



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, Gazzetta Marittima, Ansa)

Dai Porti:

Trieste:

"...Serracchiani, per il porto di Monfalcone, tempi certi su interventi necessari..." (Ferpress)

"...A Trieste Porto Servizi in house..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Sbarca la prima nave cinese..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Jolly, un super ingegnere per indagare sulla torre..."

(Il Secolo XIX, La Repubblica)

La Spezia:

"...Crociere, Spezia tende la mano a Livorno..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Arrivano in porto nave Maestrale..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Rimorchiatori: registrano un calo del 62%..." (Civoline)

Salerno:

"...Presentazione primi risultati sperimentali del progetto SMART TUNNEL..." (L'Informatore Navale)

Taranto:

"...Delrio inaugura la nuova piattaforma logistica..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Palermo:

"...Palermo avviati in molo Vittorio Veneto..." (Ansa)

Da altri porti

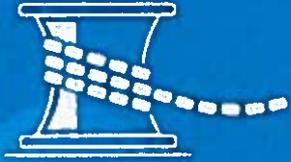
INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 2/122015



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

Focus

- **Ipotesi del settore marittimo** (L'informatore Navale)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Cisco

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Realise

Lloyd's List



Porti, Renzi in campo sulla riforma / IL RETROSCENA

Genova - Palazzo Chigi vuole un confronto sul decreto, oggi tavolo con Assoporti. L'Antitrust bocchia l'autonomia finanziaria: «Criticità sulla concorrenza».

Genova - **Ora in campo scende anche la presidenza del Consiglio.** Lo staff di Renzi vorrebbe vederci chiaro e avrebbe già deciso di preparare una serie di tavoli di confronto: da una parte i dirigenti del ministero guidato da Graziano Delrio, guidati dal capo dell'ufficio legislativo Elisa Grande. Dall'altro gli uomini di Renzi. Il premier avrebbe schierato anche **Antonella Manzione**, la donna forte di Palazzo Chigi, fidatissima del premier, mentre la regia dell'operazione, visto il momento politico delicato, è di Luca Lotti, il sottosegretario braccio destro del presidente. Nei giorni scorsi Renzi avrebbe cominciato a chiedere informazioni più approfondite sulla riforma dei porti, preoccupato dalle polemiche scaturite in seguito alla pubblicazione della bozza del decreto.

Da Savona, passando per Salerno, Messina, ma anche in Puglia, i porti sono in rivolta per l'enorme differenza di peso tra Authority di sistema e Direzione di scalo: la prima gestisce tutto, anche le concessioni degli altri porti, la seconda dovrebbe eseguire gli ordini. Anche la durata del mandato viene giudicata troppo ridotta. E la questione da tecnica è diventata politica, perchè le elezioni amministrative sono alle porte e Renzi non ci vuole arrivare con un altro fronte aperto. Un tentativo ulteriore di limatura del decreto ci sarà oggi con Assoporti, l'associazione