema della logistica containerizzata. Alle 18 il **Lions Club Megaride Napoli** ospiterà l'incontro **Il Mare saluta l'estate** con intervalli musicali e poetici. [Ingresso libero](#). Alle 18.30, ospite dell'**Amerigo Vespucci**, si svolgerà invece il convegno **Un Donatore moltiplica la Vita** organizzato dalla Direzione Generale della **ASL NAPOLI 1 CENTRO** che si soffermerà sull'importanza di avere un numero sempre maggiore di donazioni di organi e di tessuti. [Partecipazione su invito](#).

GIOVEDÌ 30 GIUGNO prenderà l'avvio **PORT&SHIPPINGTECH**, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, **Main Conference della NSW**, che si svolgerà nel Centro Congressi della **Stazione Marittima**. In apertura, **GREEN SHIPPING SUMMIT**, le best practice per una gestione efficiente dell'innovazione tecnologica "verde" per ridurre l'impatto ambientale nel settore marittimo. La sessione si focalizzerà sul **contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica all'indomani della Conferenza sul Clima di Parigi**. Nel pomeriggio l'attenzione si sposterà sul tema delle soluzioni smart per **ridurre le emissioni in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali**. Sul fronte **SMART PORT&LOGISTIC**, corridoi logistici da verso l'Europa un volano per lo sviluppo del sistema marittimo e portuale, si approfondirà il tema della **digitalizzazione delle operazioni portuali e l'integrazione dello shipping nell'intero sistema dei trasporti** analizzando le soluzioni tecnologiche a oggi disponibili per sviluppare l'intermodalità e tracciare la merce.

- segue

Una particolare attenzione sarà dedicata all'evoluzione del **Port Community System** in Europa e in Italia, alla digitalizzazione e interoperabilità del sistema doganale portuale italiano, al rilancio del sistema portuale e logistico nazionale e campano. Sempre il 30, Il convegno dedicato a **SAFETY&WELFARE** approfondirà il tema della **prevenzione infortuni nel settore dello shipping e della logistica portuale**, dedicando ampio spazio alle principali problematiche incontrate dall'entrata in vigore della Convenzione MLC 2006 (International Maritime Labour Convention) anche con una nuova sessione dedicata al tema del **welfare del personale marittimo imbarcato**. Sempre nella mattinata di giovedì, la Stazione Marittima ospiterà il convegno **L'economia del mare: le nuove prospettive occupazionali e la risposta dell'Its della Campania** organizzato da Fondazione ITS-Mobilità Sostenibile Trasporti Marittimi.

Tra gli **eventi culturali** di giovedì 30 giugno, si segnalano: alle **18.30** l'aperitivo – su invito – ai **Bagni Margherita NEW MARITIME GENERATION COCKTAIL PARTY** organizzato da YoungShip Italia, Gruppo Giovani Federagenti, Confitarma e Gruppo Giovani Propeller Port of Naples. Alle **19**, musica in chiusura di giornata alla Stazione Marittima con **"L'INCANTO DEL MARE"**, il concerto, aperto alla cittadinanza, del coro **Jubilate Deo** con brani lirici e canzoni della tradizione napoletana. Alle **20**, l'evento serale – su invito – a bordo del **Vespucci** organizzato dalla Marina Militare. Alle **20.30 LA FESTA DEL BORGO DEI PIRATI**, un percorso enogastronomico organizzata dal Reale Yacht Club, animerà il Borgo Marinari. Ingresso libero previo acquisto del carnet (25 euro).

VENERDÌ 1 LUGLIO, secondo appuntamento con **GREEN SHIPPING SUMMIT**, protagonisti il consueto approfondimento sulle opportunità per la **diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti** in attesa del decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi e il trattamento delle **acque di zavorra e dei reflui dei desolficatori** sotto la spinta delle normative IMO. La sessione **NUOVI MERCATI**, dedicata allo sviluppo dell'Autostrada del Mare, quest'anno si focalizzerà sul consolidamento dell'area MED e sui nuovi mercati del **Medio Oriente e Mar Nero** con una particolare attenzione alle politiche di sviluppo per un sistema integrato di trasporti e logistica **"Panmediterraneo"**. Novità di quest'anno, la sessione **SHIPPING&FINANCE** che metterà a confronto esperti finanziari e il cluster marittimo sul rapporto tra shipping, infrastrutture e logistica e sui cambiamenti in atto all'indomani della Riforma della l. 84/94. Nel pomeriggio, la sessione di **SAFETY** sarà incentrata sulle normative per regolamentare la **gestione della sicurezza in ambito portuale**, soprattutto nell'interazione tra le attività di terra e quelle di bordo. Chiuderà il Forum la sessione istituzionale di chiusura della Naples Shipping Week intitolata **Stato dell'arte del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica**. A corredo della manifestazione, entrambi i giorni sarà allestita un'area **EXPO**, un **"Salotto dello Shipping"** in cui molte aziende partecipanti presenteranno le proprie soluzioni all'avanguardia.

La giornata di venerdì culminerà con il **Concerto della Banda della Marina Militare** in Piazza del Plebiscito aperto alla cittadinanza, e la **CENA MEDITERRANEA** a Palazzo Reale, importante momento di **networking**, riservato alla community dello shipping nazionale e internazionale, dedicato alla fantasia culinaria napoletana e mediterranea, cui si alterneranno visite guidate e momenti di intrattenimento.

La **11ª edizione della Naples Shipping Week** si concluderà **SABATO 2 LUGLIO** con la **PARATA delle VELED'EPOCA** che partirà alle 9.45 dal Terminal di Napoli e a cui parteciperà anche il Vespucci.

- segue

EVENTI IN CITTA' – ESPRESSIONI ED ESPOSIZIONI

MOSTRA FOTO-DOCUMENTARIA – DA SCUGNIZZI A MARINARETTI. L'ESPERIENZA DELLA NAVE ASILO CARACCIOLO (1913-1928) Sala Caracciolo, Molo San Vincenzo. Da martedì 28 giugno a sabato 2 luglio Ore: 09:30 – 13:00 / 15:00 – 19:00 A cura di Antonio Mussari e Maria Antonietta Selvaggio.

SPETTACOLO TEATRALE – MARE MATER – O DELLA ESEMPLARE STORIA DELLA NAVE ASILO CARACCIOLO E DEL SUO CAPITANO GIULIA CIVITA FRANCESCHI. Bacino Borbonico, Molo San Vincenzo, Napoli. Da martedì 28 giugno a sabato 2 luglio. Ore: 21:00 – 22:30. Uno spettacolo di Fabio Cocifoglia e Alfonso Postiglione, prodotto da: Le Nuvole/Casa del Contemporaneo – Centro di produzione. Ingresso libero, munito di Carta d'Identità, previo acquisto del biglietto (30 euro).

IL PORTO DI NAPOLI SI APRE ALLA CITTÀ – Lunedì 27 giugno; Giovedì 30 giugno; venerdì 1 luglio – ore 12.00/12.45 Porto di Napoli. Promosso dall'Autorità Portuale di Napoli e Ormeggiatori di Napoli.

VISITE A BORDO DEL VESPUCCI – Il Vespucci, Stazione Marittima Napoli. Mercoledì 29 giugno – dalle 14:30 alle 17:00 e dalle 21:30 alle 22:30 Giovedì 30 giugno – dalle 10:30 alle 12:00 Venerdì 1 luglio – dalle 10:30 alle 12:00; dalle 14:30 alle 18:30 e dalle 20:00 alle 21:30 Organizzato da: Marina Militare Durante le visite a bordo da parte della popolazione civile, saranno effettuate dimostrazioni SICS.

Il Nautilus

Al via la II edizione della Naples Shipping Week



NAPOLI – **Focus** Lunedì 27 giugno inaugura la II edizione della Naples Shipping Week, interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata da Propeller Club Port of Naples e ClickutilityTeam che animerà il capoluogo campano fino al 2 luglio prossimo. Oltre 200 i relatori coinvolti nei 40 eventi a calendario per gli operatori del settore e non, tra cui si segnalano: l'8^ edizione di PORT&SHIPPINGTECH, forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main conference della manifestazione e la CENA MEDITERRANEA, evento conclusivo riservato ai partecipanti della Naples Shipping Week, che si svolgerà a PALAZZO REALE, luogo simbolo di Napoli.

Innovazioni tecnologiche, governance dei porti, autostrade del mare, sicurezza e welfare, combustibili rinnovabili, nuovi mercati sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la settimana che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà eventi speciali e iniziative culturali e divulgative aperti alla cittadinanza.

La Naples Shipping Week – sottolinea il presidente Giuseppe D'Amato – gratifica l'orgoglio partenopeo dello shipping, storicamente insediato nel nostro territorio, e riconferma l'importanza di Napoli. Il capoluogo campano è infatti all'avanguardia in Italia grazie alla presenza del 50% circa della flotta mercantile nazionale, costituita da navi moderne e tecnologicamente avanzate e che fanno capo ad armatori della Provincia di Napoli, confermando la leadership napoletana già presente da tempo del Regno delle due Sicilie. Abbiamo a Napoli anche l'unica Università dello Shipping in Italia (la prestigiosa Università Parthenope) e la Fondazione IPE (che svolge Master annuali di eccellenza in Shipping e Logistica). Pertanto – aggiunge D'Amato – Napoli merita una grande e prestigiosa Shipping Week affinché la sua eccezionale tradizione marinara, passata e presente, possa essere riconosciuta in tutto il mondo.

Questa seconda edizione della Naples Shipping Week – aggiunge Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Club Port of Naples – metterà in mostra le grandi capacità del cluster marittimo napoletano e campano, contribuendo a rinsaldare il rapporto fra il Porto e la città, restituendo slancio ed entusiasmo allo scalo di Napoli. Con quest'evento, gemellato con la città di Genova, offriamo ad anni alterni una manifestazione dedicata alla cultura e all'economia del mare. Napoli per sette giorni diventerà la capitale dello shipping grazie a un grande evento internazionale che coinvolgerà i principali attori riuniti qui per discutere di temi importanti e attuali. A questo si aggiunge la presenza per tutta la settimana dell'Amerigo Vespucci, la nave scuola della Marina Militare, orgoglio di tutti noi e la scelta delle Capitanerie di Porto di organizzare a Napoli il MedForum, la riunione di tutte le Guardie Costiere del Mediterraneo in un momento certamente delicato per il nostro Mare.

Numerosi gli ospiti di rilievo e le autorità che hanno confermato la propria presenza ai lavori, tra cui si segnalano: Teresa Alvaro, Direttore Centrale Tecnologie per l'innovazione, Agenzie delle Dogane; Andrea Annunziata, Presidente, Autorità Portuale di Salerno; Antonio Basile, Commissario Straordinario, Porto di Napoli; Antonio Cancian, Presidente, Rete Autostrade Mediterranee Spa; Paolo D'Amico, Presidente Federazione del Mare; Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Vincenzo De Luca, Presidente, Regione Campania; Luigi De Magistris, Sindaco di Napoli; Gian Enzo Duci, Presidente, Federagenti; Contrammiraglio (C.P.) Arturo Faraone, Direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli; Lorenzo Forcieri, Presidente, Ligurian Ports; Emanuele Grimaldi, Presidente, Confitarma; Amedeo Lepore, Assessore Sviluppo Economico Regione Campania; Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante Logistico della Marina Militare; Ammiraglio Ispettore (C.P.) Vincenzo Melone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera; Luigi Merlo, Consigliere Ministero dei Trasporti e delle

- segue

Infrastrutture; Pasqualino Monti, Presidente, Assoporti; Enrico Maria Puja, Direttore Generale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le Autorità Portuali e Trasporto Marittimo; Edoardo Rixi, Assessore Sviluppo Economico, Regione Liguria; Ivano Russo, Dirigente Gabinetto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Gabriele Toccafondi, Sottosegretario di Stato MIUR; Simona Vicari, Sottosegretario di Stato, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Port&ShippingTech, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main conference della manifestazione, - sottolinea Carlo Silva, Presidente di ClickutilityTeam – è un evento congressuale consolidato che, grazie alla preziosa collaborazione con il cluster marittimo napoletano aggregato dal Propeller di Napoli, conferma la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati allo sviluppo del sistema logistico-portuale. Ai tradizionali temi – Green Shipping, Smart Port – Safety e Nuovi Mercati – quest'anno si affiancheranno nuovi approfondimenti e spunti di riflessione dedicati al Welfare e alla Finanza grazie alle prestigiose collaborazioni che si sono consolidate tra un'edizione e l'altra. Anche in questa edizione l'intera città sarà coinvolta da conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo e da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, la Stazione Zoologica Anton Dohrn, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Piazza del Plebiscito, l'Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo campano.

GLI ORGANIZZATORI

PROPELLER CLUB PORT OF NAPLES promuove l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei; favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime e dei trasporti internazionali e nazionali; aderisce all'associazione italiana dei Propeller Clubs (www.propellerclubs.it) CLICKUTILITY TEAM è leader in Italia nell'ideazione e realizzazione di eventi B2B per i settori della mobilità sostenibile, logistica, energia, ambiente e high tech. Le sue competenze si sono evolute e consolidate nel tempo. Clickutility Team è oggi riconosciuta tra i più innovativi e originali organizzatori di conference&expo (www.clickutilityteam.it)

COMITATO PROMOTORE: Regione Campania – Comune di Napoli – Autorità Portuale di Napoli.

MANIFESTAZIONE PARTNER: Genoa Shipping Week.

PARTNER ISTITUZIONALI: Assagenti – Assoporti – Autorità Portuale Salerno – Banco di Napoli – Confindustria – Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli – Fa.m.a. – Fedarlinea – Federagenti – Fedepiloti – Federchimica – Fedespedi – Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile – Ligurian Port Alliance – Marina Militare – Rete Autostrade Mediterranee – RINA – Stazione Marittima Terminal Napoli – The International Propeller Clubs – Università degli Studi di Napoli Federico II – Università degli Studi di Napoli Parthenope. MAIN SPONSOR: Wärtsilä. NAPLES SHIPPING WEEK (www.nswweek.com)

IL PROGRAMMA

II EDIZIONE 27 giugno /2 luglio 2016

LUNEDÌ 27 GIUGNO, in occasione della NSW, alle 10 arriverà sul Lungomare Caracciolo la nave scuola «Amerigo Vespucci», il veliero simbolo della Marina Militare che rimarrà a Napoli per tutta la settimana. Nel pomeriggio alle 17 la Stazione Zoologica Anton Dohrn ospiterà la conferenza L'utilizzo dei vettori marittimi come osservatori organizzata dalla Stazione Zoologica stessa in collaborazione con ISPRA. La conferenza sarà preceduta alle 16 da visite guidate – su prenotazione – alla Sala degli Affreschi.

MARTEDÌ 28 GIUGNO, due i convegni che si svolgeranno nella Sala Caracciolo del Molo San Vincenzo straordinariamente aperto per questa occasione. In apertura, alle 9.30, l'incontro di Storia Marittima Il Mare Educatore e Formatore a cura del Museo del Mare di Napoli, Fondazione Thetys e Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo del Cnr di Napoli. Alle 12.30 inaugurerà nella sala Caracciolo la MOSTRA DA SCUGNIZZI A MARINARETTI. L'esperienza della Nave Asilo Caracciolo (1913-1928). Ingresso libero fino al 2 luglio. Seguirà alle 15 l'incontro Nuovi modelli di Governance per il dialogo tra Porto e Città organizzato da Cnr – Università Federico II in collaborazione con Aniai e The International Propeller Clubs per parlare di integrazione tra il porto e la città. Alla sera, alle 21 il Bacino Borbonico del Molo San Vincenzo accoglierà l'inaugurazione dello spettacolo teatrale – a pagamento – MARE MATER – O dell'esemplare storia della Nave Asilo Caracciolo e della Signora Giulia Civita Franceschi prodotto da Le Nuvole/Casa del Contemporaneo che ripercorre la straordinaria esperienza pedagogica della nave Caracciolo. Repliche fino al 2 luglio.

- segue

MERCOLEDÌ 29 GIUGNO, dalle ore 9 Villa Doria d'Angri ospiterà la conferenza internazionale *Promotion, sustainability and control management in Cruise Seaport Systems* organizzata dall'Università Parthenope di Napoli, protagonisti Promozione, Sostenibilità e Controllo (PSC) del settore crocieristico. Al pomeriggio, alle 14, la Tavola Rotonda a cura di CONISMA e ATENA Sud Italia dedicata all'Energia del Mare per approfondire le nuove fonti di energia legate al mare e che si svolgerà nell'Aula Magna dell'Università Parthenope. Sempre mercoledì, alle 14.30, nella Sala Elettra della Stazione Marittima di Napoli si terrà *Large Vessels, Larger Opportunities?* il convegno organizzato da C.I.S.Co. sul tema della logistica containerizzata. Alle 18 il Lions Club Megaride Napoli ospiterà l'incontro *Il Mare saluta l'estate* con intervalli musicali e poetici. Ingresso libero. Alle 18.30, ospite dell'Amerigo Vespucci, si svolgerà invece il convegno *Un Donatore moltiplica la Vita* organizzato dalla Direzione Generale della ASL NAPOLI 1 CENTRO che si soffermerà sulla importanza di avere un numero sempre maggiore di donazioni di organi e di tessuti. Partecipazione su invito.

GIOVEDÌ 30 GIUGNO prenderà l'avvio **PORT&SHIPPINGTECH**, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main Conference della NSW, che si svolgerà nel Centro Congressi della Stazione Marittima. In apertura, **GREEN SHIPPING SUMMIT**, le best practice per una gestione efficiente dell'innovazione tecnologica "verde" per ridurre l'impatto ambientale nel settore marittimo. La sessione si focalizzerà sul contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica all'indomani della Conferenza sul Clima di Parigi. Nel pomeriggio l'attenzione si sposterà sul tema delle soluzioni smart per ridurre le emissioni in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali. Sul fronte **SMART PORT&LOGISTIC**, corridoi logistici da verso l'Europa un volano per lo sviluppo del sistema marittimo e portuale, si approfondirà il tema della digitalizzazione delle operazioni portuali e l'integrazione dello shipping nell'intero sistema dei trasporti analizzando le soluzioni tecnologiche a oggi disponibili per sviluppare l'intermodalità e tracciare la merce. Una particolare attenzione sarà dedicata all'evoluzione del Port Community System in Europa e in Italia, alla digitalizzazione e interoperabilità del sistema doganale portuale italiano, al rilancio del sistema portuale e logistico nazionale e campano. Sempre il 30, il convegno dedicato a **SAFETY&WELFARE** approfondirà il tema della prevenzione infortuni nel settore dello shipping e della logistica portuale, dedicando ampio spazio alle principali problematiche incontrate dall'entrata in vigore della Convenzione MLC 2006 (International Maritime Labour Convention) anche con una nuova sessione dedicata al tema del welfare del personale marittimo imbarcato. Sempre nella mattinata di giovedì, la Stazione Marittima ospiterà il convegno *L'economia del mare: le nuove prospettive occupazionali e la risposta dell'Its della Campania* organizzato da Fondazione ITS-Mobilità Sostenibile Trasporti Marittimi.

Tra gli eventi culturali di giovedì 30 giugno, si segnalano: alle 18.30 l'aperitivo – su invito – ai Bagni Margherita **NEW MARITIME GENERATION COCKTAIL PARTY** organizzato da YoungShip Italia, Gruppo Giovani Federagenti, Confitarma e Gruppo Giovani Propeller Port of Naples. Alle 19, musica in chiusura di giornata alla Stazione Marittima con **"L'INCANTO DEL MARE"**, il concerto, aperto alla cittadinanza, del coro Jubilate Deo con brani lirici e canzoni della tradizione napoletana. Alle 20, l'evento serale – su invito – a bordo del Vespucci organizzato dalla Marina Militare. Alle 20.30 **LA FESTA DEL BORGO DEI PIRATI**, un percorso enogastronomico organizzata dal Reale Yacht Club, animerà il Borgo Marinari. Ingresso libero previo acquisto del carnet (25 euro).

VENERDÌ 1 LUGLIO, secondo appuntamento con **GREEN SHIPPING SUMMIT**, protagonisti il consueto approfondimento sulle opportunità per la diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti in attesa del decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi e Il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolforatori sotto la spinta delle normative IMO. La sessione **NUOVI MERCATI**, dedicata allo sviluppo dell'Autostrada del Mare, quest'anno si focalizzerà sul consolidamento dell'area MED e sui nuovi mercati del Medio Oriente e Mar Nero con una particolare attenzione alle politiche di sviluppo per un sistema integrato di trasporti e logistica "Panmediterraneo". Novità di quest'anno, la sessione **SHIPPING&FINANCE** che metterà a confronto esperti finanziari e il cluster marittimo sul rapporto tra shipping, infrastrutture e logistica e sui cambiamenti in atto all'indomani della Riforma della l. 84/94. Nel pomeriggio, la sessione di **SAFETY** sarà incentrata sulla normative per regolamentare la gestione della sicurezza in ambito portuale, soprattutto nell'interazione tra le attività di terra e quelle di bordo. Chiuderà il Forum la sessione istituzionale di chiusura della Naples Shipping Week intitolata Stato dell'arte del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. A corredo della manifestazione, entrambi i giorni sarà allestita un'area **EXPO**, un "Salotto dello Shipping" in cui molte aziende partecipanti presenteranno le proprie soluzioni all'avanguardia.

- segue

La giornata di venerdì culminerà con il Concerto della Banda della Marina Militare in Piazza del Plebiscito aperto alla cittadinanza, e la CENA MEDITERRANEA a Palazzo Reale, importante momento di networking, riservato alla community dello shipping nazionale e internazionale, dedicato alla fantasia culinaria napoletana e mediterranea, cui si alterneranno visite guidate e momenti di intrattenimento. La II edizione della Naples Shipping Week si concluderà SABATO 2 LUGLIO con la PARATA delle VELE D'EPOCA che partirà alle 9.45 dal Terminal di Napoli e a cui parteciperà anche il Vespucci.

EVENTI IN CITTA' – ESPRESSIONI ED ESPOSIZIONI

MOSTRA FOTO-DOCUMENTARIA – DA SCUGNIZZI A MARINARETTI. L'ESPERIENZA DELLA NAVE ASILO CARACCILO (1913-1928) Sala Caracciolo, Molo San Vincenzo. Da martedì 28 giugno a sabato 2 luglio Ore: 09:30 – 13:00 / 15:00 – 19:00 A cura di Antonio Mussari e Maria Antonietta Selvaggio.

SPETTACOLO TEATRALE – MARE MATER – O DELLA ESEMPLARE STORIA DELLA NAVE ASILO CARACCILO E DEL SUO CAPITANO GIULIA CIVITA FRANCESCHI. Bacino Borbonico, Molo San Vincenzo, Napoli. Da martedì 28 giugno a sabato 2 luglio. Ore: 21:00 – 22:30. Uno spettacolo di Fabio Cocifoglia e Alfonso Postiglione, prodotto da: Le Nuvole/Casa del Contemporaneo – Centro di produzione. Ingresso libero, munito di Carta d'Identità, previo acquisto del biglietto (30 euro).

IL PORTO DI NAPOLI SI APRE ALLA CITTÀ – Lunedì 27 giugno; Giovedì 30 giugno; venerdì 1 luglio – ore 12.00/12.45 Porto di Napoli. Promosso dall'Autorità Portuale di Napoli e Ormeggiatori di Napoli.

VISITE A BORDO DEL VESPUCCI – Il Vespucci, Stazione Marittima Napoli. Mercoledì 29 giugno – dalle 14:30 alle 17:00 e dalle 21:30 alle 22:30 Giovedì 30 giugno – dalle 10:30 alle 12:00 Venerdì 1 luglio – dalle 10:30 alle 12:00; dalle 14:30 alle 18:30 e dalle 20:00 alle 21:30 Organizzato da: Marina Militare Durante le visite a bordo da parte della popolazione civile, saranno effettuate dimostrazioni SICS.

The Medi Telegraph



The MediTelegraph, è disponibile il magazine mensile Genova - È disponibile online, in doppia lingua (italiano e inglese), il settimo numero del magazine mensile del MediTelegraph.

Genova - **È disponibile online, in doppia lingua (italiano e inglese), il settimo numero del magazine mensile del MediTelegraph.** Oltre a un approfondimento di oltre 30 pagine sul porto di Napoli, scalo che proprio in questi giorni ospiterà la manifestazione **"Naples Shipping Week"**, in questo numero del mensile è presente un reportage dalla bulk carrier **"Cielo Di Virgin Gorda"**, nave del gruppo d'Amico che per alcuni giorni, a bordo, ha ospitato un giornalista del MediTelegraph. E poi ancora, tra i vari servizi, un'intervista a **Scott Bergeron**, amministratore delegato del Liberian Ship & Corporate Registry (Liscr) e un'analisi politico-economica sulla situazione dell'Ucraina. **Il magazine si può scaricare gratuitamente**, dopo essersi registrati, scaricando la App del MediTelegraph su tablet o smartphone.

Lunedì al via la Naples Shipping Week

NAPOLI. Lunedì 27 giugno inaugura la seconda edizione della Naples Shipping Week, manifestazione interamente dedicata alla cultura e all' economia del mare, organizzata da Propeller Club Port of Naples e ClickutilityTeam.

L' evento terminerà il 2 luglio.

Saranno oltre 200 i relatori che parteciperanno ai 40 eventi a calendario. Anche in questa edizione, l' intera città di Napoli sarà coinvolta con conferenze e incontri dedicati allo shipping.

Il patrimonio ferroviario del porto di Venezia



VENZIA – Il Porto di Venezia ha registrato un +31% nei primi 4 mesi del 2016 delle merci movimentate via ferrovia che incidono oggi per l'8%: dati raddoppiati rispetto al 2015 e con la previsione di movimentare almeno il 10% delle merci via treno entro il 2017.

Questo è stato reso possibile grazie al patrimonio infrastrutturale ferroviario del porto che conta 45 km di rete ferroviaria interna, un proprio scalo merci (Marghera Scalo) inserito nella rete nazionale e il raccordo capillare di 25 imprese private.

L'infrastruttura ferroviaria che serve l'area di Marghera, circa 45 km di binari, include la stazione scalo Marghera e il Raccordo ferroviario base gestito dalla società di manovra.

Il Secolo XIX

PORTO DI GENOVA

Il terminal Vte resta senza binario

Ferrovia snobbata: la struttura (600 metri) sarà consegnata non prima del 2019

GENOVA. Parole vuote, singolari summit come quello di Confindustria sul porto e problemi reali mai affrontati, macigni sulla strada dello sviluppo. La notizia fa venire i brividi e si trasforma in simbolo dell'immobilismo: nonostante gli impegni assunti e sbandierati al vento, il secondo binario per l'accesso al terminal container Psa di Voltri Pra' non sarà completato né nel 2016, né nel 2017, né nel 2018 ma, forse, nel 2019. Alla fine, quando si faranno i conti, sarà forse opportuno erigere accanto al binario (morto) una colonna infame: per posare in piano 600 metri di binario, i tempi saranno stati superiori a quelli della costruzione in Svizzera del tunnel più lungo del mondo, che ancora prima di diventare operativo sta sottraendo traffici e ricchezza a Genova e al sistema ligure.

La vicenda è surreale. Il primo progetto di raddoppio dell'accesso ferroviario risale a una ventina di anni fa ed è sempre rimasto lettera morta. Fino a quando, nel 2013, il management di Psa decide di affrontare il problema di petto, mettendo a nudo una realtà sconcertante. Un costosissimo e inutile accordo di programma prevedeva che il secondo binario fosse legato alla costruzione di un nuovo viadotto, ritenuto superfluo dal terminal. Sia la Regione che Rfi avevano finanziato un faraonico progetto bloccato, mentre si sarebbe potuto con minima spesa utilizzare i binari del cantiere del nodo di Voltri e parte delle aree disponibili a sud dell'attuale parco.

Troppo semplice e troppo economico.

Sul finire del 2013, l'assessore regionale alle infrastrutture Raffaella Paita convoca riunioni e si impegna alla realizzazione dell'opera dopo l'ultimazione del nodo di Voltri, previsto per la fine del 2015. Naturalmente non accade niente e naturalmente la Paita non si ritiene responsabile. Con sottile ironia, si calcolava anche che i periodi migliori per effettuare i lavori oscillavano tra la seconda metà di agosto o il periodo tra Natale e Capodanno. Riunioni su riunioni nelle quali non si decide niente, ennesime "ipotesi di evoluzione della capacità dinamica del sistema", totale impreparazione dei politici di turno a gestire tavoli composti da funzionari senza poteri decisionali.

Uno scenario sconcertante.

Vte decide comunque di conti nuare ad investire sul trasporto sostenibile, nel gennaio 2015 mette in funzione una terza gru di ferrovia con una spesa di 3 milioni di euro e realizza una deviazione interna

- segue

per avere due parchi operativi dotati di gru di ferrovia per poter effettuare anche verifiche.

Una buona soluzione anche per migliorare il controllo doganale senza interferenza con le movimentazioni di manovra.

Nuove riunioni lo scorso gennaio, con il consueto nulla di fatto finale. Con le dimissioni di Merlo, il porto viene intanto affidato al Commissario Pettorino, affiancato dal segretario generale Sandro Carena, che certamente è il dirigente dell'Autorità portuale più preparato. L'ostacolo dell'abbattimento del viadotto è stato superato. Nella nuova stazione si potrebbe disporre di 800 metri di binari su otto fasci. Una soluzione provvisoria, con treni dimezzati che dovranno poi essere riuniti. Ma questo sarebbe possibile ora e subito. Attualmente la quota di trasporto ferroviario del terminal di Voltri Prà è del 16%. Troppo poco, dicono i vertici del Vte, l'obiettivo è salire al 30% con il passaggio da 60 a 90 coppie di treni, che consentirebbero una drastica riduzione dell'inquinamento edel congestionamento delle autostrade.

La vicenda mette a nudo l'incapacità progettuale dell'Autorità portuale e la superficialità degli amministratori regionali. Il tema è quello delle possibilità offerte ad una multinazionale come Psa, il primo terminalista del mondo che a Genova garantisce il 60% della movimentazione dello scalo. Per fortuna, malgrado il vuoto della politica, delle amministrazioni e il silenzio delle categorie, in quattro anni il nuovo management ha trasformato il porto di Voltri Prà da opera incompiuta a terminal di primo livello internazionale. Sullo scandalo del binario triste e solitario nessuno ha mai minacciato di dare le dimissioni. Ma su chi può contare concretamente l'impresa per smuovere finalmente qualcosa? Il ministro Delrio si sta muovendo nella direzione giusta con il finanziamento del Ferrobonus, che dovrebbe offrire competitività al servizio ferroviario, stimolando l'offerta. Ma senza binari non si va da nessuna parte.



Genova, il binario fantasma del terminal Vte / IL

CASO

Genova - La notizia fa venire i brividi e si trasforma in simbolo dell'immobilismo: nonostante gli impegni assunti e sbandierati al vento, il secondo binario per l'accesso al terminal container Psa di Voltri Pra' non sarà completato né nel 2016, né nel 2017, né nel 2018 ma, forse, nel 2019.

Genova - Parole vuote, singolari summit come quello di Confindustria sul porto e problemi reali mai affrontati, macigni sulla strada dello sviluppo. La notizia fa venire i brividi e si trasforma in simbolo dell'immobilismo: nonostante gli impegni assunti e sbandierati al vento, il secondo binario per l'accesso al terminal container Psa di Voltri Pra' non sarà completato né nel 2016, né nel 2017, né nel 2018 ma, forse, nel 2019. Alla fine, quando si faranno i conti, sarà forse opportuno erigere accanto al binario (morto) una colonna infame: **per posare in piano 600 metri di binario, i tempi saranno stati superiori a quelli della costruzione in Svizzera del tunnel più lungo del mondo**, che ancora prima di diventare operativo sta sottraendo traffici e ricchezza a Genova e al sistema ligure.

La vicenda è surreale. Il primo progetto di raddoppio dell'accesso ferroviario risale a una ventina di anni fa ed è sempre rimasto lettera morta. Fino a quando, nel 2013, il management di Psa decide di affrontare il problema di petto, mettendo a nudo una realtà sconcertante. Un costosissimo e inutile accordo di programma prevedeva che il secondo binario fosse legato alla costruzione di un nuovo viadotto, ritenuto superfluo dal terminal. Sia la Regione che Rfi avevano finanziato un faraonico progetto bloccato, mentre si sarebbe potuto con minima spesa utilizzare i binari del cantiere del nodo di Voltri e parte delle aree disponibili a sud dell'attuale parco. Troppo semplice e troppo economico.

- segue

Sul finire del 2013, l'assessore regionale alle infrastrutture Raffaella Paita convoca riunioni e si impegna alla realizzazione dell'opera dopo l'ultimazione del nodo di Voltri, previsto per la fine del 2015. Naturalmente non accade niente e naturalmente la Paita non si ritiene responsabile. **Con sottile ironia, si calcolava anche che i periodi migliori per effettuare i lavori oscillavano tra la seconda metà di agosto o il periodo tra Natale e Capodanno.** Riunioni su riunioni nelle quali non si decide niente, ennesime "ipotesi di evoluzione della capacità dinamica del sistema", totale impreparazione dei politici di turno a gestire tavoli composti da funzionari senza poteri decisionali.

Uno scenario sconcertante. Vte decide comunque di continuare ad investire sul trasporto sostenibile, nel gennaio 2015 mette in funzione una terza gru di ferrovia con una spesa di 3 milioni di euro e realizza una deviazione interna per avere due parchi operativi dotati di gru di ferrovia per poter effettuare anche verifiche. Una buona soluzione anche per migliorare **il controllo doganale senza interferenza con le movimentazioni di manovra.**

Nuove riunioni lo scorso gennaio, con il consueto nulla di fatto finale. Con le dimissioni di Merlo, il porto viene intanto affidato al Commissario Pettorino, affiancato dal segretario generale Sandro Carena, che certamente è il dirigente dell'Autorità portuale più preparato. L'ostacolo dell'abbattimento del viadotto è stato superato. Nella nuova stazione si potrebbe disporre di 800 metri di binari su otto fasci. Una soluzione provvisoria, con treni dimezzati che dovranno poi essere riuniti. **Ma questo sarebbe possibile ora e subito. Attualmente la quota di trasporto ferroviario del terminal di Voltri Pra' è del 16%.** Troppo poco, dicono i vertici del Vte, l'obiettivo è salire al 30% con il passaggio da 60 a 90 coppie di treni, che consentirebbero una drastica riduzione dell'inquinamento e del congestionamento delle autostrade.

La vicenda mette a nudo l'incapacità progettuale dell'Autorità portuale e la superficialità degli amministratori regionali. Il tema è quello delle possibilità offerte ad una multinazionale come Psa, il primo terminalista del mondo che a Genova garantisce il 60% della movimentazione dello scalo. Per fortuna, malgrado il vuoto della politica, delle amministrazioni e il silenzio delle categorie, in quattro anni il nuovo management ha trasformato il porto di Voltri Prà da opera incompiuta a terminal di primo livello internazionale. Sullo scandalo del binario triste e solitario nessuno ha mai minacciato di dare le dimissioni. Ma su chi può contare concretamente l'impresa per smuovere finalmente qualcosa? **Il ministro Delrio si sta muovendo nella direzione giusta con il finanziamento del Ferrobonus,** che dovrebbe offrire competitività al servizio ferroviario, stimolando l'offerta. Ma senza binari non si va da nessuna parte.

The Medi Telegraph



Doria: «lo assente? Non è vero: ho fatto molto per il porto» / INTERVISTA

Genova - «Io ci sono, il Comune c'è. La disponibilità al confronto è massima, ma sia chiaro: su certi temi possiamo avere un ruolo attivo, su altri solo politico».

Genova - «Io ci sono, il Comune c'è. La disponibilità al confronto è massima, ma sia chiaro: su certi temi possiamo avere un ruolo attivo, su altri solo politico». **Marco Doria** non ci sta a tritacarne in un momento particolarmente complicato per la vita economica genovese: le [accuse pubbliche dell'armatore Stefano Messina](#) (involontario portavoce di un ma negli ambienti industriali serpeggia da mesi) il sindaco replica rivendicando «gli impo ottenuti» e respingendo le critiche di disinteresse per lo sviluppo della città.

Parliamo dalla frase di Messina: «A Genova gli imprenditori non hanno una parte politica a cui confrontarsi». È immaginabile che lei non abbia sottovalutato le parole di uno dei protagonisti della vita economica cittadina.

«No, non le ho sottovalutate. Ma mi lasci fare una premessa: lo stesso Stefano Messina è un testimone del fatto che negli ultimi dodici mesi i rappresentanti del Comune - e non solo - hanno partecipato a decine di eventi legati al mondo dello shipping. Decine. Non c'è via, che l'argomento della scarsa attenzione della politica possa misurarsi solo con la partecipazione a convegni. Un altro Messina, Ignazio, dovrebbe sapere che la mia presenza in città è costante e tutt'altro che passiva. Dal punto di vista dello sviluppo urbanistico e ambientale, il Comune è abituato a confrontarsi quasi quotidianamente con l'Autorità portuale. Poi vogliamo parlare dell'attenzione "attiva" rivolta al caso specifico delle riparazioni della Concordia? Che siano sufficienti due esempi: il ruolo che abbiamo avuto nel portare a Genova la Concordia e il sostegno al Blue Print di Renzo Piano, con le attività industriali ad esso correlate. Vogliamo affrontare, invece, il tema delle aree? Bene, anche in questo caso rispondiamo con casi concreti: il Comune è stato il primo soggetto a dare il via libera all'insediamento di Enel Energia sulle aree Ilva di Cornigliano, così come abbiamo favorito l'insediamento della manifatturiera di Esaote a Miltedo e degli uffici agli Erzelli».

- segue

È difficile pensare che lo sfogo di Messina sia dovuto solo all'assenza del mondo politico a un convegno. Non crede che dietro quelle parole ci sia qualcosa di più concreto?

«Ma il Comune che cosa altro può fare, rispetto agli esempi che le ho appena citato? Nei giorni scorsi ho assistito alla presentazione della relazione Bankitalia sull'economia locale. È emerso un dato chiarissimo: nel 2015 la "ripresina" genovese è stata più o meno la stessa del resto del Paese. Allora io dico: va benissimo la riflessione su come funziona il sistema politico, a patto che se ne faccia un'altra su come funziona il sistema imprenditoriale. Queste chiamate pubbliche alla responsabilità, senza mai fare nomi e cognomi, non servono a nulla. Per tornare alla domanda iniziale: il Comune di Genova, negli ambiti di competenza diretti, ha dimostrato di saper lavorare bene. Mi riferisco, per esempio, al turismo, al sostegno al settore alberghiero: il successo di eventi come i Rolli Days lo dimostra».

Esiste, però, una parte importante della città che si sente abbandonata.

«E in parte ne condivido le ragioni. Molte politiche economiche nazionali dovrebbero essere maggiormente orientate a valorizzare gli investimenti, la produzione, il lavoro. Ci vorrebbe più attenzione al sostegno delle attività economiche. Ma per un Paese come l'Italia, alle prese con un forte condizionamento dei conti pubblici, non è facile. Dovrebbe fare riflettere il fatto che le politiche adottate da Mario Monti, un premier sicuramente vicino al mondo dell'industria e della finanza, sono state contestate proprio da quel mondo. Oggi le lamentele degli industriali genovesi sono le stesse dei loro colleghi veneti. Personalmente sono d'accordo con la recente intervista di Romano Prodi: giusto dialogare con gli imprenditori, ma guai a non prestare attenzione alle diseguaglianze sociali e alla tutela dei più deboli. E' una priorità morale, ma anche economica: dove c'è diseguaglianza, la società è meno coesa e la crescita è a rischio».

È un messaggio al governo?

«È un messaggio a tutti coloro che si occupano di politiche economiche e sociali in Europa».

Lei ha ricordato i casi nei quali il Comune ha avuto un ruolo positivo. Nel caso di infrastrutture come la Gronda come giudica le critiche del mondo dell'impresa?

«La Gronda è una scelta nazionale, è il governo che deve valutare come finanziare l'opera. Per noi la priorità è la ferrovia verso Milano (il Terzo valico, ndr) e lo abbiamo dimostrato accompagnando gli espropri con grande senso di responsabilità nei confronti dei cittadini coinvolti».

- segue

Nel caso della Gronda la principale contestazione riguarda il fatto che la politica ha cambiato troppo spesso idea.

«C'è una sola risposta a questa obiezione: è riduttivo considerare la vicenda della Gronda come un ostacolo alla crescita economica della città. Punto».

Genova ha perso la Fiera e rischia di perdere la storica leadership del Salone Nautico.

«Il momento difficile del Salone non è certo imputabile alla città, ma alla crisi profondissima che ha travolto il settore. Il crollo del fatturato negli ultimi sei anni è stato terrificante, mi chiedo come si possa non vedere questa realtà. E poi, come dimenticare che oggi le associazioni di categoria sono due, e non più una sola? Chi vagheggia di un ritorno al passato, al Nautico di 5-10 anni fa, probabilmente non sa di cosa sta parlando. Ma, lo ripeto, in tutto questo le responsabilità della città non esistono».

Nelle ultime settimane è riesplso il caso Ericsson. Altri licenziamenti in una città già martoriata dalla crisi industriale.

«In questo caso siamo di fronte a una situazione chiara: una grande multinazionale che decide di tagliare, a livello mondiale, 4.000 posti di lavoro. Ma queste decisioni si prendono a Stoccolma, non a Genova: è evidente che non può essere l'istituzione locale, ma il governo centrale l'interlocutore di Ericsson. Ed è il governo che deve scegliere le regole di ingaggio per confrontarsi con un soggetto di così vaste dimensioni».

Il governo lo sta facendo?

«I sistemi politici nazionali, non solo quello italiano, non hanno ancora capito come affrontare le decisioni delle multinazionali. E non è certo invocando il libero mercato che si risolvono situazioni come quella di Ericsson».

La vittoria del Movimento 5 Stelle a Torino rischia di creare una divergenza di visioni nelle strategie di Iren?

«Mi sembra prematuro parlarne. Incontrerò presto il sindaco di Torino, Chiara Appendino, e Iren sarà uno dei temi di cui discuteremo».

Nelle strategie di Iren rientra anche Amiu.

«In questo caso l'unico obiettivo è garantire la soluzione migliore alla collettività, ai lavoratori e al futuro partner dell'azienda».

«Io assente? Accuse ingiuste, per l'industria ho fatto molto»

Doria replica allo sfogo di Messina: «Partecipare a convegni non basta. Dal Comune grande sostegno alle attività portuali»

GENOVA. «Io ci sono, il Comune c'è. La disponibilità al confronto è massima, ma sia chiaro: su certi temi possiamo avere un ruolo attivo, su altri solo politico». Marco Doria non ci sta, a finire nel tritacarne in un momento particolarmente complicato per la vita economica genovese. E alle accuse pubbliche dell'armatore Stefano Messina (involontario portavoce di un malumore che negli ambienti industriali serpeggia da mesi) il sindaco replica rivendicando «gli importanti risultati ottenuti» e respingendo le critiche di disinteresse per lo sviluppo della città.

Partiamo dalla frase di Messina: «A Genova gli imprenditori non hanno una parte politica con cui confrontarsi». È immaginabile che lei non abbia sottovalutato le parole di uno dei protagonisti più importanti della vita economica cittadina.

«No, non le ho sottovalutate.

Ma mi lasci fare una premessa: lo stesso Stefano Messina può essere testimone del fatto che negli ultimi dodici mesi rappresentanti del Comune - e non solo il sindaco - hanno partecipato a decine di eventi legati al mondo dello shipping. Decine.

Non credo, tuttavia, che l'argomento della scarsa attenzione della politica possa misurarsi solo con la partecipazione a convegni. Un altro Messina, Ignazio, dovrebbe sapere che la mia presenza in Comitato portuale è costante e tutt'altro che passiva. Dal punto di vista dello sviluppo urbanistico, in particolare, il Comune è abituato a confrontarsi quasi quotidianamente con l'Autorità portuale.

Se poi vogliamo parlare dell'attenzione "attiva" rivolta al caso specifico delle riparazioni navali, credo che siano sufficienti due esempi: il ruolo che abbiamo avuto nel portare a Genova la Costa Concordia e il sostegno al Blue Print di Renzo Piano, con le attività industriali ad esso collegate. Vogliamo affrontare, invece, il tema delle aree?

Bene, anche in questo caso rispondo con due casi concreti: il Comune è stato il primo soggetto a dare il via libera all'insediamento di Ansaldo Energia sulle aree Ilva di Cornigliano, così come abbiamo favorito l'insediamento dell'attività manifatturiera di Esaote a Multedo e degli uffici agli Erzelli.

È difficile pensare che lo sfogo di Messina sia dovuto solo all'assenza del mondo politico a un convegno. Non crede che dietro quelle parole ci sia qualcosa di più concreto? «Non abbiamo una parte

- segue

politica con cui confrontarci, discutere di sviluppo della città» lo sfogo sul Secolo XIX di Stefano Messina.

to? «Ma il Comune che cosa altro può fare, rispetto agli esempi che le ho appena citato? Nei giorni scorsi ho assistito alla presentazione della relazione Bankitalia sull' economia locale. È emerso un dato chiarissimo: nel 2015 la "ripresina" genovese è stata più o meno la stessa del resto del Paese. Allora io dico: va benissimo la riflessione su come funziona il sistema politico, a patto che se ne faccia un' altra su come funziona il sistema imprenditoriale. Queste chiamate pubbliche alla responsabilità, senza mai fare nomi e cognomi, non servono a nulla. Per tornare alla domanda iniziale: il Comune di Genova, negli ambiti di competenza diretti, ha dimostrato di saper lavorare bene. Mi riferisco, per esempio, al turismo, al sostegno al settore alberghiero: il successo di eventi come i Rolli Days lo dimostra».

Esiste, però, una parte importante della città che si sente abbandonata.

«Resto stupito di come la classe imprenditoriale più pigra del Paese prima di fare autocritica, critichi gli altri» la replica di Giovanni Toti.

«E in parte ne condivido le ragioni. Molte politiche economiche nazionali dovrebbero essere maggiormente orientate a valorizzare gli investimenti, la produzione, il lavoro. Ci vorrebbe più attenzione al sostegno delle attività economiche. Ma per un Paese come l' Italia, alle prese con un forte condizionamento dei conti pubblici, non è facile. Dovrebbe fare riflettere il fatto che le politiche adottate da Mario Monti, un premier sicuramente vicino al mondo dell' industria e della finanza, sono state contestate proprio da quel mondo. Oggi le lamentele degli industriali genovesi sono le stesse dei loro colleghi veneti. Personalmente sono d' accordo con la recente intervista di Romano Prodi: giusto dialogare con gli imprenditori, ma guai a non prestare attenzione alle diseguaglianze sociali e alla tutela dei più deboli. E' una priorità morale, ma anche economica: dove c' è diseguaglianza, la società è meno coesa e la «Non siamo solo noi imprenditori ad essere pigri. Pigrà è tutta la città, ormai avviata verso un lento degrado», il commento di Davide Viziano.

crescita è a rischio». È un messaggio al governo? «È un messaggio a tutti coloro che si occupano di politiche economiche e sociali in Euro scita economica della città.

Punto».

Genova ha perso la Fiera e rischia di perdere la storica leadership del Salone Nautico.

«Il momento difficile del Salone non è certo imputabile alla città, ma alla crisi profondissima che ha travolto il settore.

Il crollo del fatturato negli ultimi sei anni è stato terrificante, mi chiedo come si possa non vedere questa realtà. E poi, come dimenticare che oggi le associazioni di categoria sono due, e non più una sola?

Chi vagheggia di un ritorno al passato, al Nautico di 5-10 anni fa, probabilmente non sa di cosa sta parlando. Ma, lo ripeto, in tutto questo le responsabilità della città non esistono».

Nelle ultime settimane è riesplso il caso Ericsson. Altri licenziamenti in una città già martoriata dalla crisi industriale.

«In questo caso siamo di fronte a una situazione chiara: una grande multinazionale che decide di tagliare, a livello mondiale, 4.000 posti di lavoro. Ma queste decisioni si prendono a Stoccolma, non a Genova; è evidente che non può essere l' istituzione locale, ma il governo centrale l' interlocutore di Ericsson. Ed è il governo che deve scegliere le regole di ingaggio per confrontarsi con un soggetto di così vaste dimensioni».

Il governo lo sta facendo?

«I sistemi politici nazionali, non solo quello italiano, non hanno ancora capito come affrontare le decisioni delle multinazionali. E non è certo invocando il libero mercato che si risolvono situazioni come quella di Ericsson».

La vittoria del Movimento 5 Stelle a Torino rischia di creare una divergenza di visioni nelle

- segue

strategie di Iren?

«Mi sembra prematuro parlarne. Incontrerò presto il sindaco di Torino, Chiara Appendino, e Iren sarà uno dei temi di cui discuteremo».

Nelle strategie di Iren rientra anche Amiu.

«In questo caso l' unico obiettivo è garantire la soluzione migliore alla collettività, ai lavoratori e al futuro partner dell' azienda».

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it.

FRANCESCO FERRARI

Propeller Genova il nuovo vertice

Alla presidenza l'avvocato Giorgia Boi – Chi sono le altri dirigenti del club

GENOVA – Si è riunito lunedì 20 giugno alle ore 12,30 presso la sede del The International Propeller Club Port of Genoa il nuovo consiglio direttivo eletto dall'assemblea del 14 giugno scorso. Dopo un caloroso benvenuto ai nuovi eletti: John Gatti (capo Piloti del Porto di Genova), Marcello Maresca (Studio Legale Maresca), Ignazio Messina (amministratore delegato Ignazio Messina & C.), Umberto Novi (managing director Burke & Novi), come primo argomento all'ordine del giorno, si è proceduto all'assegnazione delle cariche sociali come segue: presidente professor avvocato Giorgia Boi, vice presidente dottor Gian Enzo Duci, tesoriere ingegner Bruno Dionisi, segretario signora Marina Tevini. Tutte le nomine sono avvenute per acclamazione. Il consiglio ha poi deciso, sempre all'unanimità, di cooptare al suo interno l'ingegner Andrea Frulla, Studio Tecnico Navale ingegner Massimo Canepa, quale coordinatore per l'aspetto Gruppo Giovani e contatti con l'ordine degli ingegneri. Il consiglio direttivo risulta pertanto composto anche dai consiglieri: ingegner Andrea Cosulich, dottor Alberto Delle Piane, ingegner Michele Francioni, ingegner Andrea Frulla, dottor Ignazio Messina, comandante John Gatti, avvocato Marcello Maresca, dottor Umberto Novi, ingegner Lorenzo Pollicardo. Il commendator Mariano Maresca è stato nominato presidente onorario.

L'INTERPORTO DI LIVORNO PRONTO DAL 30 GIUGNO

Pese VGM al Vespucci

In fase di montaggio ce ne sono due, ma potranno anche aumentare

LIVORNO - L'entrata in vigore dal 1° luglio della pesa dei contenitori all'export è stata affrontata,

come già anticipato su queste colonne, all'interporto Vespucci di Giusticee in collaborazione con

Spedimare altre categorie allestendo una pesa certificata sarà operativa a partire da giovedì prossimo 30

giugno, con funzionamento h/24. L'interporto ha precisato che il rilascio del VGM avrà un costo di circa 25 euro/pesata mediante (segue a pagina 9)

Pese VGM al Vespucci

pagamento tramite bancomat e/o carta di credito o, in alternativa, con il rilascio di badge prepagati. Per richiedere la fattura sarà necessario registrarsi sul ns portale web, attivo prossimamente, previo rilascio delle credenziali di accesso da richiedere al seguente indirizzo mail: pesa@interportotoscana.com. Effettuata la Login sul ns portale per emettere fattura, sarà sufficiente spuntare il codice cntr mediante una semplice ricerca.

Da quello che risulta, le pese saranno inizialmente due e sono in corso di montaggio e collaudo, dalla dirigenza del Vespucci si conferma comunque che il sistema sarà modulare e in caso di necessità sarà rapidamente implementato. Lo spazio c'è (le pese sono ubicate a fianco del distributore di carburante) e se la richiesta sarà forte sarà molto veloce poterne montare altre. Si tratta di verificare nei primi tempi quanti container arriveranno in porto già dotato di documento VGM all'origine e quanti invece si avvarranno degli impianti vicini ai porti. Insomma, siamo alla sperimentazione pura.

La Gazzetta Marittima

Livorno, in arrivo un altro colpo mortale

Riceviamo da Gennaro Ceruso.

Beh, finalmente ci siamo, perché anche i 5Stelle potranno vantarsi di essere nel filone delle precedenti giunte che, tra i tanti errori (il primo fu il palazzo Grande), hanno anche pesantemente danneggiato l'immagine di Livorno inaugurando, nel 1982, il tristemente famoso cavalcaferrovia. Adesso, la giunta pentastellata senza idee sta per infliggere un altro colpo mortale alla città dando il via al progetto della Bellana che andrebbe a collocarsi in una zona già gravata da molti problemi (traffico, rumori, inquinamento, ecc.) che affliggono gli abitanti di quella zona creando, in tal modo, alcuni vantaggi per pochi e vari disagi per molti ed anche il turismo (grande assente a Livorno) non ne verrebbe avvantaggiato. Un progetto nato, come il cavalcaferrovia, per dare risposta ad esigenze minimali ma senza guardare lontano, cioè senza pensare a favorire il turismo a Livorno, un'importante fonte di reddito che le nostre amministrazioni hanno sempre trascurato e che invece, nella fase attuale, avrebbe rappresentato la scialuppa di salvataggio (tanto per restare in tema nautico) per la nostra disastrosa economia e per le decine di migliaia di disoccupati. Anche il recente intervento di Francesca Marcucci, della Confcommercio, sul tema del turismo dimostra che l'esigenza di sviluppare questo settore è fortemente sentita ma rivela anche un generale appiattimento sul banale tran tran turistico livornese, cioè fare come è stato fatto fino ad ora ma un po' di più che è, poi, la stessa filosofia alla base delle inappropriate scelte per la Fortezza Vecchia presentate da Massimo Provinciali, Presidente della Porto di Livorno 2000 (solo uno dei tanti incarichi), dimenticandosi completamente dell'ottimo consiglio che dette il manager di Royal Caribbean: "i clienti cercano soprattutto emozioni nuove". Ecco, a Livorno mancano "emozioni nuove" capaci di attirare turisti o, meglio, le proposte "emozionanti" ci sono ma si preferisce tenerle nel cassetto, forse perché, in assenza di fantasia ed immaginazione, manca la capacità di vedere più in là del proprio naso. Povera Livorno e poveri i livornesi, sempre più poveri.

Gennaro Ceruso (un cittadino che ama Livorno)

CON LA NAVE SCUOLA DELLA GUARDIA COSTIERA

L'Accademia giapponese in visita a Livorno

Un incontro con il direttore marittimo della Toscana in Capitaneria di Porto



Nella foto: lo scambio dei crest in Capitaneria.

LIVORNO. La città dei "Quattro Mori" come unica tappa italiana della crociera intorno al mondo dei cadetti della "Japan Coast Guard Academy". La città labronica è stata luogo di sbarco di 50 allievi dell'Accademia della Guardia Costiera giapponese, giunti in porto con la nave scuola "Kojima". Il gruppo, accompagnato dal

comandante della nave "Hirayuki Nanaura" e da un rappresentante dell'Ambasciata del Giappone in Italia, ha fatto visita alla Direzione marittima e Capitaneria di porto di Livorno per un incontro istituzionale, ma soprattutto formale. Accolti dal direttore marittimo della Toscana, capitano di vascello Vincenzo Di Marco, e dal suo staff

di ufficiali, gli allievi hanno avuto la possibilità di conoscere l'organizzazione della Guardia Costiera italiana ed i suoi compiti operativi principali, in materia di soccorso in mare, sicurezza della navigazione, polizia ambientale e della pesca. Una realtà, per certi versi, simile a quella giapponese in relazione ai settori d'interesse, ma differente per status, non essendo il personale in servizio inquadrato nelle gerarchie militari delle Forze Armate del proprio Paese. I giovani cadetti si sono mostrati molto interessati, soprattutto alle specificità dei mezzi aeronavali in dotazione al Corpo, nonché ai sistemi di monitoraggio e controllo attestati nella sala operativa della Capitaneria livornese. Durante il briefing, il comandante Di Marco ha voluto mostrare ai cadetti un video di immagini di soccorsi reali effettuati dalla Guardia Costiera italiana nel Mediterraneo, sottolineando come tutte le Guardie Costiere del mondo, seppur diverse per organizzazione, sono accomunate dal nobile compito di salvare la vita delle persone in mare.

Porti: presidente Ap Ancona Giampieri a Assemblea MedCruise

"Compagnie crociera interessate a scoprire le Marche"



(ANSA) - ANCONA, 24 GIU - Molto interesse per il porto di Ancona, la città e le Marche come destinazione turistica da scoprire, con promettenti contatti con alcune compagnie dei segmenti premium e lusso del mercato. E' il risultato della missione a Odessa dell'Autorità portuale di Ancona, che ha partecipato all'Assemblea MedCruise per i 20 anni di fondazione dell'associazione. MedCruise ha accompagnato la nascita e il boom delle crociere nel Mediterraneo, diventata la seconda destinazione al mondo per numero di passeggeri con oltre 27 milioni nel 2015.

Nel suo intervento all'Assemblea generale, il presidente dell'Ap Rodolfo Giampieri e il responsabile Sviluppo e Promozione Guido Vettorel hanno parlato di Ancona come un porto dinamico, che ha saputo lavorare in sinergia con il territorio e con Msc, principale operatore crocieristico dello scalo, per mantenere Ancona tra i porti competitivi dell'Adriatico e favorire la scoperta della città e delle Marche. Si sono svolti incontri bilaterali con Royal Caribbean, Costa, Celestyal e Silversea, oltre a Msc. "Abbiamo avuto conferma che la scelta strategica di essere entrati in MedCruise è stata corretta - ha dichiarato Giampieri -. Queste giornate sono servite a entrare in contatto con il mondo delle compagnie di crociera in un clima informale e favorevole, molto orientato a sostenere la promozione dei porti e dei territori. Il feeling che abbiamo avuto è molto positivo: le compagnie di crociera sono interessate a scoprire le Marche e molti porti della Macroregione ci hanno contattato per avviare cooperazioni".

RAM ed Ancona sui “Green Ports”

La collaborazione con l’Autorità portuale anconetana per i traffici “verdi” dei traghetti

ANCONA – E’ stato siglato un importante accordo tra RAM e l’Autorità portuale di Ancona. L’accordo, congiuntamente promosso dai due enti, consentirà a RAM di fornire il proprio supporto all’Autorità Portuale, per valutare azioni specifiche per rafforzare la sostenibilità ambientale delle attività portuali e consentirà di individuare soluzioni, in particolare per lo sviluppo dei traffici traghetti e crociere, a partire da un approccio scientifico, strutturato e pragmatico. “Questa iniziativa – ha dichiarato il presidente di RAM Cancian – in uno scalo innestato nella città, come Ancona, è importantte perchè crea occasioni di sviluppo sostenibile, rafforza e rinnova il rapporto tra il porto e il territorio”. Il protocollo prevede la cooperazione tra RAM e AP per svolgere dei casi di studio specifici sul porto al fine di analizzare dal punto di vista tecnico ed economico-finanziario l’implementazione di eventuali interventi ritenuti prioritari.

Polizia anfibia, arrivano anche due moto d'acqua: soccorsa una barca a vela

La Polizia di Ancona da oggi dispone di Manta 1 e Manta 2, due moto d'acqua pronte a controllare più da vicino e, se necessario, intervenire più agilmente anche sotto costa e direttamente sulle spiagge



Moto d'acqua della Polizia

Da ieri mattina (25 giugno) la Squadra Nautica dell'U.P.G.S.P. della Questura di Ancona può vantare tra i suoi natanti anche due potenti moto d'acqua: "Manta 1" e "Manta 2". Un nome scelto non a caso per identificare le moto d'acqua della Polizia che, già ieri pomeriggio, sono entrate in azione quando gli agenti di polizia a bordo dei mezzi acquatici, diretti dal vice questore **Cinzia Nicolini (in foto)** hanno soccorso una **barca a vela di 9 metri** che, dopo aver urtato uno scoglio a Portonovo, rischiava di affondare per una falla che si era creata. Manta 1 e 2 l'hanno scortata e messa in sicurezza al porto di Numana.

La manta è conosciuta in biologia marina anche con il nome di "diavolo dei mari": è un pesce placido che preferisce vivere in superficie e per lo più nuota vicino alla costa, si muove piano ma arriva subito alla preda e proprio la sua conformazione incute timore. E così, da oggi, i poliziotti della **Squadra Nautica**, sono già in sella a Manta 1 e Manta 2 pronti a controllare più da vicino e, se necessario poter intervenire più agilmente anche sotto costa e direttamente sulle **spiagge**, pattugliando piano tutto il litorale, osservando attentamente tutto il territorio e il mare, ma pronti a scattare in velocità qualora vi sia un'emergenza, proprio con le caratteristiche natatorie dell'animale marino da cui prendono il nome. I problemi **insicurezza in mare**, infatti, sono tanti, si va dal rispetto delle norme di navigazione da parte di natanti e acqua-scooter di privati alle attività di polizia giudiziaria in senso stretto; **dal soccorso e salvataggio delle persone** in difficoltà, alla partecipazione di operazioni di **ordine e sicurezza pubblica**. La grande affluenza sulle spiagge, da Senigallia a Numana, rende sicuramente più gravoso l'impegno per il personale della Squadra Nautica, il quale, oltre ai compiti tradizionalmente affidati alla polizia marittima, negli ultimi anni, svolge anche un servizio di prossimità sulle spiagge più affollate, servizio grazie al quale i cittadini hanno la possibilità di trovare, anche in vacanza, un punto di riferimento per la propria sicurezza, proprio come accade nelle città con il poliziotto di quartiere. Indispensabile e prezioso il suo aiuto nella ricerca e recupero delle persone scomparse e nel recupero in mare di vittime e natanti, unitamente alle altre Forze di Polizia ed alla Capitaneria di Porto. Tra i mezzi a disposizione della Squadra Nautica vi sono anche la motovedetta d'Altura "Squalo" e la motovedetta Costiera "Blob B/75": il **personale** in servizio presso la predetta Squadra è **altamente specializzato**, rivestendo il ruolo di Comandante Altura, Comandante Costiero, Radarista e Motoristi Navali. Gli agenti della Squadra Nautica, per tutta l'estate e per tutto l'anno vigilano a bordo dei natanti il litorale della provincia, proprio come le **"Pantere" della Volante su strada**, e quando le condizioni meteo del mare non lo permettono, scendono a terra e assicureranno ugualmente il pattugliamento specializzato lungo la fascia costiera con le autovetture con colori di istituto.

The Medi Telegraph



Crociere, Napoli fra le mete preferite. Ma mancano spazi / FOCUS

Napoli - L'Italia crocieristica cresce, anche se di poco, mentre Napoli incassa per il 2016 un ragguardevole incremento, il 5/6 % in più rispetto allo scorso anno, con 400 approdi in più

Napoli - C'è ancora tanta voglia di crociera? La risposta è senza ombra di dubbio affermativa, perché rappresenta sempre la vacanza più completa ed economica che consente anche a **chi di soldi in tasca ne ha pochi di realizzare il proprio sogno di evasione dalla routine di tutti i giorni.**

L'Italia crocieristica cresce, anche se di poco, mentre Napoli incassa per il 2016 un ragguardevole incremento, il 5/6 % in più rispetto allo scorso anno, con 400 approdi in più. E, se sotto il profilo turistico la città di Partenope continua a tirare con il suo indiscusso appeal con l'offerta delle bellezze più straordinarie sotto tutti i profili da quello paesaggistico, con il suo golfo mozzafiato, con il folklore dei suoi vicoli, con la ricchezza della sua offerta storico, artistica ed architettonica, il turista della crociera, proprio per la brevità della sosta, **preferisce andare in escursione a Pompei, Capri o Sorrento**, spesso saltando Napoli. O addirittura rimanere a bordo della nave ferma in porto.

Ma qualcosa, nonostante i lavori della metropolitana che ancora bloccano Piazza Municipio e rendono particolarmente disagiata l'uscita dall'area marittima, e nonostante il traffico caotico, sta cambiando: perché sono sempre più numerosi quei crocieristi che ora scelgono di visitare la città. **Quest'anno lo scalo partenopeo prevede oltre un milione e 250mila passeggeri, registra 70 approdi in più di navi da crociera** e conserva saldamente il suo terzo posto, dopo Civitavecchia e Venezia, nella classifica dei porti in Italia, rispettando appieno le anticipazioni sulle previsioni di crescita.

- segue

Tra le compagnie storiche che operano nel settore cruise e portano i loro alberghi galleggianti a Napoli, Costa Crociere effettuerà quest'anno 77 approdi con 290 mila passeggeri in transito, mentre **Msc Crociere di navi ne porterà 63 con 242.285 crocieristi ed una considerevole ricaduta economica sul territorio.**

Infine Royal Caribbean, anch'essa presenza consolidata dello scalo partenopeo, quest'anno, oltre alle unità abituali, porta il suo "supergigante" nel vero senso della parola, la nave "Harmony of the Seas", unità con circa 230mila tonnellate per 362 metri di lunghezza ed una **capacità massima di trasporto di 6.780 passeggeri e ulteriori 2.300 membri d'equipaggio.**

Tutto bene allora per Napoli visto che anche per il 2017 le previsioni sono di crescita o di mantenimento delle stesse cifre? Sì ma..... ed il ma ce lo spiega Bruno Russo, coordinatore generale di tutte le attività del Terminal Napoli, di cui **Tommaso Cognolato è l'amministratore delegato.** «Non possiamo avere ulteriore sviluppo - osserva Russo - visto che siamo già a tappo e, con le banchine ferme al 1936, riusciamo a mettere due navi, due navi e mezzo. Stiamo soffrendo molto per questo tipo di difficoltà ma non c'è soluzione se non si lavora per l'allungamento delle banchine dei due moli dell'Angioino raddoppiandone la capacità. Oppure c'è sempre l'opzione del recupero di almeno una parte del Molo San Vincenzo. Quest'anno siamo riusciti ad inglobare nelle attività del Terminal anche gli ormeggi 21-22, soluzione necessaria visto che il venerdì abbiamo tre grosse navi così al 21-22 mandiamo le due unità di Costa ed Msc ai cui passeggeri viene messo a disposizione un servizio continuo di navette mentre il colosso di Royal Caribbean trova spazio all'Angioino tra gli ormeggi 9-10 ed 11». **Sul fronte della logistica e degli inevitabili problemi legati all'affollamento di pullman, di passeggeri, di taxi e quant'altro,** Russo risponde: «Noi siamo un'eccellenza e siamo strutturati per accogliere 10/15mila crocieristi e poi gli orari di arrivo e partenza sono cadenzati».

Infine sulla possibilità per Napoli di diventare home-port per alcune compagnie, Russo non ha dubbi «A Napoli - chiude il coordinatore generale - non manca nulla per essere home port e, per raggiungere questo obiettivo, stiamo prendendo in seria considerazione l'apertura di un tavolo tra Terminal Napoli, Aeroporto di Capodichino e Grandi Stazioni. **Ma sono convinto che sia soprattutto una questione di volontà politica».**

The Medi Telegraph



È uscito lo “Speciale Porto di Napoli” / PDF

Genova - Le principali notizie che riguardano lo scalo campano (interviste, analisi, interventi) in doppia lingua, italiano e inglese.

Genova - È uscito lo **“Speciale Porto di Napoli”**: le principali notizie dal porto campano (interviste, analisi, interventi) in doppia lingua, italiano e inglese.

[SCARICA L'INSERTO IN FORMATO PDF](#)

Lo speciale è stato pubblicato in formato cartaceo sull'Avvisatore Marittimo e in formato digitale sul [magazine mensile del MediTelegraph](#).

Porto, canoni mai riscossi e fondi europei inutilizzati Ma il presidente non c'è

DOPO QUATTRO ANNI DI COMMISSARIAMENTO E LE INCHIESTE GIUDIZIARIE LA SITUAZIONE È ANCORA FERMA. NUMEROSE IMPRESE NON HANNO MAI PAGATO PER LE CONCESSIONI

Tiziana Cozzi

Napoli

Quattro anni di commissariamento, inchieste giudiziarie, lorde Intesitine nel comitato portuale, fondi europei non spesi e lavori ancora al palo. Ecco il porto di Napoli. Una delle imprese più grandi della città ma ferma da troppo tempo e costretta a lavorare al di sotto delle proprie potenzialità.

L'ultimo atto, nei giorni scorsi. Il comitato portuale ha approvato il rinnovo delle autorizzazioni per le concessioni, ha cancellato i residui passivi e rilasciato l'ok a 13 imprese, tra cui Conateco (del gruppo Msc - Cosco), non in regola da anni con le quote. Conateco ha versato 5 milioni, con Soteco è in corso una transazione per 1 milione e mezzo ma ancora non è arrivato ancora il rinnovo.

Un altro dei paradossi del terminal napoletano: grandi e piccole imprese per anni non hanno pagato le concessioni e nessuno gliel'ha revocate. Soltanto ora si corre ai ripari.

Uno scalo che non riesce a spendere i fondi europei: 147 milioni non spesi nella programmazione 2007-2013, gare bandite ma non aggiudicate per mancanza di risorse. Finanziamenti che attendono ancora la riassegnazione. Bruxelles non risponde, la Regione tace e così il porto ancora una volta, resta in stand by. Un danno, per l'economia dello scalo. Non si può inserire in bilancio questa somma che è vitale per tutti i lavori necessari al funzionamento del porto. Nove i progetti: rete fognaria portuale (21 milioni); gara aggiudicata. Collegamenti stradali e ferroviari interni (30 milioni); gara aggiudicata ma pendente ricorso al Tar. Bonifica superficiale ordigni bellici (concluso). Rilevamento di reperti e relitti di archeologia navale (circa 2 milioni). Ristrutturazione edificio Immacolatella Vecchia (6 milioni). Messa in sicurezza Darsena Marinella (12 milioni); progetto ancora in corso. Prolungamento diga Duca D'Aosta (20 milioni). Infine, il dragaggio (44 milioni), sospeso dal 2013 per le 15 prescrizioni dettate dal ministero dell'Ambiente.

Sono questi i nodi principali ma quello che frena il rilancio del porto è la nomina del presidente. Tre commissari (Angrisano, Karrer e Basile ora riconfermato fino al 30 ottobre) e un presidente che, per motivi politici, non arriva mai. Gli operatori dello scalo sono allarmati: «Fate presto, non si può più lavorare senza una guida». Perfino sulla riforma delle Autorità portuali (dopo il no all'accorpamento di Salerno) il ministro Graziano Delrio ha preso tempo e ha rinviato la decisione per Napoli. Ora la riforma è all'iter finale delle commissioni e per metà luglio il senato dovrebbe licenziarla. Poi potrebbe arrivare finalmente l'uomo giusto scelto da Delrio, con il placet del presidente Vincenzo De Luca. Ma anche su questo tema manca l'accordo. Il presidente deve essere scelto dal ministro, d'intesa con la Regione tra persone di comprovata esperienza manageriale del settore.

Poi c'è la questione dragaggio, definito dal punto di vista tecnico ma in attesa di 37 milioni che non ci sono. Un lavoro necessario a far decollare lo svilup-

po perché consente di rendere più profondo il fondale in modo da avere maggiore pescaggio e ospitare così le navi più grandi.

Infine, la Darsena di Levante, completata quasi per l'85 per cento. Avrebbe dovuto essere conclusa a dicembre del 2015, i lavori sono ancora in corso. È invece bloccato il cantiere dei collegamenti stradali e ferroviari. È il primo appalto a essere partito ma è fermo a causa dei contenziosi. Su quasi tutti i lavori, pendono un ricorso che ha decretato lo stop ai cantieri.

Il tesoro dello scalo sono i crocieristi: sono 7 milioni e 900 mila i passeggeri transitati, tra crocieristi, viaggi nel golfo e autostrade del mare Sicilia e Sardegna.

«Stiamo provando anche ad abbassare i costi di noleggio per lo spazio in affitto ai terminal container — spiega Emilio Squillante, segretario dell'Autorità portuale — vogliamo invogliare armatori e terminalisti a scegliere Napoli e diventare competitivi. Abbasseremo il costo di 9 euro al metro quadro, ci allineeremo a Civitavecchia e Salerno che hanno tariffe più basse».

© SPICCIACCHIO PUBBLICITÀ

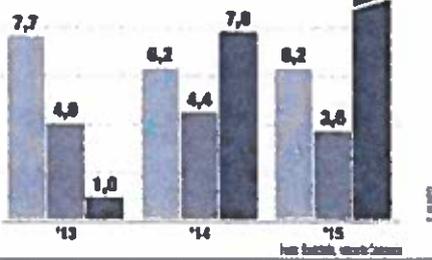
- segue



I VIAGGIATORI STRANIERI IN CAMPANIA

Variatione % sul periodo corrispondente

■ ARRIVI ■ PERNOTTAMENTI ■ SPLSA



Il porto non è riuscito a utilizzare 147 milioni nella programmazione 2007-2013: gare bandite ma non aggiudicate per mancanza di risorse

Informatore Navale

Porto di Salerno: crescita commerciale e tutela dell'ambiente da primato



Salerno, 24 giugno 2016 - Anche nel 2016 l'Autorità Portuale di Salerno, con l'ausilio dell'A.R.P.A.C. (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente), ha eseguito un monitoraggio della qualità dell'aria in ambito portuale e nelle aree limitrofe, con particolare riferimento agli inquinanti, che possono essere prodotti durante la circolazione dei mezzi/veicoli ed in generale le operazioni portuali. Tale monitoraggio è stato eseguito tra la fine di gennaio e l'inizio di marzo con il supporto di una stazione mobile, posizionata al Varco Trapezio, e di diversi campionatori passivi fissi, ubicati in aree particolarmente sensibili del Porto commerciale (banchine e Varco di ponente) e presso la c.d. "Vecchia Darsena" ed il Molo Manfredi. Al termine del lavoro l'A.R.P.A.C. ha comunicato che sono rispettati i valori limite annuali (estrapolazione estrema) ed i valori obiettivo, fissati dal D.lgs. 155/2010. Pur in presenza di uno straordinario e costante aumento dei traffici merci e passeggeri del Porto di Salerno, la salvaguardia ambientale è sempre più rispettata, è al primo posto dell'Agenda dell'Autorità Portuale di Salerno. "Da anni siamo impegnati affinché il business non contrasti con i più elementari principi di tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini – commenta il Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno, Andrea Annunziata. Grazie all'elettrificazione delle banchine, che permetterà di ridurre notevolmente le emissioni di inquinanti e l'inquinamento acustico, e alla nuova imboccatura costruita utilizzando cassoni, che recuperano il moto ondoso per produrre energia pulita, puntiamo a realizzare un Porto green, all'avanguardia, sostenibile da un punto di vista energetico e ambientale."

Il Nautilus

Porto di Salerno: crescita commerciale e tutela dell'ambiente da primato



SALERNO – Anche nel 2016 l’Autorità Portuale di Salerno, con l’ausilio dell’A.R.P.A.C. (Agenzia Regionale per la Protezione dell’Ambiente), ha eseguito un monitoraggio della qualità dell’aria in ambito portuale e nelle aree limitrofe, con particolare riferimento agli inquinanti, che possono essere prodotti durante la circolazione dei mezzi/veicoli ed in generale le operazioni portuali.

Tale monitoraggio è stato eseguito tra la fine di gennaio e l’inizio di marzo con il supporto di una stazione mobile, posizionata al Varco Trapezio, e di diversi campionatori passivi fissi, ubicati in aree particolarmente sensibili del Porto commerciale (banchine e Varco di ponente) e presso la c.d. “Vecchia Darsena” ed il Molo Manfredi.

Al termine del lavoro l’A.R.P.A.C. ha comunicato che sono rispettati i valori limite annuali (estrapolazione estrema) ed i valori obiettivo, fissati dal D.lgs. 155/2010.

Pur in presenza di uno straordinario e costante aumento dei traffici merci e passeggeri del Porto di Salerno, la salvaguardia ambientale è sempre più rispettata, è al primo posto dell’Agenda dell’Autorità Portuale di Salerno.

“Da anni siamo impegnati affinché il business non contrasti con i più elementari principi di tutela dell’ambiente e della salute dei cittadini – commenta il Presidente dell’Autorità Portuale di Salerno, Andrea Annunziata. Grazie all’elettrificazione delle banchine, che permetterà di ridurre notevolmente le emissioni di inquinanti e l’inquinamento acustico, e alla nuova imboccatura costruita utilizzando cassoni, che recuperano il moto ondoso per produrre energia pulita, puntiamo a realizzare un Porto green, all’avanguardia, sostenibile da un punto di vista energetico e ambientale.”

Informazioni Marittima

Porto di Salerno, Arpac certifica qualità dell'aria



Anche nel 2016 l'**Autorità portuale di Salerno**, con l'ausilio dell'Arpac (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente), ha eseguito un monitoraggio della qualità dell'aria in ambito portuale e nelle aree limitrofe, con particolare riferimento agli inquinanti, che possono essere prodotti durante la circolazione dei mezzi/veicoli ed in generale le operazioni portuali. Al termine del lavoro l'Arpac ha comunicato che sono rispettati i valori limite annuali (estrapolazione estrema) ed i valori obiettivo, fissati dal D.lgs. 155/2010.

Tale monitoraggio è stato effettuato tra la fine di gennaio e l'inizio di marzo con il supporto di una stazione mobile, posizionata al Varco Trapezio, e di diversi campionatori passivi fissi, ubicati in aree particolarmente sensibili del porto commerciale (banchine e Varco di ponente) e presso la cosiddetta "Vecchia Darsena" ed il Molo Manfredi.

"Da anni siamo impegnati affinché il business non contrasti con i più elementari principi di tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini – ha detto il presidente dell'Autorità portuale di Salerno, Andrea Annunziata. – Grazie all'elettificazione delle banchine, che permetterà di ridurre notevolmente le emissioni di inquinanti e l'inquinamento acustico, e alla nuova imboccatura costruita utilizzando cassoni, che recuperano il moto ondoso per produrre energia pulita, puntiamo a realizzare un Porto green, all'avanguardia, sostenibile da un punto di vista energetico e ambientale".

Automotive, Grimaldi sbarca a Gioia Tauro in alleanza con Blg

Napoli. Il gruppo Grimaldi sbarca nel porto di Gioia Tauro e attraverso Automar SpA (40% Grimaldi, 40% Bertani e 20% Mercurio), presieduta da Costantino Baldissara, direttore commercial, operation & logistics del gruppo Grimaldi, acquisisce dalla società tedesca Blg (che gestisce il traffico auto nel porto calabrese) il 50% di AutoTerminal Gioia Tauro spa. Il terminal, la cui concessione è a lungo termine, dispone di ben 320mila metri quadri che, secondo le previsioni di Grimaldi, potrebbe in un futuro abbastanza prossimo acquisire nuovi spazi. La notizia viene dallo stesso armatore, nel corso

segue in ultima pagina

Automotive, Grimaldi

della presentazione del terzo rapporto sull'economia del mare di Sem. Hanno di Napoli tenuti stamattina nel capoluogo campano. «Abbiamo acquisito con la nostra consociata Automar SpA spiega l'amministratore delegato del gruppo, Emanuele Grimaldi uno spazio considerevole nel porto di Gioia Tauro per la movimentazione delle auto ed è possibile che in futuro possiamo ampliare il nostro terminal».

Il terminal di Automar, azienda leader nei servizi di logistica integrata da oltre quarant'anni, è specializzata nel trasporto su gomma e nella preparazione delle autovetture alla vendita (decoratura, riparazioni di carrozzeria e di meccanica, lavaggi ecc...). Il gruppo armatoriale di Napoli, attraverso la Salerno Auto Terminal gestisce da oltre quindici anni il terminal del porto di Salerno. Inoltre, nel 2014 ha acquisito oltre 400mila metri quadri di piazzale nel porto di Civitavecchia. Ora lo sbarco a Gioia Tauro.

La Gazzetta Marittima

Messina-Barcellona protocollo d'intesa

La logistica e le progettazioni al centro dell'accordo di collaborazione

BARCELLONA – Il presidente dell'Autorità Portuale di Messina De Simone e il presidente del Porto di Barcellona (Spagna) Sixte Cambra hanno firmato nella città catalana un importante protocollo d'intesa e collaborazione. L'accordo è frutto di un lavoro intenso di relazioni e confronto iniziato nel maggio 2015 in occasione della partecipazione dei due porti alla fiera della logistica di Monaco di Baviera e apre la strada a numerose possibilità di cooperazione. L'obiettivo generale è quello di intensificare le relazioni fra i due enti portuali nei settori delle attività commerciali e della logistica, grazie allo scambio di informazioni e la promozione di occasioni di business nei campi dell'amministrazione portuale, della logistica, dei trasporti marittimi, della progettazione e costruzione, delle Information Technologies. Le due Autorità si sono quindi impegnate ad assicurare servizi eccellenti alle compagnie che opereranno fra i porti di competenza e a promuovere l'attività commerciale fra l'Italia e la Spagna nonché ad agire come punti di contatto per le rispettive comunità portuali, raccomandando alle società di entrambi i paesi di attivare investimenti nei due territori e fornendo tutto il supporto necessario ai potenziali investitori.

L'impegno preso riguarda anche un continuo scambio di conoscenze e formazione, grazie anche a visite reciproche di operatori, seminari di formazione su argomenti tecnici e incontri settoriali, così come di possibilità di stage e tirocini anche per gli studenti degli Istituti Nautici di Messina e Milazzo con i quali l'Autorità portuale ha siglato recentemente dei protocolli d'intesa. Il Memorandum of Understanding potrà essere ulteriormente ampliato ad altri settori specifici con nuovi protocolli aggiuntivi. Il presidente dell'A.P. di Messina ha espresso grande soddisfazione per un'iniziativa che potrà consentire ai porti di Messina e Milazzo importanti occasioni di confronto con uno dei porti principali dell'intero Mediterraneo che opera, fra l'altro, in una regione economicamente molto dinamica. "Nell'incontro con i vertici del porto di Barcellona sono emerse già diverse ipotesi di lavoro che ci vedranno impegnati anche nel tentativo di sviluppare nuovi collegamenti ro-ro, soprattutto in vista del futuro porto di Tremestieri. Mi auguro che questo Protocollo, da noi fortemente voluto, possa assicurare ulteriori occasioni di sviluppo per le comunità marittimo-portuali di Messina e Milazzo".

De Cola: «A ciascuno le sue responsabilità»

È stato il Servizio 10 dell' Assessorato regionale delle Infrastrutture e della Mobilità (Servizio "Infrastrutture logistiche e trasporto merci") ad indirizzare la richiesta del progetto al segretario generale del Comune, Antonio Le Donne, al sindaco Renato Accorinti, al Provveditorato interregionale delle opere pubbliche per la Calabria e la Sicilia e all' **Autorità portuale** di Messina. «In riferimento alla infrastruttura in oggetto indicata - premettono il dirigente generale Fulvio Bellomo e il dirigente del Servizio, Giacomo Rotondo - in uno alla presente viene trasmesso copia del parere reso dalla Commissione regionale dei Lavori pubblici nell' adunanza del 15 giugno 2015 2016, trasmesso con nota del 22 giugno 2016». Quindi il velocissimo passaggio chiave: «Si invita, pertanto, con l' urgenza del caso, il signor segretario generale del Comune, nella qualità di soggetto responsabile, ai sensi delle ordinanze di Protezione civile numeri 93 e 133 del 2013, a porre in essere tutti gli adempimenti consequenziali di competenza. La presente e l' allegato vengono inoltrati solo a mezzo e.mail».

E proprio quest' ultima simpatica annotazione da smaterializzazione da... terzo millennio conduce alla riflessione dell' assessore comunale alle Infrastrutture Sergio De Cola: «A questo punto - osserva - la Regione l' ha messo pure per iscritto, in un documento amministrativo: chiede il progetto e ciascuno si assume le sue responsabilità. Si rischia un aggravio, ed un danno se questo esame si potrà a lungo. Che sia almeno un esame celere come dicono.... Il primo pericolo Messina, da qui al 31 dicembre, è quello di perdere 7 milioni».3(a.t.)

Gli effetti del Patto per la Falce

Il Prg del porto è vicino al decollo dopo... 61 anni

Consegnata la Vas: tra 2 mesi il Piano sarà certo approvato

La "Vas", Valutazione ambientale strategica relativa alle aree portuali di Messina, dalla foce dell' Annunziata agli approdi di Tremestieri -al centro il porto storico e la Zona falcata - è stata materialmente consegnata dai vertici dell' **Autorità portuale** alla dirigenza del dipartimento Ambiente della Regione. La decisiva accelerazione di questo iter decisivo, che spalanca la strada all' approvazione finale del nuovo Piano regolatore del porto di Messina, da parte della Regione, addirittura tra 60 giorni, è stata impressa - sia chiaro - grazie al "Patto per la Falce": l' accordo del 26 gennaio 2016 che l' **Autorità portuale**, il Comune e la Regione hanno siglato grazie alla mediazione dell' Università, e che ha sancito la fine delle guerre istituzionali sulla Zona falcata. Il traguardo finale sarà di portata straordinariamente concreta.

L' attuale pianificazione del porto è del 1955, un' epoca storica ormai abissalmente lontana in cui capitava anche i monumenti troppo belli ed imponenti (tipo ampie porzioni della Real Cittadella spagnola) venivano demoliti per far posto, poi, a industrie pesanti in riva allo Stretto. Che la Messina del secolo e millennio dopo dovesse restare ferma al 1955, probabilmente, non era un fatto casuale.

Ma facciamo un passo indietro e torniamo alla documentazione relativa all' ambiente. La "Vas" necessaria al Prg portuale di Messina è costituita da una corposa documentazione di studi ambientali pluridisciplinari che nel 2006 furono affidati con gara a privati. A redigerli e poi aggiornarli il raggruppamento di professionisti guidato dall' architetto messinese Francesca Moraci, oggi componente del Cda dell' Anas insieme all' architetto romano Francesco Karrer, con il supporto di ulteriori studiosi e professionisti. Il raggruppamento lavorò con continuità dal 2006 al 2008 ma poi dovette adeguare gli elaborati all' entrata in vigore delle nuove norme relative alla "Vas" (la nuova Valutazione ambientale strategica) e ad altre modifiche di legge. Ma, soprattutto, i professionisti come l' ente committente hanno subito fino ad ieri l' impossibilità di perfezionare il proprio lavoro: ciò proprio a causa delle vergognose guerre giudiziarie tra Istituzioni che si sono consumate sulla titolarità di alcune aree della Falce. Anche quest' iter, come la possibilità di far rinascere Messina tramite il recupero della Falce, è stato sepolto dal conflitto giudiziario tra l' Ente autonomo regionale Porto, creato nello stesso anno del vigente paleolitico Piano regolatore porto (il 1955!) e...

liquidato di recente, e l' **Autorità portuale** cui da ben 22 anni è affidata la circoscrizione del porto. Era inutile, infatti, cercare di portare avanti le procedure per approvare il Prg del porto se le aree erano in contestazione e non si sapeva (o si fingeva di non saperlo) a chi appartenessero.

Si è compiuto, dopo una serie di riunioni, il primo vero passaggio chiave, nell' ambito della graduale attuazione del "Patto per la Falce" siglato il 26 gennaio dall' **Autorità portuale**, dalla Regione e dal Comune di Messina con la decisiva partecipazione, in qualità di coordinatore del tavolo tecnico, del nostro Ateneo.

Tempo Stretto

politica

L' Autorità Portuale ha inviato il suo Piano Regolatore alla Regione. L' esito entro due mesi

"E' stato presentato ieri all' Assessorato regionale territorio ed ambiente l' atteso Piano regolatore generale del porto." Lo afferma l' assessore regionale al Territorio ed Ambiente, Maurizio Croce . "L' Authority Portuale di Messina - continua - ha quindi inviato a Palermo l' incartamento che permetterà entro 60 giorni (ma noi speriamo che ciò avvenga anche prima) di dare il parere di Valutazione Ambientale Strategico". Il capogruppo all' Ars del Pdr-Sicilia Futura, Beppe Picciolo , ha espresso "grande soddisfazione per il primo passaggio di un atto gestionale che però può realmente cambiare il volto della città dello Stretto e nei confronti del quale il gruppo politico che rappresenta ha speso grandi energie, scommettendo sulla volontà comune di tutti i soggetti interessati (Regione, Authority, Sovrintendenza, Comune, Università) a portare a compimento l' iter stabilito lo scorso 26 gennaio, alla presenza del governatore Rosario Crocetta. Siamo certi - ha scritto Picciolo - che la burocrazia regionale sospinta dall' assessore Maurizio Croce saprà imprimere un' accelerazione per dare corso nel più breve tempo possibile al rilascio della Vas e conseguentemente inaugurare ufficialmente un nuovo corso per Messina che attende da decenni l' imprescindibile strumento di pianificazione che, ricordiamo, individua l' ambito e l' assetto complessivo del porto, specificando le caratteristiche e la destinazione funzionale delle zone interessate, tra cui ricopre notevole importanza la Zona Falcata. Ed a seguire tutti gli accordi contenuti nel Patto della Falce e le relative scadenze dovranno essere puntualmente rispettati".

L' appello a De Simone

L' estate in Fiera si può "salvare"

Zuccarello: «Tanti i commercianti che possono attivarsi»

C' è ancora tempo per "salvare" l' estate in Fiera. Da qui l' appello del presidente della commissione Commercio del consiglio comunale, Daniele Zuccarello, al presidente dell' **Autorità portuale** Antonino De Simone: «La Fiera rappresenta un pezzo della nostra storia e della nostra identità e non possiamo stare zitti di fronte a quanto sta accadendo per l' inerzia di questa giunta che non è stata in grado di presentare proposte per iniziative da realizzare in estate. Anche se il Comune è sordo, sono certo che ci sono decine di commercianti, associazioni di categoria, operatori del mondo della cultura, imprenditori, che invece vogliono far rinascere la Fiera, rimboccandosi le maniche. Sono certo che all' invito del presidente dell' **Autorità portuale** saranno in tanti a porre idee ed a fare la loro parte». A De Simone, Zuccarello chiede di chiamare «intorno ad un tavolo quelle forze positive e propositive che hanno voglia di mettersi a disposizione. Non è ancora troppo tardi per organizzare iniziative che consentano l' apertura degli spazi fieristici. Nello stesso tempo gli operatori, nel pieno rispetto delle regole, potranno avere l' opportunità di spostare le loro attività in spazi espositivi nuovi, che potrebbero essere una vetrina per i nostri prodotti, per i mestieri artigianali, per i ristoratori ma anche per i nostri artisti. Potrebbero anche organizzarsi eventi o iniziative destinate ai turisti». Zuccarello chiarisce: «Non vogliamo più vedere gli spettacoli dell' anno scorso, con decine di abusivi lungo la passeggiata a mare e quei luoghi lasciati in condizioni pietose ogni sera, con spazzatura di ogni genere. La Fiera può e deve costituire un' opportunità».

Il programma

I Alla prima giornata del convegno hanno preso parte anche il direttore del Dipartimento di Scienze politiche e giuridiche, Giovanni Moschella, il viceprefetto vicario Maria Antonietta Cemiglia, il segretario generale dell' **Autorità portuale**, Francesco Di Sarcina, il comandante della Capitaneria di Porto, Nazzareno Laganà, e il questore Giuseppe Cucchiara. I lavori proseguono oggi, dalle 8.30, nella sede dell' Accademia peloritana dei pericolanti. Interverranno, i prof. Xerri, Brignardello, Dani, Boi, Rosafio, Co menale Pinto, Ingratoci, Franchina, Claroni, Marino, Rizzo, Tellarini. Concluderà i lavori il prof. Zunarelli.

I funzionari hanno rivendicato l' esame in Commissione

Tremestieri, la Regione vuole gli atti

Ma è braccio di ferro: lunedì il Comune spedirà il progetto con "riserva scritta"

La Regione insiste, e chiede gli atti: le carte del progetto del porto di Tremestieri, ovvero le infrastrutture volute e finanziate dallo Stato, con 56 milioni su 72, per risolvere quell' emergenza Tir che i piccoli approdi hanno solo mitigato.

La richiesta è giunta ieri all' ufficio del segretario generale del Comune, conferma il parere già espresso dagli uffici il 22 giugno, rivendica l' esame del progetto definitivo elaborato dalla società veneta Coedmar vincitrice da 3 anni dell' appalto integrato.

L' aggiudicazione definitiva avvenne in base al verdetto di una commissione nazionale di gara, e ad essa seguirono i pareri favorevoli, ivi compresa la positiva Valutazione d' impatto ambientale da parte del Ministero dell' Ambiente.

Ma la Regione, che co-finanzia il nuovo porto con 16 milioni su 72, non si muove di un millimetro dalla posizione assunta, secondo cui, finiti dal 2013 i poteri speciali, il progetto vinto deve essere approvato tanto dal Consiglio superiore Lavori pubblici del ministero Trasporti quanto dalla Commissione regionale dei Lavori pubblici, vale a dire il massimo organo tecnico regionale. Che "prestissimo" - ha già rantito - darà il parere. E così con una

nota di 7 righe, e l' allegato parere già espresso il 22 giugno dalla stessa Commissione, il dirigente generale Bellomo invita i vertici del Comune di Messina ad inviare gli elaborati a Palermo.

Il responsabile del procedimento per il Comune, il segretario generale dell' Autorità portuale Francesco Di Sarcina, non si mostra sorpreso: «Invieremo il progetto a Palermo per senso di responsabilità istituzionale, perché ci viene chiesto da un ente, la Regione, co-finanziatore dell' opera per 16 milioni. Al contempo, dovremo scrivere che tale richiesta si fonda su una lettura delle norme che è diversa dalla nostra, e che si potrebbe configurare un aggravio un aggravio procedimentale». Insomma, per Di Sarcina su questa svolta aleggiano rischi, a partire da quello di un slittamento temporale che fa tremare in vista della data del 31 dicembre 2016 per l' impegno di spesa della prima annualità (7 milioni) della tranche di 28 rifinanziata dallo Stato. Già non era facile compiere per tempo una serie di passaggi (firma del contratto, approvazione dell' esecutivo, apertura dei cantieri, lavori per 7 milioni): adesso il nuovo esame del progetto definitivo può porre, per quanto la Regione faccia presto, la pietra tombale sull' opera emergenziale di Messina.

ALESSANDRO TUMINO

PORTO. Il mezzo non dovrebbe essere più ritirato ma potrebbe tornare a solcare i mari. Si attende l'ufficialità

Milazzo, l'aliscafo Masaccio verso il recupero

Contrariamente a quanto annunciato qualche giorno fa dalla società Liberty Lines, l'aliscafo «Masaccio» potrebbe tornare a solcare i mari dell'arcipelago eoliano. Dopo il trasferimento nella città del Capo a bordo di un pontone dall'isola di Stromboli, infatti era stato annunciato lo smantellamento del relitto e il ritiro definitivo del vecchio aliscafo. Adesso, in ambito portuale circola sempre con più insistenza la voce secondo la quale il mezzo veloce potrebbe essere riparato a Milazzo. Una volta otturata la falla che ha creato il semiaffondamento dell'aliscafo, la Liberty Lines potrebbe richiedere al Registro italiano navale una visita straordinaria allo scafo per permettere il successivo trasferimento, a rimorchio, nel porto di Trapani, dove sarà tirato a secco nei cantieri della società amatrice. Chiaramente l'ultima parola spetta all'Autorità marittima mamertina che, una volta ricevuto il rapporto dell'organo tecnico, potrà decidere se autorizzare o meno il trasferimento. Il Masaccio, lungo 31 metri e venti era abilitato al trasporto di 210 passeggeri ed era dotato di due motori da 2080 KW. E stabilizzazione elettronica.

LE BUONE NOTIZIE DAL SINDACO MARCO GIORGIANNI ANNUNCIA IL COLLEGAMENTO CON LAMEZIA TERME E IL POTENZIAMENTO CON NAPOLI

A Lipari nuove tratte **marittime** «Flussi turistici ancora in aumento»

Nuove tratte **marittime** e boom di turisti a Lipari. La stagione estiva è ormai entrata nel vivo alle isole Eolie e nuovi collegamenti rendono la meta più accessibile. «L'obiettivo è quello di facilitare l'arrivo dei turisti con percorsi semplici e poco costosi». Queste le parole del primo cittadino di Lipari Marco Giorgianni, intervenuto ai microfoni di Ditele a Rgs nel corso della rubrica "Le buone notizie del sindaco".

OOO Quali novità sono in arrivo sul fronte dei **trasporti marittimi**?

«In un momento in cui è difficile mantenere il livello dei servizi, nel comune di Lipari che racchiude sei delle sette isole Eolie, stiamo migliorando i collegamenti con la terra ferma grazie all'attivazione di nuove tratte. Nelle prossime settimane, partiranno i collegamenti con il porto di Vibo Valentia che permetterà di intercettare tutti quei turisti che fanno scalo all'aeroporto di Lamezia Terme. In più, verrà potenziata la tratta per Napoli. Tutti interventi che ci renderanno raggiungibili e interconnessi.

OOO Quali sono state le criticità in questi anni sul piano dei collegamenti?

«Raggiungere le Eolie non è stato facile fino ad oggi. Palermo e Catania unici aeroporti di riferimento e prima di giungere a destinazione bisogna cambiare più mezzi per arrivare a Milazzo. Tutto questo naturalmente condiziona molto la scelta turistica ed è un fattore altamente discriminante per il turismo del fine settimana che richiede celerità negli spostamenti e costi contenuti. Per cui, tentare di facilitare l'accesso alle isole è un elemento importante.

Oggi possiamo vantare non solo una diminuzione di costi ma anche tempi di percorrenza più brevi».

OOO Sono previsti aumenti dei flussi turistici?

«Assolutamente sì. L'anno scorso abbiamo avuto un incremento a due cifre e continueremo in questa direzione. Gli eventi di quest'ultimo anno avvantaggiano le mete mediterranee. Stiamo lavorando per risultare adeguati ai flussi di turisti».

OOO Intanto, a breve partiranno i lavori di riqualificazione di un'area che riversava in stato di completo abbandono. È una notizia storica. Tempo fa, a Lipari, esisteva una cava per l'estrazione della pietra pomice di grande estensione che venne poi dismessa dieci anni fa senza nessun intervento successivo. Abbiamo fatto un grande sforzo e già da quest'anno inizieranno i lavori di rimozione delle strutture ferrose che occupavano quest'area. Successivamente si procederà con la messa in sicurezza. Questo intervento avrà un beneficio enorme ed in quantificabile sulla qualità del paesaggio. Finalmente, giorno 15 luglio ci sarà una conferenza di servizi dopo 10 anni di oblio».

MARE PULITO. LITORALE FACILMENTE RAGGIUNGIBILE

Pozzallo premiata: bandiere verdi e blu

Il mare Pozzallo ha ricevuto per 14 volte la Bandiera Blu un eco-label per la certificazione di qualità ambientale delle località turistiche balneari. Per due volte, invece, la città è stata premiata con la Bandiera Verde assegnata da pediatri perché la sua spiaggia è a misura di bambino: i fondali, infatti, sono molto bassi per diversi metri.

Aparte i riconoscimenti, soggiornare a Pozzallo per una vacanza di mare, sole e relax vuol dire potersi sdraiare su bellissime e lunghissime spiagge di sabbia fine e dorata e tuffarsi in un mare cristallino, dal colore blu. Su tutte spicca la spiaggia di Pietrenere, ma non meno rinomate è quella di Raganzino.

Cioè che colpisce di Pozzallo è la facilità con cui si può fruire della spiagge che sono a ridosso del centro abitato. Si può scegliere fra spiagge attrezzate dagli stabilimenti balneari o spiagge libere. In estate, non mancano le animazioni con iniziative sportive (tornei di beach-coccor, beach-volley) e musicali, spesso organizzate dai vari lidi.

Inoltre, il mare di Pozzallo è particolarmente adatto al kitesurf e al windsurf.

La sera si può godere della vivacità della cittadina sul lungomare o nei dintorni della Torre Cabrera.

Mentre, chi vuole fare una gita fuori porta può spostarsi nella zone del Barocco siciliano o fare un'escursione a Malta partendo proprio dal Porto di Pozzallo: alcuni operatori offrono un servizio completo di andata e ritorno con visita guidata dell'isola e pranzo.

Informatore Navale

Concluse a Porto Empedocle (AG) le operazioni di sbarco di 150 migranti dalla nave “VAN AMSTEL”



Porto Empedocle, 25 giugno 2016 – Alle ore 11.00 di questa mattina sono terminate a Porto Empedocle (AG) le operazioni di sbarco, coordinate dalla sala operativa della Capitaneria di Porto, di 150 migranti (tra cui 19 donne e 28 minori), tratti in salvo dalla nave “VAN AMSTEL” della Marina Militare olandese a seguito di un evento di soccorso condotto nel Canale di Sicilia su disposizione della centrale operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo, alle dipendenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

L'unità è giunta in rada poco prima delle ore 8.00. Le operazioni di trasbordo e sbarco dei migranti (provenienti da Etiopia, Eritrea, Sudan ed altri paesi dell'afrika subsahariana) sono state effettuate dalle motovedette CP 819 e CP 765 della Guardia Costiera e CC 710 dell'Arma dei Carabinieri. Militari della Guardia Costiera hanno fornito assistenza al dispositivo delle forze di polizia, degli operatori socio-sanitari e della Croce Rossa Italiana, coordinato dall'Autorità di P.S., cui i migranti – dopo il nulla-osta allo sbarco da parte dell'Ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera – sono stati affidati per gli adempimenti di rito ed il successivo trasferimento presso idonee strutture.

Dall'inizio dell'anno sono 1.583 i migranti (più 9 cadaveri) sbarcati a Porto Empedocle in occasione di 4 operazioni di trasbordo o sbarco coordinate dalla Capitaneria di Porto che hanno interessato 4 unità navali (1 nave privata, 1 unità della Marina Militare, 3 unità militari straniere), cui si aggiungono 5.668 migranti trasferiti con il traghetto di linea per le isole Pelagie e 18 migranti (più 2 cadaveri) intercettati in mare, o rintracciati a terra, in 2 operazioni di contrasto al fenomeno migratorio che hanno coinvolto personale e mezzi della Guardia Costiera, per un totale di 7.269 migranti (oltre, purtroppo, a 11 cadaveri) sbarcati a Porto Empedocle nel 2016.

Freight Leaders Council: Lean&Green Award all'Interporto di Novara CIM



(FERPRESS) – Novara, 24 GIU – L'Interporto di Novara CIM è il primo in Italia ad aggiudicarsi il premio Lean&Green per aver avviato interventi utili alla riduzione delle emissioni di CO₂ di almeno il 20 per cento in 5 anni.

Il prestigioso riconoscimento, nato in Olanda e importato in Italia dal Freight Leaders Council, l'associazione che riunisce i maggiori operatori della supply chain, è stato consegnato ieri ai rappresentanti della struttura novarese Giulia Violini e Umberto Ruggerone da Enrico Finocchi, Direttore della Direzione per il trasporto stradale e l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel corso dell'evento organizzato a Roma per la presentazione del Quaderno #25 sulla sostenibilità del trasporto e della logistica.

“Il FLC è molto contento della certificazione L&G dell'Interporto di Novara – ha dichiarato il presidente del Freight Leaders Council, Antonio Malvestio – E' la prima qualificazione L&G di un freight village e dimostra come gli interporti possano aiutare la comunità logistica anche nella direzione della sostenibilità: non ci poteva essere un award più tempestivo nel giorno in cui FLC presenta il Quaderno #25”.

La partecipazione di un interporto al programma Lean & Green – si legge in una nota – è stata possibile solo dopo la messa a punto, da parte di Cim con la supervisione di Certiquality e Connekt Olanda, di un innovativo sistema di valutazione della performance in termini di riduzione delle emissioni da parte delle piattaforme intermodali. Alla base dell'Action Plan c'è un attento lavoro preliminare di individuazione del parametro generale su cui basare le stime di riduzione delle emissioni per gli interporti, identificato nel metro lineare di binario operativo. Si ritiene che siano proprio i binari la caratteristica principale e distintiva dell'intermodale ferro-strada ed è in questo senso che si rivolgono gli investimenti che l'Interporto sostiene: costruire nuovi terminal e aumentare la lunghezza dei binari per consentire l'aumento dell'operatività dell'interporto e togliere sempre più camion dalle strade europee.

Il parametro generale del “metro lineare di binario operativo”, certificato secondo la procedura Lean&Green, potrebbe – prosegue la nota – costituire il punto di partenza per l'estensione del programma Lean & Green ad altre strutture interportuali e intermodali in Italia e in Europa

La consegna del premio – conclude la nota – è solo il primo passo di un processo che porterà l'Interporto di Novara sulla strada della riduzione delle emissioni del 20 per cento nel corso dei prossimi 5 anni. I miglioramenti saranno certificati da verificatori indipendenti e alla fine del progetto, se confermata la linearità con gli obiettivi iniziali, la struttura potrà fregiarsi definitivamente del marchio Lean&Green, riconosciuto come segno distintivo di rispetto verso l'ambiente in tutta Europa.

The Medi Telegraph



Porto di Molfetta, chiesto il rinvio a giudizio per l'ex sindaco Azzollini

Trani - I lavori del nuovo porto commerciale di Molfetta - il cui progetto definitivo era stato approvato nel 2006 - erano lievitati da 72 a 147 milioni di euro.

Trani - Toccherà al gup del Tribunale di Trani, Francesco Messina, il prossimo 7 luglio, decidere se il senatore Ncd Antonio Azzollini, già sindaco di Molfetta, **dovrà essere processato per la maxi truffa del nuovo porto commerciale della sua città.** Il pm Antonio Savasta ha chiesto, infatti, il rinvio a giudizio per l'ex presidente della commissione Bilancio del Senato e altre 44 persone, accusate a vario titolo di associazione per delinquere, falso, abuso d'ufficio, rifiuto di atti d'ufficio, truffa, frode in pubbliche forniture, violazioni ambientali e paesaggistiche, minaccia a pubblico ufficiale e favoreggiamento. I lavori del nuovo porto commerciale di Molfetta - il cui progetto definitivo era stato approvato nel 2006 - erano lievitati da 72 a 147 milioni di euro. Una parte dei fondi ottenuti dallo Stato era stata, poi, utilizzata per opere «di natura sociale, culturale e sportiva» non inerenti con l'infrastruttura portuale. Oltre che per l'ex sindaco di Molfetta **il processo è stato chiesto, tra gli altri, anche per gli allora dirigenti del Comune, il procuratore speciale dell'impresa Cmc di Ravenna** che si era aggiudicata i lavori (in Ati con altre imprese) e l'ex comandante della tenenza della guardia di finanza di Molfetta indagato per le minacce a due marescialli che eseguivano i controlli al porto.

Il processo è stato chiesto anche per cinque aziende, tra cui la Cmc di Ravenna, imputate per la responsabilità amministrativa collegata ad alcuni reati contestati alle persone fisiche; mentre per diverse posizioni (tra cui quelle dei componenti della giunta Azzollini indagati in prima battuta) la Procura chiederà l'archiviazione.

- segue

In particolare, Antonio Azzollini, secondo l'ipotesi accusatoria, sarebbe stato il promotore dell'associazione a delinquere che avrebbe dirottato denari pubblici, in parte distratti anche per far quadrare i conti del Comune. I lavori, inoltre, sarebbero stati appaltati nel 2007 senza aver completato la necessaria bonifica dei fondali dagli ordigni bellici. Anche per questo, il 7 ottobre 2013, il porto venne sequestrato. Nel fascicolo sono confluite diverse intercettazioni telefoniche, ma quelle che hanno coinvolto Azzollini (ottenute in maniera indiretta) non potranno essere utilizzate perché il Senato ha respinto, a suo tempo, la richiesta della Procura. Il cantiere dei lavori è stato poi dissequestrato, su provvedimento della stessa Procura ma solo per consentire al Comune di proseguire nelle opere di bonifica e messa in sicurezza.

GRANDI OPERE SOTTO ACCUSA IL SENATORE, EX SINDACO

Molfetta, inchiesta nuovo porto chiesto giudizio per Azzollini

Tribunale di Trani, udienza fissata al 7 luglio

TRANI. La Procura di Trani ha chiesto che il senatore Antonio Azzollini, ex presidente della commissione bilancio del Senato ed ex sindaco di Molfetta, sia processato per i presunti illeciti per la costruzione del nuovo porto commerciale della città. I lavori sono costati 147 milioni di euro: più del doppio rispetto ai 72 inizialmente previsti. Fiumi di soldi pubblici piovuti con varie leggi di finanziamento dal 2001 in poi ma che, secondo quanto ipotizzarono gli inquirenti nel corso delle indagini, sarebbero serviti, sotto mentite spoglie, anche a ripianare alcuni buchi del bilancio del comune molfettese. Le richieste di rinvio a giudizio inizieranno a discutersi il 7 Luglio dinanzi al giudice per l'udienza preliminare del Tribunale di Trani Francesco Messina.

A vario titolo sono contestati i reati di associazione per delinquere (contestata anche ad Azzollini) finalizzata a delitti contro patrimonio, fede pubblica e pubblica amministrazione; abuso d' ufficio (tentato e consumato), falso, truffa, omissioni d' atti d' ufficio, frode in pubbliche forniture, minaccia a pubblico ufficiale, favoreggiamento, concussione, danneggiamento, attentato alla sicurezza dei trasporti marittimi, violazioni di normativa ambientale, testo unico sull' edilizia, codice del paesaggio e della disciplina speciale per la bonifica da ordigni.

Zanardo mega intervento a Treviso

TREVISO - S'inaugura oggi alle 10,30 nell'area ex Pagnossin la nuova piattaforma logistica Zanardo, alla presenza del viceministro dell'Economia Enrico Zanetti e del presidente del Veneto Luca Zaia. Non è vero che vecchie aree industriali non possono essere recuperate per utilizzi innovativi e eco-compatibili con l'ambiente odierno. L'area ex Pagnossin di Treviso si sviluppa su dieci ettari, alle porte della città, nella quale le costruzioni coprono una superficie di 55mila metri quadrati. E' stata la sede per oltre ottant'anni, fino a inizio degli anni Duemila, di una rinomata azienda industriale nota per la produzione di ceramica, anche con il coinvolgimento di numerosi artisti. Con Guido Pagnossin, figlio del capostipite Angelo, si caratterizzerà anche per le sponsorizzazioni in Formula 1, della squadra di basket femminile campione d'Italia e nell'offshore. Con l'intervento di recupero attuato da Zanardo Group, ne diventano subito operative 8.000 mq, mentre un successivo intervento ne ampliarà nell'immediato gli spazi di altri 3.000 mq. Tutta l'area è stata cablata con fibra ottica. Nella prima fase logistica opereranno nella nuova area circa 40 collaboratori. Particolarmente impegnativi sono stati i lavori per ridare agibilità a quest'area, rimasta ferma per quasi dieci anni. Zanardo ha avuto accesso all'area solo dal 18 dicembre 2015 e in questi sei mesi, è stata una corsa contro il tempo, lavorando praticamente h24 per gli interventi di pulizia, demolizioni, messa in sicurezza degli edifici e per l'asporto dei rifiuti e macerie che si erano accumulati. Oltre settanta mezzi hanno fatto la spola per portare questi materiali in discariche specializzate. Si è dovuto inoltre tagliare le piante che erano cresciute nel tempo, demolire alcune parti e realizzare a nuovo tutti gli impianti elettrici, cablaggio fonia dati, impianti sprinkler e di condizionamento magazzini, il tutto messo a norma secondo le disposizioni più recenti. E' seguito il ripristino dei magazzini per la creazione dei primi spazi logistici utilizzabili. Zanardo Group ha voluto mantenere e se necessario ripristinare, almeno nelle sua parti più antiche e originali, il pregio e la memoria di questi edifici di archeologia industriale costruiti quasi interamente in mattoni e con il richiamo alle antiche funzioni di questo campione dell'industria trevigiana, che ora ritorna a nuova vita. L'inaugurazione di oggi 25 giugno consentirà di scoprire questa memoria declinata in nuove funzionalità che danno avvio a una nuova stagione di sviluppo. E sarà anche la degna celebrazione dei 55 anni del gruppo.

Jacques Vandermeiren è il nuovo CEO dell' Autorità Port Anversa



Anversa, 26 giugno 2016 – Giovedì scorso, 23 giugno scorso, Jacques Vandermeiren (52 anni) è stato nominato CEO dell' Autorità Portuale di Anversa a partire dal 1 ° gennaio 2017. Succede a Eddy Bruyninckx che dopo 25 anni a capo dell' Autorità Portuale andrà in pensione il 31 dicembre 2016.

Fino al gennaio 2015 Vandermeiren ha ricoperto la carica di Amministratore Delegato di Elia, la società quotata in borsa che gestisce la rete elettrica nazionale in Belgio. Si può contare su una vasta esperienza nel settore energetico, che lo pone in buona luce con gli operatori industriali del porto. Ha anche la necessaria esperienza con la gestione delle parti interessate e nel trattare con un azionista di proprietà pubblica.

“Questi due aspetti, in combinazione con la necessaria esperienza internazionale, una forte capacità di comunicazione e di gestione, hanno convinto il consiglio di nominare Vandermeiren come nuovo CEO”, ha dichiarato il presidente dell' Autorità Portuale di Marc Van Peel. “È certamente un onore per me per affrontare le importanti sfide locali e internazionali per l' Autorità Portuale, in collaborazione con il consiglio di amministrazione, il comitato di gestione, il personale e le molte parti interessate. Assicurare la ricca storia del porto di Anversa, in modo sostenibile in futuro è un compito che io assumo con orgoglio e determinazione”, ha confermato Vandermeiren. Vandermeiren inizierà il 1 ° novembre 2016, come CEO designato, il che significa che Eddy Bruyninckx che manterrà la piena autorità in qualità di CEO, presidente del comitato di gestione e amministratore delegato fino al 31 dicembre 2016. Poi, dal 1 ° gennaio 2017, Eddy Bruyninckx passerà il timone a Jacques Vandermeiren.

SRM : studio su effetti economici dell'allargamento del Canale di Panama



(FERPRESS) – Napoli, 24 GIU – Il Centro Studi SRM ha pubblicato il nuovo studio dal titolo “Gli effetti economici dell'allargamento del Canale di Panama sui traffici marittimi” realizzato in occasione dell'inaugurazione del nuovo Canale di Panama prevista per il 26 giugno 2016.

Il lavoro rientra nel più ampio progetto di ricerca varato dal Centro Studi nel gennaio 2014 denominato “Osservatorio sui Trasporti Marittimi e la Logistica” e vuole essere un contributo all'analisi ed alla conoscenza di questa grande opera e degli impatti economici che questa avrà sui traffici e sulle rotte marittime globali ed in particolar modo quelle dirette e provenienti dal Mediterraneo, nonché sugli investimenti dei porti e collegati ad essa.

La ricerca, inoltre, offre una visione prospettica di quelli che saranno i nuovi scenari collegati al fatto che il nuovo canale potrà accogliere navi più grandi e nuove tipologie di naviglio tra cui quello che trasporta LNG (Liquified Natural Gas) ed LPG (Liquified Petroleum Gas).

L'espansione del Canale contribuirà ad ampliare la dimensione strategica di Panama consentendole di diventare un Hub marittimo internazionale soprattutto per gli USA. Numerosi sono, infatti, i progetti di ampliamento dei terminal e di consolidamento delle opere che sono in corso di realizzazione negli scali statunitensi per renderli ancor più competitivi ad accogliere le navi di grande dimensione.

Il lavoro è arricchito da un'indagine sul territorio svolta dai ricercatori di SRM proprio a Panama dove si è avuto modo di approfondire le analisi e le statistiche con la voce dei protagonisti diretti come ad esempio l'Autorità del Canale, la Camera Marittima, le principali associazioni di categoria, i grandi terminalisti.

Completa l'analisi un confronto con il Canale di Suez su alcune rotte mondiali che interessano le Americhe, il Mediterraneo ed il Medio Oriente, poiché proprio su queste i due canali stanno proponendo una grande sfida competitiva che, oltre ad incidere sulla qualità della logistica (quindi su tempi e costi) sta andando anche a comportare un duello sui prezzi da praticare al fine di invogliare le navi a transitare per uno o l'altro snodo.

“L'allargamento del Canale di Panama – ha dichiarato il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis -costituisce un'opera di grande rilevanza ingegneristica – realizzata in parte significativa da un'impresa italiana – che avrà impatti nel breve e nel lungo periodo sulle rotte e sulla portualità globale. La nostra ricerca delinea uno scenario in cui il nuovo Panama pur rimanendo uno snodo di importanza globale va rafforzandosi soprattutto come un grande canale regionale americano che avrà l'effetto di rafforzare la portualità statunitense della costa atlantica. Questo inciderà anche sul Mediterraneo rafforzandone la centralità delle rotte che dall'Asia vanno verso la costa orientale degli Stati Uniti passano per il Canale di Suez, transito che rafforzerà il suo carattere alternativo e competitivo rispetto a Panama.

Vi è poi un impatto diretto atteso sul Mediterraneo dove si stima un aumento medio annuo del +2,2 per cento del volume di merci scambiate come diretta conseguenza del nuovo Panama. Tutto questo scenario rende ancora più urgente che i porti italiani e del Mezzogiorno si attrezzino per competere e proporsi come una piattaforma logistica europea nel cuore del Mediterraneo. “

Canale Panama: passa nave anche da nuove chiuse Pacifico

Cosco Houston prima navigare tutta opera



(ANSA) - MILANO, 24 GIU - Si chiama Cosco Houston ed è stata la prima nave a transitare, pagando pedaggio, attraverso il nuovo canale di Panama, costruito dal consorzio internazionale guidato dall'italiana Salini Impregilo. E' la sorella minore della Cosco Shipping Panama che domenica completerà l'intero percorso inaugurale davanti al presidente della Repubblica di Panama, Juan Carlos Varela, e ai capi di Stato e rappresentanti di decine di Paesi invitati. La nave è stata usata dall'Autorità del canale per consentire ai comandanti, che guideranno i nuovi giganti del mare nel passaggio dall'oceano Atlantico al Pacifico e viceversa, un adeguato percorso di training anche sul lato Pacifico prima del debutto ufficiale dopo le prove già effettuate sul versante Atlantico dalla Baroque, la prima PostPanamax ad aver superato il 9 giugno scorso le nuove chiuse e le paratoie, costruite in Italia. La Cosco Houston, battente bandiera di Hong Kong, ha portato circa 4.000 container, contro i 14.000 consentiti dalle nuove PostPanamax.

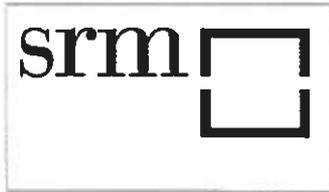
Panama: maxinave inaugura canale, rivoluzione commerci

Un'opera molto italiana. Salini, costruita nuova via 'mondiale'



(di Alfonso Neri) (ANSA) - PANAMA, 26 GIUGNO - Il gigante dei mari Cosco Shipping, 300 metri per 50 con oltre 10.000 container a bordo, ha inaugurato il nuovo canale di Panama, tagliando il nastro d'ingresso nelle chiuse dell'Atlantico alle 7,48 locali. Sette anni di lavori, quarantamila persone nei cantieri, sei miliardi di dollari di spesa. Sono solo i numeri dell'ampliamento del Canale di Panama, cioè le nuove chiuse sul lato sia dell'Oceano Pacifico sia dell'Atlantico che permettono il passaggio di navi con una portata oltre tre volte le attuali. L'opera - inaugurata alla presenza del presidente panamense Varela che ha chiamato nel Paese centroamericano capi di Stato e di governi di molte nazioni - è dal punto di vista ingegneristico, e non solo, la più ambiziosa mai realizzata al mondo. Ed è molto 'made in Italy'. Sono infatti italiane le paratoie costruite della Cimolai, il cuore tecnologico del progetto che ha permesso di battere inaspettatamente la concorrenza statunitense per rinnovare quanto fatto dagli Usa all'inizio del secolo. Lo è il software operativo e molti dei materiali di costruzione speciali, è italiana la guida operativa della Salini Impregilo che, al 48% del consorzio costruttivo alla pari della spagnola Sacyr, poco più di due anni fa sbloccò il contenzioso con Panama. Almeno per concludere i lavori. "Sette anni fa - ha commentato il ceo di Salini Impregilo, Pietro Salini - iniziava per noi un lungo viaggio che rappresentava la sintesi tra sogno e sfida che ogni imprenditore e ogni uomo vorrebbe vivere una volta nella vita: realizzare l'opera capace di cambiare il commercio mondiale" Ora per l'arbitrato internazionale sui quasi tre miliardi di extracosti certificati, i cui primi risultati hanno dato ragione ai costruttori, ci vorranno anni, ma intanto la rivoluzione dei commerci marittimi mondiali è cominciata. Dalle nuove chiuse del canale potranno infatti passare navi con un carico che può arrivare a 14mila container contro il massimo attuale di 4.400. Per costruirle sono cambiati gli arsenali di mezzo mondo, mentre i porti del Pacifico e dell'Atlantico - specie statunitensi - hanno già realizzato giganteschi lavori per poter accogliere i nuovi scafi, con un indotto generato di circa 20 volte il costo dell'opera, quindi oltre i 100 miliardi di dollari. Qualche cambiamento anche per l'Italia? "Sì, se si saprà cogliere", rispondono gli operatori del settore. L'ampliamento del canale di Panama coincide infatti con quello di Suez e potrebbe mettere il Mediterraneo al centro di molte rotte. Oggi nel 'mare nostrum' transita il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% per rotte. L'Italia è terza in Europa per traffico merci con 473 milioni di tonnellate e prima nei Paesi Ue nel corto raggio. In vent'anni il numero dei containers movimentati nei 30 maggiori porti del Mediterraneo è cresciuto del 425% con un tasso medio del 21% annuo. Ma servono novità, sia nelle autorità portuali sia nelle infrastrutture: Gioia Tauro e Genova movimentano oltre due milioni di container, ma sono lontani dai concorrenti diretti Valencia, Algeciras e Port Said. Tutti gli altri scali italiani sono sotto il milione di container annui.(ANSA).

SRM PUBBLICA IL NUOVO STUDIO “GLI EFFETTI ECONOMICI DELL’ALLARGAMENTO DEL CANALE DI PANAMA SUI TRAFFICI MARITTIMI”



In occasione dell'inaugurazione del nuovo **CANALE DI PANAMA** prevista il 26 giugno 2016:

Il Canale di Panama ha un rilevante impatto sul commercio mondiale: vi hanno transitato mediamente 230 milioni di tonnellate di merci annue su 144 rotte navali con 1.700 porti e 160 paesi toccati. E' pari a circa il 3-4% il volume di commercio mondiale che transita per Panama. Cina e Stati Uniti sono i principali utilizzatori.

- *A seguito dell'allargamento vi sarà un positivo impatto sul volume delle merci in transito; in particolare l'espansione del Canale avrà un effetto positivo sul traffico proveniente e diretto verso quattro macro aree: l'Asia (principalmente Cina, Taiwan, Giappone) con un incremento potenziale del 4,3% all'anno; il Sud America (Cile, Colombia, Ecuador, Venezuela e Perù) con il 4%; l'America Centrale (Guatemala, Messico, Panama e Trinidad & Tobago) con il 3,7%; il Nord America (Usa, Canada) con il 3,5%.*
- *Il costo stimato dell'opera è di oltre 6 miliardi di Euro; da quando sono iniziati i lavori di espansione sono stati creati oltre 30.000 posti di lavoro.*
- *I ricavi stimati dalla gestione annua del Canale a seguito dell'espansione saliranno fino a 4 miliardi di dollari (dai circa 2,7 attuali);*
- *Sarà possibile il passaggio di ulteriori 12 navi giornaliere che andranno ad aggiungersi alle preesistenti 38 per un totale potenziale di 50 transiti al giorno.*
- *Il nuovo Canale consente il passaggio di navi container fino a 13.000/14.000 TEU; il limite del canale preesistente è di 4.500-5.000 TEU.*
- *L'allargamento del Canale di Panama avrà un impatto diretto sulle economie di scala dei vettori navali e sui volumi trasportati che, si stima, aumenteranno fino al 15% al 2020 pari al 3% all'anno.*
- *Il nuovo Panama va confermandosi come un grande Hub marittimo internazionale soprattutto per gli Stati Uniti ed avrà l'effetto di rafforzare ulteriormente la portualità statunitense della costa atlantica. Suez si conferma come un canale ad impatto globale.*

- segue

Napoli, 24 Giugno 2016. SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha pubblicato il nuovo studio dal titolo "Gli effetti economici dell'allargamento del Canale di Panama sui traffici marittimi" realizzato in occasione dell'inaugurazione del nuovo Canale di Panama prevista per il 26 giugno 2016.

Il lavoro rientra nel più ampio progetto di ricerca varato dal Centro Studi nel gennaio 2014 denominato "Osservatorio sui Trasporti Marittimi e la Logistica" e vuole essere un contributo all'analisi ed alla conoscenza di questa grande opera e degli **impatti economici che questa avrà sui traffici e sulle rotte marittime** globali ed in particolar modo quelle dirette e provenienti dal **Mediterraneo**, nonché sugli **investimenti** dei porti e collegati ad essa.

La ricerca, inoltre, offre una visione prospettica di quelli che saranno i nuovi scenari collegati al fatto che il nuovo canale potrà accogliere navi più grandi e nuove tipologie di naviglio tra cui quello che trasporta LNG (Liquified Natural Gas) ed LPG (Liquified Petroleum Gas),

L'espansione del Canale contribuirà ad **ampliare la dimensione strategica** di Panama consentendole di diventare un **Hub marittimo internazionale soprattutto per gli USA**. Numerosi sono, infatti, i progetti di ampliamento dei terminal e di consolidamento delle opere che sono in corso di realizzazione negli scali statunitensi per renderli ancor più competitivi ad accogliere le navi di grande dimensione.

Il lavoro è arricchito da un'indagine sul territorio svolta dai ricercatori di SRM proprio a Panama dove si è avuto modo di approfondire le analisi e le statistiche con la voce dei protagonisti diretti come ad esempio l'Autorità del Canale, la Camera Marittima, le principali associazioni di categoria, i grandi terminalisti.

Completa l'analisi un confronto con il Canale di Suez su alcune rotte mondiali che interessano le Americhe, il Mediterraneo ed il Medio Oriente, poiché proprio su queste i due canali stanno proponendo una grande sfida competitiva che, oltre ad incidere sulla qualità della logistica (quindi su tempi e costi) sta andando anche a comportare un duello sui prezzi da praticare al fine di invogliare le navi a transitare per uno o l'altro snodo.

Dichiarazione del Direttore Generale di SRM, Massimo DEANDREIS:

- *"L'allargamento del Canale di Panama costituisce un'opera di grande rilevanza ingegneristica – realizzata in parte significativa da un'impresa italiana – che avrà impatti nel breve e nel lungo periodo sulle rotte e sulla portualità globale. La nostra ricerca delinea uno scenario in cui il nuovo Panama pur rimanendo uno snodo di importanza globale va rafforzandosi soprattutto come un grande canale regionale americano che avrà l'effetto di rafforzare la portualità statunitense della costa atlantica. Questo inciderà anche sul Mediterraneo rafforzandone la centralità delle rotte che dall'Asia vanno verso la costa orientale degli Stati Uniti passano per il Canale di Suez, transito che rafforzerà il suo carattere alternativo e competitivo rispetto a Panama. Vi è poi un impatto diretto atteso sul Mediterraneo dove si stima un aumento medio annuo del +2,2% del volume di merci scambiate come diretta conseguenza del nuovo Panama. Tutto questo scenario rende ancora più urgente che i porti italiani e del Mezzogiorno si attrezzino per competere e proporsi come una piattaforma logistica europea nel cuore del Mediterraneo. "*

- segue

Di seguito i dati principali dello studio, disponibile da domani in formato integrale su:

WWW.SRM-MARITIMECONOMY.COM

FOCUS

1. I principali dati sul Canale di Panama prima dell'allargamento

- Nel Canale di Panama “viaggia” tra il **3 e il 4% del commercio mondiale**; a livello settoriale passa il **14,3% del commercio di grano**, il **5,6% del chimico** ed il **3,7% dei container**;
- Sono coinvolte nei passaggi del Canale **144 rotte navali**, **1.700 porti** e **160 paesi** del globo;
- Le navi in transito annuo sono state quasi **14.000**; le merci trasportate sono state circa **230 milioni di tonnellate** di cui **138 milioni (il 60%) nella direzione Atlantico-Pacifico** e **92 milioni (il 40%) nella direzione Pacifico-Atlantico**;
- Nella direzione Atlantico-Pacifico i Paesi dell'**Estremo Oriente** hanno avuto un ruolo maggiore mentre nella direzione opposta il traffico si è diretto in misura maggiore verso la **Costa Est degli Stati Uniti e verso l'Europa**. Tra il 2001 ed il 2015 il traffico verso l'Asia è cresciuto del **+2,4%** e quello della Costa Est degli USA del **+17%**;
- I paesi che hanno utilizzato maggiormente il Canale sono stati: **gli Stati Uniti, la Cina, il Cile, il Giappone e il Perù**. Tra i primi 20 paesi compaiono anche: **Spagna (13° posto)**, **Olanda (14°)**, **Regno Unito (17°)**, **Belgio (19°)** e **Italia (20°)**;
- Le 4 rotte navali più battute sono state: **Costa Est degli Stati Uniti – Asia** con un transito complessivo di merci pari a al **35,8% del totale**; **Costa Est degli Stati Uniti – Costa Ovest del Sud America** con il **16%**; **Costa Est degli Stati Uniti – Costa Ovest del Centro America** con il **7%** e la rotta **Europa – Costa Ovest del Sud America** con il **5,9%**;
- Il Canale di Panama ha generato **ricavi annui per il Paese per 2,7 miliardi di dollari** ed ha avuto **costi di gestione per 1,25 miliardi**;
- Il **contributo diretto al PIL del Paese è stato pari al 6%** e se si aggiunge il contributo indiretto la percentuale diventa del **25%**;
- Il **tempo di navigazione medio** attraverso il Canale di Panama è di poco più di **12 ore** in un'unica direzione. Il tempo totale medio (**transito + attesa**) è di quasi **31 ore**;
- Panama dispone anche di un'importante Free-Zone nei pressi del Canale: la **Colon Free Zone** che conta circa **2.600 imprese**. Ha realizzato un interscambio di **21,6 miliardi di dollari** di cui **11,4 miliardi in export**; la Free Zone importa principalmente **dalla Cina (3,5 miliardi di dollari)**, seguita da **Singapore (1,9 miliardi)** e **Stati Uniti (922 milioni)**. Tra i primi 10 paesi anche il **Belgio (236 milioni)**; il **Regno Unito (166 milioni)** e la **Germania (165 milioni)**. **Anche l'Italia è presente con 157 milioni**;

- segue

- Si prevede che le Free-Zone saranno potenziate con l'espansione del Canale di Panama.

2) Le caratteristiche dell'opera di espansione e i suoi impatti

Il Nuovo Canale, che si aggiunge a quello preesistente, ha previsto la realizzazione di due chiuse, una sull'oceano Atlantico e l'altra sul Pacifico. Ciascuna è composta da tre camere larghe 55 metri, lunghe 427 metri, profonde 18,3 metri. Esse sono dotate di sistemi di paratie scorrevoli, in senso orizzontale, che consentono di superare il dislivello esistente tra gli Oceani ed il lago Gatun;

- La realizzazione del progetto, iniziata nel 2007, è stata affidata ad un **consorzio internazionale "Grupo Unidos por el Canal" che comprende l'italiana Salini Impregilo SpA (capocordata), la compagnia spagnola Sacyr Vallhermoso SA, la belga Jan de Nul e la panamense CUSA;**
- **I costi di espansione del Canale nella fase iniziale ammontavano a 5,2 miliardi di dollari. Si stima che abbiano raggiunto nella fase di realizzazione i 6,2 miliardi;**
- **Il Canale occupa a 9.925 addetti e sono stati creati oltre 30.000 posti di lavoro sin da quando sono iniziati i lavori di espansione;**
- **I ricavi rivenienti dalla gestione annua del Canale a seguito dell'espansione saliranno potenzialmente fino a 4 miliardi di dollari.**

3) I tre principali effetti che avrà l'allargamento del Canale

- **Il nuovo Canale consente il passaggio di navi più grandi. Le nuove chiuse consentiranno il passaggio di navi container fino a 13.000/14.000 TEU; il limite del canale preesistente è di 4.500-5000 TEU; Il transito del Canale consentirà il passaggio di una maggiore capacità di carico (le Megaships);**
- **Potrà passare una nuova tipologia di navi. Un nuovo segmento di mercato amplierà l'offerta di Panama: si tratta dell'LNG (Liquified Natural Gas) e dell' LPG (Liquified Petroleum Gas);**
- **Aumenterà il numero dei transiti nel medio/lungo termine. Il passaggio consentirà potenzialmente il transito contemporaneo di 3 navi: 2 di dimensioni più piccole nelle vecchie chiuse e 1 attraverso le nuove; sempre in via potenziale, sarà possibile il passaggio di ulteriori 12 navi giornaliere che andranno ad aggiungersi alle preesistenti 38 per un totale potenziale massimo di 50 transiti al giorno.**

4) Principali evidenze sugli impatti del nuovo Canale di Panama sulle rotte e sui porti

Impatto sulla portualità panamense

- **Oggi, i porti panamensi sono sede di scalo delle principali compagnie di navigazione al mondo tra cui Maersk, CMA-CGM, MSC, APL/MOL, Hapag Lloyd, Evergreen. L'allargamento verosimilmente estenderà i rapporti con altri importanti vettori mondiali;**

- segue

- I porti panamensi sono gestiti dai principali terminalisti (es. Hutchinson Port Holdings, PSA, Evergreen) che, in vista dell'allargamento, stanno realizzando importanti investimenti. A riprova dell'interesse verso l'area, per il nuovo terminal di Corozal, sul Pacifico, si sono presentati 4 terminal operator di rilevanza mondiale: APM (Olanda), Terminal Link (Francia), PSA (Singapore) e Terminal Investment Limited (Belgio).

Evidenze dell'impatto sulla portualità e traffici marittimi verso il Nord America

- **L'espansione del Canale contribuirà ad ampliare la dimensione strategica di Panama consentendole di diventare un Hub marittimo internazionale soprattutto per gli USA.** Gran parte del carico in transito avrà come destinazione i principali porti della costa orientale degli Stati Uniti; numerosi sono i **progetti** di ampliamento degli scali **statunitensi** che sono in corso di realizzazione: i porti di **New York** ed **New Jersey** hanno completato i dragaggi che consentiranno l'approdo di navi più grandi, così come i porti di **Savannah** e **Charleston**;
- Tra il 2009 ed il 2014 il **governo federale USA** ha allocato risorse per **320 milioni** di dollari per progetti infrastrutturali lungo le East & Gulf Coasts. Tali investimenti consentiranno di **intercettare** le nuove navi **Post-Panamax** che transiteranno nel Canale;
- Con l'espansione, **Panama aumenterà il suo potenziale come hub portuale e logistico di riferimento con l'America Latina e con i Caraibi**;

5) Comparazione Panama-Suez e rispettive interdipendenze

- **Su alcune rotte internazionali, il principale competitor di Panama è Suez.** L'ampliamento del Canale mira a non perdere quote di mercato; un esempio di competizione è rappresentato dalla rotta Far East-US East Coast una della più percorse del mondo (7,4 milioni di Teus annui): nel 2010 transitavano 15 navi a settimana via Panama e 4 via Suez, nel 2015 sono transitate 16 navi via Panama e 9 via Suez; un aumento per entrambi i canali, ma più elevato sulla via di Suez;
- Sulla base di una simulazione effettuata nello studio su navi di 12.000 Teus che potranno transitare dal nuovo Canale, in termini di tempi e costi, Panama si mantiene concorrenziale su alcune rotte strategiche. Panama compete con Suez sia sulla rotta **Shanghai-New York** dove le stime dicono che il costo a transito per TEU è di 820 dollari a viaggio (andata + ritorno) contro gli 830 dollari di Suez, sia sulla rotta **Hong Kong-New York** dove il costo del viaggio per TEU è pari a 830 dollari contro gli 855 di Suez; **sulle rotte Shanghai-Rotterdam e Yokohama (Jap)-Rotterdam, invece, resta più competitivo il transito per Suez**;
- Tuttavia, è di recentissima approvazione (6 giugno 2016) un provvedimento della Suez Canal Authority che ha varato **una linea tariffaria che prevede uno sconto fino al 65% su alcune rotte container provenienti dai porti americani dell'East Coast e diretti verso i porti del Sud e del Sud East Asiatico.** Questa decisione potrà avere un forte incentivo per potenziare i passaggi da Suez, aumentare la competitività nei confronti di Panama (che presumibilmente sarà spinta a rivedere le proprie strategie tariffarie) e scoraggiare le rotte che circumnavigano il capo di Buona Speranza anche a seguito dell'abbassamento del prezzo del petrolio. Tutto questo contribuirà ad aumentare la centralità del Mediterraneo ed a rafforzare la direttrice di traffico che proveniente dall'Atlantico, entrerà nel Mediterraneo e dopo Suez proseguirà verso l'Estremo Oriente.

- segue

- Contestualmente anche la Cina sta operando attivamente per aprire una “via della seta” marittima di immediato interesse per propri traffici mediterranei; in relazione a questa strategia c'è un rafforzamento delle rotte che dal Far East si dirigono verso il *Mare Nostrum*.

6) Possibili impatti del Nuovo Canale sui traffici mondiali, e sull'Area Euro-Mediterranea

- L'allargamento del Canale di Panama avrà un impatto diretto sulle economie di scala dei vettori navali;
- Si stima un aumento globale dei volumi di merce trasportata del **15% al 2020 pari al 3% all'anno**;
- A crescere maggiormente a seguito dell'espansione del Canale sarà il **traffico proveniente e diretto verso quattro macro aree**: l'Asia (principalmente Cina, Taiwan, Giappone) con un incremento potenziale del 4,3% all'anno; il Sud America (Cile, Colombia, Ecuador, Venezuela e Perù) con il 4%; l'America Centrale (Guatemala, Messico, Panama e Trinidad & Tobago) con il 3,7% il Nord America (Usa, Canada) con il 3,5%;
- **Anche l'Europa** (rappresentata da Belgio, Olanda, Italia, Spagna e Regno Unito) e **l'Italia potranno trarre vantaggio dall'ampliamento del canale di Panama**. In particolare si valuta un incremento medio annuo delle tonnellate scambiate del 2,2%.

Informatore Navale

Panama City: inaugurato il nuovo Canale di Panama



Panama City, 26 giugno 2016 – La “Cosco Shipping Panama” è entrata, nel nuovo Canale ampliato. Lungo 80 chilometri e in grado di aumentare il numero dei “passaggi” delle navi tra due oceani: Atlantico e Pacifico e in senso inverso, facendo incassare alla Repubblica di Panama 535mila dollari per ogni nave in transito. La nave ha cambiato nome in “Cosco Shipping Panama” (stazza di 95mila tonnellate e larga 48 metri) con portata di 9.500 TEU in onore del fatto di esser la prima ad attraversare il “nuovo” canale, che consentirà di far passare navi piu’ grandi: fino a navi portacontenitori da 13 mila teu. Le nuove chiuse consentono di regolare il livello delle acque dei due oceani attraverso il sollevamento e la successiva navigazione nel bacino artificiale di Gatun che si trova a 25 metri piu’ in alto rispetto a quello del mare. 94.300 tonnellate, lunga 299,98 metri e larga 48,25 m., ha una capacità di 9.400 TEU. La nave ha attraversato il lago di Gatun alle 7,45 per arrivare all’altezza di Panama City, nel primo pomeriggio, intorno alle 23 con il fuso italiano. Alla cerimonia presenzieranno il presidente della Repubblica di Panama, Juan Carlos Varela, assieme a 20 capi di Stato ed una cinquantina di ministri di vari Paesi del Mondo. La seconda nave ad “entrare” nel nuovo Canale di Panama sarà la “Linden Pride” della giapponese NYK, con NLG.

The Medi Telegraph



Inaugurato il nuovo Canale di Panama

Panama - La nave portacontainer Cosco Shipping Panama ha inaugurato il nuovo canale di Panama.

Panama - La nave portacontainer Cosco Shipping Panama ha inaugurato il nuovo canale di Panama, tagliando il nastro d'ingresso nelle chiuse dell'Atlantico alle 7.48 locali. Sette anni di lavori, quarantamila persone nei cantieri, sei miliardi di dollari di spesa. Sono solo i numeri dell'ampliamento del Canale di Panama, cioè le nuove chiuse sul lato sia dell'Oceano Pacifico sia dell'Atlantico che permettono il passaggio di navi con una portata oltre tre volte le attuali. **L'opera - inaugurata alla presenza del presidente panamense Varela che ha chiamato nel Paese centroamericano capi di Stato e di governi di molte nazioni - è dal punto di vista ingegneristico, e non solo, la più ambiziosa mai realizzata al mondo.** Ed è molto "made in Italy". Sono infatti italiane le paratoie costruite della Cimolai, il cuore tecnologico del progetto che ha permesso di battere inaspettatamente la concorrenza statunitense per rinnovare quanto fatto dagli Usa all'inizio del secolo. Lo è il software operativo e molti dei materiali di costruzione speciali, è italiana la guida operativa della Salini Impregilo che, al 48% del consorzio costruttivo alla pari della spagnola Sacyr, poco più di due anni fa sbloccò il contenzioso con Panama. **Almeno per concludere i lavori.**

«Sette anni fa - ha commentato il ceo di Salini Impregilo, Pietro Salini -iniziava per noi un lungo viaggio che rappresentava la sintesi tra sogno e sfida che ogni imprenditore e ogni uomo vorrebbe vivere una volta nella vita: realizzare l'opera capace di cambiare il commercio mondiale» Ora per l'arbitrato internazionale sui quasi tre miliardi di extracosti certificati, i cui primi risultati hanno dato ragione ai costruttori, ci vorranno anni, ma intanto la rivoluzione dei commerci marittimi mondiali è cominciata. **Dalle nuove chiuse del canale potranno infatti passare navi con un carico che può arrivare a 14mila container contro il massimo attuale di 4.400.**

- segue

Per costruirle sono cambiati i cantieri di mezzo mondo, mentre i porti del Pacifico e dell'Atlantico - specie statunitensi - hanno già realizzato giganteschi lavori per poter accogliere i nuovi scafi, con un indotto generato di circa 20 volte il costo dell'opera, quindi oltre i 100 miliardi di dollari. Qualche cambiamento anche per l'Italia? «Sì, se si saprà cogliere», rispondono gli operatori del settore. L'ampliamento del canale di Panama coincide infatti con quello di Suez e potrebbe mettere il Mediterraneo al centro di molte rotte.

Oggi nel "mare nostrum" transita il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% per rotte. **L'Italia è terza in Europa per traffico merci con 473 milioni di tonnellate e prima nei Paesi Ue nel corto raggio.** In vent'anni il numero dei containers movimentati nei 30 maggiori porti del Mediterraneo è cresciuto del 425% con un tasso medio del 21% annuo. Ma servono novità, sia nelle autorità portuali sia nelle infrastrutture: Gioia Tauro e Genova movimentano oltre due milioni di container, ma sono lontani dai concorrenti diretti Valencia, Algeciras e Port Said

Grandi opere. Oggi l'inaugurazione ufficiale dopo dieci anni di lavori con i rappresentanti di numerosi Paesi, tra cui Jimmy Carter per gli Usa

Commercio, apre il nuovo Canale di Panama

L' ampliamento è costato 5 miliardi di euro - In prima fila c' è anche l' industria made in Italy

Un' opera di ingegneria di straordinario valore economico, ma soprattutto simbolico. Il Canale di Panama raddoppia e, a poco più di un secolo dalla sua prima inaugurazione, rilancia i commerci mondiali. Il 15 agosto 1914 una nave cargo americana, Ancon, attraversò lentamente l' Istmo centroamericano. Per quanto oscurata dall' inizio della Seconda guerra mondiale, l' apertura del Canale di Panama costituì l' emblema delle credenziali che gli Stati Uniti mostrarono al mondo intero per presentarsi come potenza mondiale. Oggi sarà Cosco Shipping Panama, una enorme portacontainer cinese, lunga come due campi da calcio, ad attraversare nuovamente il canale. L' ampliamento del canale è costato 5 miliardi di euro ed è stato realizzato anche grazie a diverse società italiane tra cui Salini Impregilo, Cimolai, Mapei e altri esponenti del made in Italy competitivo (si veda altro articolo in pagina).

L' obiettivo è di tagliare ulteriormente i costi di trasporto, ridurre i prezzi dei beni costruiti in un continente e destinati a un altro.

L' ampliamento consente il transito dall' Atlantico al Pacifico e viceversa. Passeranno

navi tre volte più grandi di quelle attuali, definite Panamax. D' ora in poi transiteranno le PostPanamax, navi di dimensioni massime di 360metri di lunghezza e 49 di larghezza. E con una capacità moltiplicata, da 5mila a 12.500 container.

Gli introiti di Panama dovrebbero lievitare sensibilmente; il Paese centroamericano incassa i dividendi di questo ampliamento, iniziato 10 dieci anni fa.

Questa gigantesca opera infrastrutturale prevede nuove dinamiche navali: la cantieristica prevede la realizzazione di tipologie di navi sempre più grandi in grado di transitare per le nuove chiuse del canale, come quelle per il trasporto del gas liquido e naturale. Il raddoppio del Canale è stato complesso e vari imprevisti di carattere geologico hanno determinato un aumento dei costi e dei tempi di realizzazione. L' opera ha richiesto 5 milioni di metri cubi di calcestruzzo e 270mila tonnellate di acciaio, equivalenti a costruire 22 Torri Eiffel.

Grandi le sfide tecnologiche: si immagina un' enorme piscina grande come quattro campi calcio. Ora si immaginino sei piscine.

- segue

Ciascuna di queste piscine è un gigantesco ascensore di acqua che mette in comunicazione l' Oceano Atlantico con il Pacifico.

Si perché nel 1900 gli americani avevano capito che fosse necessario un sistema di chiuse; tra i due oceani vi è infatti un dislivello di 27 metri.

Tra fuochi d' artificio e tappi di champagne la Cosco Shipping Panama inaugurerà il nuovo Canale alla presenza di vari capi di Stato del Centro e Sud America, oltre all' ex presidente degli Stati Uniti Jimmy Carter, 91 anni, a rappresentare gli Usa. Primi clienti del Canale, con il 70 per cento del traffico, e a lungo «padroni» della regione: fu proprio durante la presidenza Carter, nel 1977, che gli americani firmarono il trattato che restituiva l' area del Canale ai panamensi. Il passaggio di mano effettivo avvenne poi il 31 dicembre del 1999.

La realizzazione dell' ampliamento si è resa indispensabile in quanto il canale originale rappresentava ormai più un collo di bottiglia per le grandi navi mercantili, che non una rotta commerciale strategica. La nuova opera è stata costruita dai panamensi stessi (che rappresentano la stragrande maggioranza della manodopera utilizzata dal consorzio che ha preso parte ai lavori) e soprattutto sotto la responsabilità del Governo di Panama. Il canale precedente, infatti, era stato costruito interamente dagli americani e rappresentava per Panama il simbolo del colonialismo americano del XX secolo (come detto, solamente nel 1999 Panama ha ottenuto il controllo autonomo sul canale).

Si è trattato di una scommessa politica oltre che economico commerciale. Uno studio del Fondo monetario Internazionale dimostra che gli scambi globali, per la prima volta dal Dopoguerra, crescono meno del Pil e i commerci non rappresentano più il motore trainante dello sviluppo mondiale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ROBERTO DA RIN

Le ricadute. Per il centro studi Srm aumento dei traffici del 2,2% annuo per i porti italiani e spagnoli - Italia 20° Paese per merci in transito

L'onda dei benefici anche nel Mediterraneo

L'allargamento del canale di Panama avrà ricadute economiche anche sull'Italia, benché di entità modesta rispetto a quelle su altri Paesi più vicini all'area. A testimoniare è un documento, appena pubblicato da Srm (il centro studi sul Mediterraneo, che fa capo a Intesa Sanpaolo), intitolato Gli effetti economici dell'allargamento del canale di Panama sui traffici marittimi.

Con questa operazione, sottolinea lo studio, «il canale diviene snodo logistico essenziale per il collegamento tra la costa orientale degli Stati Uniti e il crescente mercato asiatico. Ma la lista dei paesi utilizzatori non si esaurisce qui: il canale è un tassello fondamentale per le esportazioni di alcuni Stati sudamericani, quali Cile, Perù, Colombia, Messico, Ecuador e Guatemala. Contemporaneamente guarda anche alle coste europee, in particolare del Nord Europa (con i porti di Rotterdam e Anversa in testa) ma anche del Sud (Spagna e Italia) confermandosi così un asset macroeconomico di vitale importanza».

Gli Stati Uniti, rileva Srm, «sono il primo Paese che transita attraverso il canale, con 160,7 milioni di tonnellate. Al secondo posto si colloca la Cina con 48,4 milioni. Appare significativa anche la presenza di Spagna e Olanda, Regno Unito, Belgio e Italia tra i primi 20 Paesi seppur con importi esigui». E l'Italia, che è al 20° posto della classifica, conta 3,1 milioni di tonnellate di merci che passano attraverso Panama. L'allargamento del canale, inoltre, afferma Massimo Deandrei, direttore generale di Srm, produrrà «un impatto diretto sul Mediterraneo, dove si stima un aumento medio annuo del 2,2% del volume di merci scambiate come conseguenza del nuovo Panama». La crescita toccherà anche l'Italia, dove, secondo le previsioni elaborate da Srm, si salirà dagli attuali 3,1 milioni di tonnellate a 3,3 milioni nel 2020, con un crescita annuale dell'1%. «Tutto questo scenario - conclude Deandrei - rende ancora più urgente che i porti italiani e del Mezzogiorno si attrezzino per competere e proporsi come una piattaforma logistica europea nel cuore del Mediterraneo».

Secondo il presidente di Confitarma, Manuel Grimaldi, l'allargamento del canale «ha l'enorme importanza di aver levato a Panama il collo di bottiglia che ha finora condizionato anche il modo di costruire le navi che lo attraversano, limitando lo scafo entro una larghezza non superiore ai 32 metri, proprio per consentire il transito nel vecchio canale. Una pratica che ha riguardato non solo le portacontainer o la portarinfuse ma anche le car carrier, che fino a due anni fa erano tutte panamax

- segue

(cioè realizzate in modo da poter passare nel canale, ndr). Ora si potranno superare questi limiti costruttivi perché la strozzatura non c'è più». Anche Paolo d' Amico, presidente della Federazione del mare (che riunisce tutto il cluster **marittimo**), pone l'accento sul fatto che «l' aumento di portata delle navi che transitano sul canale consentirà di fare valide economie di scala».

L' armatore Stefano Messina, da parte sua, sottolinea «il grande successo delle aziende italiane nel contribuire alla realizzazione del canale», ponendo anche l'accento sulla preoccupazione che l' allargamento porti un' impennata «delle tariffe per il passaggio», anche se queste possono essere compensate dall' abbassamento dei costi, ottenuto con il passaggio di navi più grandi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAOUL DE FORCADE

La Sicilia

IL CONVEGNO SU LOGISTICA E INTERMODALITÀ ORGANIZZATO DALL'UNIVERSITÀ DI CATANIA

Catania e Augusta insieme hanno un' enorme potenzialità ma per intercettare i traffici da Suez servono infrastrutture

La piattaforma logistica del Mediterraneo deve strategicamente prevedere la creazione di un asse Catania-Augusta, grazie a una governance integrata che possa coordinare il complesso settore dei trasporti, oggi in forte crescita soprattutto in Sicilia. E' quanto emerso nel corso di un convegno sulla logistica e sulla intermodalità che si è svolto nei giorni scorsi -organizzato dall' Università degli Studi di Catania e da Grimaldi Group.

«Abbiamo cercato di analizzare lo stato attuale del sistema - ha detto il rettore Giacomo Pignataro - e per cercare di fornire risposte concrete alle criticità e alle opportunità legate al territorio, delineando il ruolo dei principali attori economici dei trasporti via mare». L' Università di Catania era presente anche con il prof. Enrico Foti, direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura che ha un corso di studi con un focus specifico su acque e trasporti, che mira a formare professionisti del settore per spingere ricerca e innovazione. Solo che la Sicilia soffre gli stessi mali da decenni perché le strategie di investimento delle aziende devono fare i conti con la carenza di infrastrutture soprattutto a causa del mancato collegamento dei principali porti con la rete ferroviaria circostanza che di fatto è un freno alla intermodalità con costi non indifferenti anche dal punto di vista ambientale. E' evidente che la strada è quella che vede i porti di Catania e Augusta avviati verso la costituzione di un unico hub capace di intercettare i flussi di traffico provenienti da Suez e che passano per Gibilterra con destinazione Rotterdam. Del resto - è stato anche sottolineato - come il porto olandese sia esteso per oltre 5 km, circostanza che dunque rende possibile una maggiore integrazione tra Catania e Augusta che potrebbero diventare un unico grande bacino della Sicilia Orientale».

DOPO SETTE ANNI DI LAVORI

Il nuovo Canale di Panama inaugurato da una nave Cosco

Migliaia di persone in festa per salutare la più grande infrastruttura ingegneristica della storia. Molto "made in Italy" nell'opera

PANAMA. La nave portacontainer Cosco Shipping Panama ha inaugurato il nuovo canale di Panama, tagliando il nastro d'ingresso nelle chiuse dell'Atlantico ieri alle 7,48 locali. Sette anni di lavori, quarantamila persone nei cantieri, sei miliardi di dollari di spesa. Sono solo i numeri dell'ampliamento del Canale (le nuove chiuse sul lato sia dell'Oceano Pacifico sia dell'Atlantico) che permettono il passaggio di navi con una portata oltre tre volte le attuali.

L'opera - inaugurata alla presenza del presidente panamense Varela, che ha chiamato nel Paese centroamericano capi di Stato e di governi di molte nazioni - è dal punto di vista ingegneristico, e non solo, la più ambiziosa mai realizzata al mondo. Ed è molto

"made in Italy". Sono infatti italiane le paratoie costruite della Cimolai, il cuore tecnologico del progetto che ha permesso di battere inaspettatamente la concorrenza statunitense per rinnovare quanto fatto dagli Usa all'inizio del secolo. Lo sono il software

operativo e molti dei materiali di costruzione speciali, è italiana la guida operativa della Salini Impregilo che, al 48% del consorzio costruttivo alla pari della spagnola Sacyr, poco più di due anni fa sbloccò il contenzioso con Panama. Almeno per concludere i lavori. «Sette anni fa - dice il ceo di Salini Impregilo, Pietro Salini - iniziava per noi un lungo viaggio che rappresentava la sintesi tra sogno e sfida che ogni imprenditore e ogni uomo vorrebbe vivere una volta nel-

la vita: realizzare l'opera capace di cambiare il commercio mondiale»

Per l'arbitrato internazionale sui quasi tre miliardi di extracosti certificati, i cui primi risultati hanno dato ragione ai costruttori, ci vorranno anni, ma intanto la rivoluzione dei commerci marittimi mondiali è cominciata. Dalle nuove chiuse del canale potranno infatti passare navi con un carico che può arrivare a 14 mila container contro il massimo attuale di 4.400. Per costruirle sono cambiati i cantieri di mezzo mondo, mentre

i porti del Pacifico e dell'Atlantico - specie statunitensi - hanno già realizzato giganteschi lavori per poter accogliere le nuove unità, con un indotto generato di circa 20 volte il costo dell'opera, quindi

oltre i 100 miliardi di dollari.

Qualche cambiamento anche per l'Italia? «Sì, se si saprà cogliere», rispondono gli operatori del settore. L'ampliamento del canale di Panama coincide infatti con quello di Suez e potrebbe mettere il Mediterraneo al centro di molte rotte. Oggi nel "Mare nostrum" transita il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% per rotte. L'Italia è terza in Europa per traffico merci

con 473 milioni di tonnellate e prima nei Paesi Ue nel corto raggio. In vent'anni il numero dei container movimentati nei 30 maggiori porti del Mediterraneo è cresciuto del 425% con un tasso medio del 21% annuo. Ma servono novità, sia nelle Autorità portuali sia nelle infrastrutture: i principali porti italiani soffrono ancora troppo la concorrenza nel Mediterraneo.

A. AN.

GENOVA, NEW YORK

FEDERICO RAMPINI

Il raddoppio di Panama è una sfida ai porti liguri



«Chi tiene 'o mare si accorge di tutto quello che succede. Chi tiene 'o mare porta 'na croce. Chi tiene 'o mare, non tiene niente».

Sono alcuni versi di una delle canzoni più belle, struggenti e pessimiste di Pino Daniele, grande poeta del Mediterraneo

Chi ha il mare si accorge di tutto quello che succede? Facile trasporre questo parolo a Genova, e alla sua iper-sensibilità verso quello che accade nel resto del mondo. Il mare, anche un mare piccolo e domestico come il Mediterraneo, è un formidabile tessuto

connettivo, un trasmettitore di segnali e impulsi che vengono da terre lontanissime. In questo momento una città di mare davvero "porta una croce". Nell'arco di pochi giorni, eventi molto diversi tra loro come il referendum inglese e l'inaugurazione del nuovo canale di Panama, sono uniti da un tratto comune: la crisi della globalizzazione. Per una

città come Genova i cui destini sono da sempre legati a quelli dell'economia mondiale, si apre una fase densa di incognite.

Panama sembra lontano ma non lo è. L'inaugurazione in pompa magna del canale in versione extra-large ha un impatto sicuro sul Mediterraneo.

SEGUE A PAGINA II

GENOVA-NEW YORK

Panama lancia la sfida dei traffici, Liguria "avvertita"

SEGUE DALLA PRIMA DI CIONACA

FEDERICO RAMPINI

PER le navi porta-container più gigantesche (formato Post Panamax, 14.000 container) che dalla Cina devono raggiungere New York o altri porti della East Coast degli Stati Uniti e anche dell'America latina, la possibilità di usare Panama comporta un guadagno di cinque giornate di navigazione. Dunque saranno più numerosi i cargo che scelgono Panama invece di Suez, disertando il Mediterraneo. Ancora più grave è il fatto che l'inaugurazione del nuovo Panama coincide con una situazione già critica dei trasporti navali. C'è sovraccapacità, i noli sono crollati. Perché il commercio mondiale non cresce più. Per la prima volta da decenni si è spezzata quella che sembrava una regola ferrea e cioè che gli scambi globali crescevano più delle economie nazionali. Ora succede il contrario. Alla "stagnozione secolare" si aggiunge una ritirata nei

confini nazionali. Vi contribuiscono dei micro aggiustamenti delle politiche nazionali, slittamenti progressivi verso il protezionismo. (Quello cinese fa meno notizia ma è tra i più subdoli) Questi cambiamenti potranno diventare ancora più poderosi, se dopo Brexit altre nazioni europee dovessero emulare la Gran Bretagna. O se Donald Trump vincesse le elezioni l'8 novembre qui in America. Sono probabile? Ci i sondaggi

danno in vantaggio Hillary Clinton. Ma i sondaggi davano la Gran Bretagna dentro l'Unione europea, 52% contro 48%, ancora due ore dopo la chiusura delle urne. Tutto sembra possibile, ormai: speche l'inverosimile.

Che succede se entriamo in una sorta di "inverno glaciale della globalizzazione"? E' uno scenario al quale non eravamo preparati. In un mio libro recente, "L'Età del Caos", con l'aiuto del pensatore americano Francis Fukuyama, ho affacciato questo avvertimento: la storia può ingranare la retromarcia. Noi occi-

dentali siamo impregnati di filosofie "teleologiche", in cui la storia umana procede dall'oscurantismo verso stadi più evoluti. Ma quand'anche questo fosse vero nel lunghissimo periodo (quello in cui saremo tutti morti), nel breve e medio periodo si possono avere delle brusche inversioni di tendenza, dei ritorni al passa-

to. Chi ha letto i meravigliosi romanzi di Stefan Zweig sa che all'inizio del Novecento fiorì una prima versione della globalizzazione, con un'integrazione tra nazioni che assomigliava molto a quella di oggi. Molti si sentirono cittadini del mondo e godettero di una visione cosmopolita. Poi arrivarono la prima e la secon-

da guerra mondiale, i totalitarismi. Fu la prima era glaciale della globalizzazione, dalla quale il mondo uscì solo negli anni Novanta.

I destini di Genova non sono stati necessariamente promossi dall'ultima fase della globalizzazione. Il centro del mondo si era spostato gradualmente dall'Atlantico al Pacifico. L'America da Steve Jobs a Barack Obama ha dedicato più attenzione all'Asia che alla Vecchia Europa. La deindustrializzazione ha colpito duramente la Liguria. I più audaci e intraprendenti tra i liguri hanno provato a reinventarsi un nuovo ruolo, su misura per la geoeconomia del terzo millennio. Alcuni ci sono riusciti, e tante nuove esperienze innovative sono germinate anche a Genova. Ora si apre una fase nuova, i cui sbocchi sono incerti per tutti. E' possibile che si debba reinventare un'altra volta il nostro futuro, ma secondo criteri molto diversi da quelli che immaginavamo.

segue a pagina II

Il calo dei noli rende ancora più complicata una globalizzazione che mostra segni di crisi e invita gli Stati a trovare nuove strade

Panama, il nuovo Canale tra gli Oceani

Le prime navi attraversano la terza corsia costruita dall'italiana Salini-Impregilo
Il presidente Varela: «Avviciniamo il mondo»

dalla nostra inviata a Panama
Sara Gandolfi

Giuseppe Quarta si svegliava ogni mattina alle 4.30 per arrivare in cantiere prima che il traffico bloccasse il ponte de las Americas, ma soprattutto per ascoltare nel silenzio dell'alba, sul bordo del canale di Panama, il canto degli uccelli in volo sulle nuove chiuse di Coculi, una sfida ingegneristica senza precedenti che promette di cambiare la rotta delle supernavi del terzo millennio. Il project manager italiano che per quasi due anni si è concesso poche ore di sonno — «anche perché con un'opera così sulle spalle si va a letto preoccupati e ci si sveglia anche peggio» — ora può finalmente riposare. Il lavoro è concluso.

Ieri, qui, il silenzio ha lasciato il posto alla celebrazione. Il presidente di Panama, Juan Carlos Varela, aveva invitato una settantina di capi di Stato, dal re di Spagna a Barack Obama, per l'inaugurazione del nuovo canale, o meglio di quella terza corsia tra l'Pacifico e Atlantico che ora permette il transito anche alle navi NeoPanamax, i nuovi giganti del mare finora costretti a circumnavigare il Sudamerica o ad allungare fino a Suez. Alla fine — colpa della Brexit o degli strascichi del Panama Papers — si sono presentati solo dodici leader, perlopiù regionali, affiancati dalla moglie del vicepresidente Usa, Jill Biden, e dai delegati di altre 60 nazioni.

La vera festa era nei sorrisi dei panamensi che sventolavano bandiere, proclamando l'orgoglio di una piccola nazione che viaggia con tassi di crescita annui del 6% e vuol far dimenticare in fretta scandali antichi e recenti. «Il canale è la rotta che unisce il mondo» ha detto Varela — e questo è un giorno molto importante per il nostro Paese. Il canale è del popolo, a lui ora devono arrivare i profitti». Le autorità fanno spallucce alla crisi del commercio marittimo: «Abbiamo già 166 prenotazioni per la nuova corsia», assicurano, e a pieno regime da qui passeranno 15 navi al giorno.

La prima è stata la Cosco Shipping Panama — cinese, ovviamente — un gigante di ferro lungo 300 metri, capace di trasportare un carico tre volte superiore a quello dei mercantili che transitano da oltre un secolo per il «vec-

chio» canale. Alle prime luci dell'alba, il capitano panamense Peter Pusztai ne ha preso la guida all'imbocco sull'Atlantico e l'ha condotta oltre la prima chiusa di Agua Clara. Pusztai è un veterano del canale, eppure ieri era nervoso: «I fisici e gli ingegneri fanno i loro calcoli, ma poi tocca a noi fare i conti con la realtà», ci ha detto con un sorriso tirato.

Il sangue freddo del pilota è indispensabile. Ogni manovra ha in sé un possibile rischio. Le variabili sono tante: il vento, le correnti, il movimento dell'acqua da una vasca all'altra. Quando si governano dei bestioni come questi i margini di errore sono ridotti ai minimi termini: le NeoPanamax sfiorano in larghezza i muri del canale, guidate da un rimorchiatore che a malapena trova spazio in lunghezza tra la nave e la chiusa. Ieri è andato tutto come previsto. Il nuovo sistema, composto da tre camere d'acqua, ha sollevato di 27 metri, come un gigantesco ascensore, il mercantile, dal livello dell'oceano fino a quello del grande lago Gatún. Dopo otto ore la nave è spuntata sull'altro lato e ha cominciato la discesa verso il Pacifico attraverso le chiuse gemelle di Coculi. Sopra Giuseppe Quarta, project manager di Salini-Impregilo e amministratore delegato del Consorzio Italo-spagnolo-belga che sette anni fa vinse a sorpresa l'appalto (3,1 miliardi di dollari), soffiandolo agli americani di Bechtel. Poi snocciola le cifre: «Abbiamo scavato 70 milioni di metri cubi di roccia, gettato 55 milioni di metri cubi di calcestruzzo, installato 270 mila tonnellate di ferro».

È stata un'impresa titanica costruire i due sistemi di chiuse e gli adiacenti bacini per il riciclo dell'acqua, trasportare dall'Italia le sedici gigantesche paratoie — sliding doors da 4.000 tonnellate l'una, che chiudono in soli 4,25 secondi — risolvere decine di problemi tecnici, come la miscela di calcestruzzo da cui filtrava acqua. E resistere alle Cassandre, perlopiù statunitensi, che preannunciavano disastri. Resta aperto un contenzioso di 3,4 miliardi di dollari per extra costi con l'Autorità del canale. Ma la consegna è fatta. «Abbiamo costruito la nuova via del commercio mondiale», ha commentato ieri Pietro Salini.

Una vittoria per il know-how italiano ma soprattutto per Panama che dal 31 dicembre 1999 ha preso in mano le redini del canale costruito un secolo fa dagli Usa nel proprio «cortile di casa». «Da più di 500 anni siamo una regione di

transito — commenta Gilberto Perez, docente di amministrazione marittima — ma oggi il canale è gestito meglio di quando c'erano gli americani». Ogni anno genera profitti per 2,5 miliardi di dollari e la terza corsia potrebbe far raddoppiare gli incassi. La sfida è conquistare i mega-cargo che imbarcano fino a 14.000 container e i «tanker» che trasportano gas liquefatto fra la costa Est degli Usa e l'Oriente.

Le autorità di Panama trasudano ottimismo. Varela ha lanciato un piano di investimenti a tutto campo: ampliamento dei porti, nuovi terminal per il gas e infrastrutture, ma anche progetti abilitativi, educativi, sanitari e il restauro della città di Colon, un gioiello architettonico all'imboccatura atlantica.

Panama produce poco o nulla. Il 68% del suo Pil arriva dal cosiddetto terzo settore, servizi e commercio. E ora vuole rifarsi il look, vincere la reputazione di Paese corrotto (l'ex presidente Martinelli è fuggito in Florida per evitare il carcere), oltre che di paradiso fiscale e patria della famigerata Mossack Fonseca. La difesa è vibrante: «Qui le tasse si pagano e abbiamo firmato accordi con molti Paesi per lo scambio automatico di informazioni bancarie (non l'Italia, per ora) — dice al Corriere Gian Castillero, consulente governativo e supervisore delle Banche di Panama —. La Mossack Fonseca è solo una delle tante società che operano nel Paese e l'80% delle attività citate nei Panama Papers non erano neppure basate qui».

Il make-up riparte proprio dal canale. Che per il governo non ha rivali: «Noi guardiamo già al futuro — assicura il viceministro dell'Economia Ivan Zarak — a una possibile quarta corsia».

di ROBERTO DI NOLA

Il passaggio

In alto a sinistra, una nave mentre si dirige all'imbocco del canale. Nella foto in alto al centro, un'operatrice controlla le operazioni di traino di un mercantile all'interno del canale nel passaggio tra una chiusa e l'altra. Nella foto in alto a destra, una folla festosa di cittadini panamensi saluta il passaggio della «Cosco Shipping Panama» che, nella foto grande, è stata la prima ad attraversare il nuovo canale (Afp)

Super mercantili

Aperto il transito ai giganti del mare finora costretti a circumnavigare il Sud America o arrivare a Suez

Chi è



● Juan Carlos Varela (foto), 52 anni, dal 4 maggio 2014 è il presidente della Repubblica di Panama

● Laureato in ingegneria industriale all'università americana Georgia Tech, Varela ha lavorato nell'impresa di famiglia Varela Hermanos S.A. prima di entrare in politica all'inizio degli anni Novanta

La via d'acqua



Con il passaggio della Cosco Shipping carica di ben diecimila container ieri è stato ufficialmente inaugurato il "raddoppio" del canale che congiunge i due oceani. Sette anni di lavoro e fino a undicimila persone di manodopera in contemporanea per un lavoro realizzato da un consorzio di imprese europee guidato dalla Salini Impregilo. Cambia il commercio mondiale

Panama, una sfida italiana

L'OPERA

Quando, nel 1875, gli egiziani decisero di vendere la propria quota del canale di Suez al governo britannico, il premier Benjamin Disraeli non ebbe alcuna difficoltà nel chiedere - e ottenere - i 4 milioni di sterline necessari a Lord Lionel Rothschild. Il canale permetteva all'Impero britannico di arrivare facilmente in India, senza rischiare di mettere a repentaglio i navigli lungo il Capo di Buona Speranza. Un'opera che si è rivelata così fondamentale da necessitare di un raddoppio inaugurato l'anno scorso - che oggi permette il transito di 97 navi al giorno.

Ovvio che l'altro grande canale navigabile del mondo, quello di Panama, non restasse a guardare. Anche qui, si è trattato di una scommessa rischiosa, da molti miliardi di dollari, ma che ieri è stata finalmente vinta, con il passaggio del gigante dei mari Cosco Shipping Panama, con diecimila container a bordo, nel "nuovo" canale costruito dal consorzio a guida italiana. La nave si è "fatta il trucco" per andare all'appuntamento con la storia: prima di salpare dal Pireo le è stato pure cambiato il nome.

I NUMERI

I numeri dell'opera sono imponenti: sette anni di lavori, quarantamila persone nei cantieri, sei miliardi di dollari spesi per un progetto che, soltanto due anni fa era stato bloccato da un contenzioso con il committente. Lo sblocco dei lavori, a sette anni dall'avvio, è dovuto alla

guida della Salini Impregilo, subentrata alla spagnola Sacyr. «Abbiamo superato quella conflittualità - spiega Giuseppe Quarta, l'ingegnere a capo del consorzio di imprese europee, Gupe - i lavori sono ripresi». Si è dovuto risolvere l'arbitrato, con i costi extra valutati in quasi 3 miliardi. «Il picco di manodopera - racconta - ha raggiunto le undicimila persone contemporaneamente».

«Abbiamo utilizzato un totale di 270mila tonnellate di ferro, pari a 27 torri Eiffel, e cinque milioni di metri cubi di calcestruzzo, tre volte il materiale usato per le piramidi», spiega l'amministratore delegato di Gupe, che presto tornerà negli Stati Uniti, dove si trova il core business dell'azienda.

Fu proprio il grande Gustave Eiffel tra i primi a tentare l'apertura del canale di Panama, all'inizio del secolo scorso. Erano ben diverse le condizioni di lavoro, allora, quando 25mila persone morirono nella lavorazione dell'opera, in gran parte falcidiate dalla febbre gialla. Oggi il passo è diverso anche in tema di sostenibilità ambientale: il 60% dell'acqua viene riciclata.

LA CONCORRENZA

«Sette anni fa iniziava per noi un lungo viaggio che rappresentava la sintesi tra sogno e sfida che ogni imprenditore e ogni uomo vorrebbe vivere una volta nella vita: realizzare l'opera capace di cambiare il commercio mondiale», ha detto Pietro Salini, CEO di Salini Impregilo.

L'opera - inaugurata ieri dal presidente Varela, che ha invitato a Panama molti capi di stato e di governo - è molto ambi-

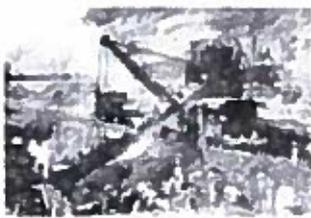
ziosa ma è anche molto "made in Italy". Non solo per la guida della Salini Impregilo, che - con il 48% del consorzio costruttivo al pari della spagnola Sacyr - due anni fa sbloccò il contenzioso con Panama. Sono italiane le paratoie costruite dalla Cimolai, "cuore" tecnologico del progetto, che ha permesso di battere l'agguerrita concorrenza americana. Lo sono anche il software operativo, molti dei materiali di costruzione speciali. Per chiudere l'arbitrato sui costi extra, anche se i primi risultati hanno dato ragione ai costruttori, ci vorranno anni. Ma intanto la rivoluzione nei commerci mondiali è cominciata. Dalle nuove chiese potranno passare navi capaci di trasportare 14.000 container - contro i 4.400 del passato. E per costruire questi nuovi giganti del mare i cantieri di tutto il mondo si stanno già attrezzando, mentre i porti hanno cominciato a trasformarsi per permettere l'attracco di simili bestioni. Solo per questi "adattamenti" si stima un indotto generato di circa 100 miliardi di dollari, venti volte il costo dell'opera.

La sfida deve essere accolta anche dai porti italiani. L'Italia attualmente è terza nella Ue per traffico merci, con 473 milioni di tonnellate, e prima in Europa nel corto raggio. In vent'anni il volume del traffico nel Mediterraneo è cresciuto del 425%, con un incremento annuale che supera il 20 per cento. Ma la concorrenza dei porti stranieri si fa sentire: Gioia Tauro e Genova movimentano due milioni di container, ma il risultato è ancora lontano dai record di Valencia, Algeciras e Port Said.

Riccardo De Palo

CONTRIBUZIONI ABBONATI

Le tappe



Il progetto

L'idea del canale risale al XIX secolo, nel 1879 fu caldeggiato dal Congresso internazionale di Parigi ed ebbe tra i suoi promotori Ferdinand de Lesseps, costruttore del canale di Suez



L'apertura

I lavori iniziarono nel 1907 ad opera del genio militare Usa e finirono nel 1914, seguendo i progetti del colonnello Gøthaa. L'inaugurazione ufficiale fu però rinviata al 1920 per la guerra



I lavori

Le paratoie di oggi pesano circa 4.200 tonnellate l'una; sono lunghe 58 metri, larghe 10 e alte fino a 30 metri. La nave cinese Cosco Shipping ha inaugurato l'era delle Post-Panamax

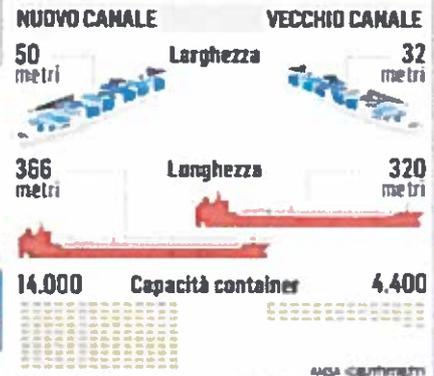
Il Canale di Panama

Inaugurato ieri il nuovo canale



Il confronto

Le dimensioni massime dei cargo che possono attraversare il nuovo e il vecchio canale



IL CANTIERE 2 ANNI FA ERA STATO BLOCCATO DA UN CONTENZIOSO CON IL COMMITTENTE UTILIZZATO FERRO PARI A 27 TORRI EIFFEL

LA FOLLA
Il pubblico assiste al passaggio della prima nave nel canale, la Cosco Shipping Panama proveniente dal Pireo



Le grandi opere

PER SAPERNE DI PIÙ
www.panacanal.com/eng
www.salini-impregilo.com/it

Il Canale di Panama ricomincia nel segno del commercio cinese

Il tratto di mare che permette di evitare il giro dell'America apre la terza "corsia": primo passaggio, un cargo di Pechino

ALBERTO FLORES D'ARCAIS

COCOY. Quando la grande nave si è allineata al livello dell'acqua oceanica, l'esplosione di orgoglio di un piccolo paese del Centramerica è diventato quasi tangibile. Erano le quattro del pomeriggio, la Cosco Shipping Panama, gigantesco cargo cinese con il suo carico da oltre 10 mila container grigi, rossi e verdi, era appena passata dalle nuove chiuse sul Pacifico o tra sirene ed applausi i privilegiati della tribuna Vip come le decine di migliaia di persone scese a festeggiare davanti ai maxi-schermi installati nelle principali città, hanno dimenticato in fretta la lunga attesa in una giornata di afa pesante e qualche imprevisto temporale.

Il "dia historico", il grande giorno dell'orgoglio di Panama, era iniziato poco dopo l'alba, quando dall'altra parte del Canale, quella dell'Atlantico, le chiuse di Agua Clara erano state aperte per il primo passaggio di un cargo nel Nuovo Canal. Bandiere al vento, una banda che suonava allegre marce: alle 7 e 48 di mattina (ora locale) la Cosco, nave cinese che batte bandiera delle Marshall Island, ha fatto il suo ingresso nel canale allargato festeggiata da migliaia di persone assiepite nelle vicinanze già dalla notte di sabato. Fino a qualche settimana fa si chiamava Andronikos, ma prima di salpare dal Pireo per diventare la nave-sim-

bolo del nuovo canale di Panama era stata ridipinta e gli avevano dato un nome più appropriato all'evento.

Ci sono voluti nove anni di lavori titanici, cento milioni di ore lavorative, 5,3 miliardi di dollari di spesa, ma da oggi la "ottava meraviglia del mondo" può finalmente dare il via alla sua seconda giovinezza. Un'inaugurazione arrivata con due anni di ritardo rispetto alle previsioni (2014, nel centenario del vecchio canale), tra polemiche furibonde, problemi tecnici che in qualche momento sembravano insormontabili, errori vari, discutibili impatti ambientali e qualche disputa finita in tribunale. Nel giorno della festa nessuno vuole pensarci più, quella "guerra" non dichiarata tra Pca (Panama Canal Authority) e Gupe (il consorzio di contractors internazionali che ha avuto gli appalti, con un ruolo determinante per la Salini Impregilo) resta, per il momento, solo un brutto ricordo.

«Siamo il ponte del mondo e il cuore dell'universo», diceva lo slogan che ha accompagnato i lavori di allargamento, ma dietro alle parole di un romanticismo tutto latino-americano quello che conta veramente è il business. È stato un restyling costoso ma i benefici si vedranno presto, nonostante si stimi un 30% di capacità inutilizzata. El Canal ha il 5% del traffico mondiale marittimo, 144 rotte che connettono 150 paesi e 1700 porti. Finora erano circa 14 mila le navi che ogni anno sceglie-

vano di evitare il periplo del Sudamerica, risparmiando 8 mila miglia di navigazione (e milioni di dollari). Da oggi saranno molte di più, entro il 2025 si prevede che raddoppino, con i pedaggi che a regime porteranno 5 miliardi l'anno nella cassa di Panama. Cui contribuiranno (e molto) le grandi navi Usa che esportano gas Lng (Liquefied Natural Gas) e Lpg (Liquefied Petroleum Gas), un commercio che consentirà a Panama di diventare un Hub marittimo internazionale soprattutto per gli Stati Uniti.

La prima nave a passare l'hanno scelta con una lotteria, che qualche maligno sostiene pilotata. Perché anche i simboli hanno la loro importanza, il commercio con la Cina è un futuro già presente e non va dimenticato che Pechino (con i suoi miliardi) è dietro all'ipotesi di un nuovo canale in Nicaragua e che tra i due paesi non ci sono ancora relazioni diplomatiche. Adesso in NeoPanamax - un nome che è già tutto un programma, bastioni lunghi oltre 350 metri e larghi 50, che possono portare fino a 14/15 mila container - potranno sciogliere lungo le acque di un canale tre volte più largo del vecchio. Una grande festa con gli occhi già puntati al futuro. In progetto un ulteriore allargamento per permettere il passaggio anche ai mega porta-container di ultima generazione, i "Super Post Panamax", in grado di trasportare fino a 20 mila container.

Nove anni di lavori. Tra i contractor Salini Impregilo. Ora potranno attraversarlo navi da 15 mila container

- segue

LE TAPPE

LE ORIGINI

Il progetto originario del Canale di Panama risale al 1879 ed ebbe tra i suoi promotori al Congresso Internazionale di Parigi Ferdinand de Lesseps, costruttore del Canale di Suez

LA COSTRUZIONE

Gli Stati Uniti ottennero dal governo colombiano l'autorizzazione a costruire il Canale nel 1901. Fu ultimato nel 1914 ma inaugurato solo nel 1920

L'AMPLIAMENTO

Il progetto di espansione del Canale di Panama, appena concluso, ha permesso di raddoppiarne la capacità, creando una nuova linea di traffico e costruendo nuove chiuse



LA COSCO SHIPPING PANAMA

È la nave cinese che batte bandiera delle isole Marshall, la prima ad attraversare l'istmo. Si chiamava Andronikos, ma prima di salpare dal Pireo per diventare la nave simbolo del nuovo canale di Panama è stata ridipinta



IL CAPITANO

“Clima, vento e visibilità. Per pilotare le navi serve tanta attenzione e un po' di fortuna”

PANAMA «Sì, sono emozionato, non posso negarlo». Peter Pusztai, 65 anni - di cui 33 passati a pilotare le navi lungo il (vecchio) canale di Panama - è uno dei capitani panamensi prescelti per guidare la nave (cinese) nel grande giorno che il piccolo paese dell'istmo attende con ansia. E a poche ore dall'inaugurazione del «nuovo canale» non riesce a dissimulare un entusiasmo quasi fanciullesco.

Navi molto più grandi, ci sono maggiori difficoltà?

«No, la grandezza del porta-container cambia poco il modo di pilotare, considerato che il percorso è allargato le differenze non sono grandi. I problemi sono altri. Il clima, il vento, la visibilità, sono tutti fattori che possono farti sbagliare la manovra. Occorre una grandissima attenzione e anche un po' di fortuna».

Quando ha iniziato la sua carriera da 'pilota' del Canale?

«Faccio parte della prima classe di panamensi - eravamo nove in tutto - che gli statunitensi, allora padroni del canale, selezionarono nel 1983».

Il suo nome non sembra panamense.

«La mia famiglia è di origine ungherese, ma io mi considero e sono panamense al cento per cento. E ne vado piuttosto fiero».

Orgoglioso di essere stato uno dei prescelti?

«Molto. Mi ripeto sempre uno degli slogan con cui è stato pubblicizzato il nuovo canale: 'siamo un piccolo paese con un grande sogno'. E oggi lo abbiamo realizzato. Sono emozionato e anche un po' nervoso, non poteva essere altrimenti». (a.f.d.a.)

REPORTAGE STAMPA

IL VICEMINISTRO

“Così possiamo fare più concorrenza a Suez Superato lo scontro legale con i costruttori”

PANAMA «Non c'è dubbio che il Canale ha per Panama una grande importanza, ma attenzione ai numeri reali della nostra economia». Ivan Zaruk è il vice-ministro dell'Economia e nel Palacio Bolivar, la Farnesina di Panama.

Non siete canale-dipendenti?

«Da anni Panama sta vivendo un boom economico, con una crescita nel 2015 che è stata del +5,8 per cento a fronte del -0,1 dell'America Latina e del -3,8 del Brasile. Il Canale contribuisce con poco più di un miliardo di dollari, circa il 2,1 per cento del nostro Pil. Ci sono settori, come l'edilizia, che sono al 16 per cento».

Era necessario un nuovo canale?

«Per restare competitivi con Suez, sì. E nel giro di quattro anni il miliardo di dollari di oggi diventerà 1,7 miliardi».

Ci sono state molte polemiche e anche cause in tribunale.

«Inevitabile con un progetto grande come questo, il fatto che inauguriamo la nuova opera dimostra che è tutto superato».

Avrete un prossimo concorrente con il progetto di canale in Nicaragua?

«Se lo faranno, sì, ma non siamo preoccupati. Devono risolvere molti problemi e il Nicaragua è un paese a forte rischio sismico».

I Panama Papers quanto vi hanno danneggiato?

«Sul piano dell'immagine certo, sull'economia reale poco o nulla».

(a.f.d.a.)

REPORTAGE STAMPA

Il canale Panama festeggia il raddoppio, vinta la sfida delle tre imprese tricolore

De Palo a pag. 17

Con il passaggio della Cosco Shipping carica di ben diecimila container ieri è stato ufficialmente inaugurato il "raddoppio" del canale che congiunge i due oceani. Sette anni di lavoro e fino a undicimila persone di manodopera in contemporanea per un lavoro realizzato da un consorzio di imprese europee guidato dalla Salini Impregilo. Cambia il commercio mondiale

Panama, una sfida italiana

L'OPERA

Quando, nel 1875, gli egiziani decisero di vendere la propria quota del canale di Suez al governo britannico, il premier Benjamin Disraeli non ebbe alcuna difficoltà nel chiedere e ottenere i 4 milioni di sterline necessari a Lord Lionel Rothschild. Il canale permetteva all'Impero di britannico di arrivare facilmente in India, senza rischiare di mettere a repentaglio i navigli lungo il Capo di Buona Speranza. Un'opera che si è rivelata così fondamentale da necessitare di un raddoppio - inaugurato l'anno scorso - che oggi permette il transito di 97 navi al giorno.

Ovvio che l'altro grande canale navigabile del mondo, quello di Panama, non restasse a guardare. Anche qui, si è trattato di una scommessa rischiosa, da molti miliardi di dollari, ma che ieri è stata finalmente vinta, con il passaggio del gigante dei mari Cosco Shipping Panama, con diecimila container a bordo, nel "nuovo" canale costruito dal consorzio a guida italiana. La nave si è "fatta il trucco" per andare all'appuntamento con la storia: prima di salpare dal Pireo le è stato pure cambiato il nome.

I NUMERI

I numeri dell'opera sono imponenti: sette anni di lavori, quarantamila persone nei cantieri, sei miliardi di dollari spesi per

un progetto che, soltanto due anni fa era stato bloccato da un contenzioso con il committente. Lo sblocco dei lavori, a sette anni dall'avvio, è dovuto alla guida della Salini Impregilo, subentrata alla spagnola Sacyr. «Abbiamo superato quella conflittualità - spiega Giuseppe Quarta, l'ingegnere a capo del consorzio di imprese europee, Gupc - i lavori sono ripresi». Si è dovuto risolvere l'arbitrato, con i costi extra valutati in quasi 3 miliardi. «Il picco di manodopera - racconta - ha raggiunto le undicimila persone contemporaneamente».

«Abbiamo utilizzato un totale di 270mila tonnellate di ferro, pari a 27 torri Eiffel, e cinque milioni di metri cubi di calcestruzzo, tre volte il materiale usato per le piramidi», spiega l'amministratore delegato di Gupc, che presto tornerà negli Stati Uniti, dove si trova il core business dell'azienda.

Fu proprio il grande Gustave Eiffel tra i primi a tentare l'apertura del canale di Panama, all'inizio del secolo scorso. Erano ben diverse le condizioni di lavoro, allora, quando 25mila persone morirono nella lavorazione dell'opera, in gran parte falcidiate dalla febbre gialla. Oggi il passo è diverso anche in tema di sostenibilità ambientale: il 60% dell'acqua viene riciclato.

LA CONCORRENZA

«Sette anni fa iniziava per noi un lungo viaggio che rappresentava la sintesi tra sogno e sfi-

da che ogni imprenditore e ogni uomo vorrebbe vivere una volta nella vita: realizzare l'opera capace di cambiare il commercio mondiale», ha detto Pietro Salini, CEO di Salini Impregilo.

L'opera - inaugurata ieri dal presidente Varela, che ha invi-

tato a Panama molti capi di stato e di governo - è molto ambiziosa ma è anche molto "made in Italy". Non solo per la guida della Salini Impregilo, che - con il 48% del consorzio costruttivo al pari della spagnola Sacyr - due anni fa sbloccò il contenzioso con Panama. Sono italiane le paratoie costruite dalla Cimolai, "cuore" tecnologico del progetto, che ha permesso di battere l'agguerrita concorrenza americana. Lo sono anche il software operativo, molti dei materiali di costruzione speciali. Per chiudere l'arbitrato sui costi extra, anche se i primi risultati hanno dato ragione ai costruttori, ci vorranno anni. Ma intanto la rivoluzione nel commercio mondiale è cominciata. Dalle nuove chiuse potranno passare navi capaci di trasportare 14.000 container - contro i 4.400 del passato. E per costruire questi nuovi giganti dei mari i cantieri di tutto il mondo si stanno già attrezzando, mentre i porti hanno cominciato a trasformarsi per permettere l'attracco di simili bestioni. Solo per questi "adattamenti" si stima un indotto generato di circa 100 miliardi di dollari, venti volte il costo dell'opera.

- segue

La sfida deve essere accolta anche dai porti italiani. L'Italia attualmente è terza nella Ue per traffico merci, con 473 milioni di tonnellate, e prima in Europa nel corto raggio. In vent'anni il volume del traffico nel Me-

diterraneo è cresciuto del 425%, con un incremento annuale che supera il 20 per cento. Ma la concorrenza dei porti stranieri si fa sentire: Giola Tauro e Genova movimentano

due milioni di container, ma il risultato è ancora lontano dal record di Valencia, Algeciras e Port Said.

Riccardo De Palo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Canale di Panama

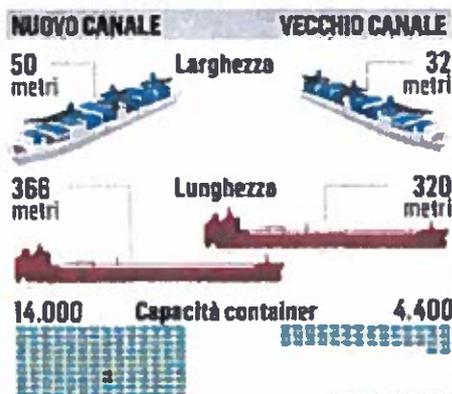
Inaugurato ieri il nuovo canale



ZONA DEL CANALE

Il confronto

Le dimensioni massime del cargo che possono attraversare il nuovo e il vecchio canale



IL CANTIERE 2 ANNI FA ERA STATO BLOCCATO DA UN CONTENZIOSO CON IL COMMITTENTE UTILIZZATO FERRO PARI A 27 TORRI EIFFEL

Le tappe



Il progetto

L'idea del canale risale al XIX secolo, nel 1879 fu caldeggiato dal Congresso internazionale di Parigi ed ebbe tra i suoi promotori Ferdinand de Lesseps, costruttore del canale di Suez



L'apertura

I lavori iniziarono nel 1907 ad opera del genio militare Usa e finirono nel 1914, seguendo i progetti del colonnello Gøthel. L'inaugurazione ufficiale fu però rinviata al 1920 per la guerra



I lavori

Le paratoie di oggi pesano circa 4.200 tonnellate l'una: sono lunghe 58 metri, larghe 10 e alte fino a 30 metri. La nave cinese Cosco Shipping ha inaugurato l'era delle Post-Panamax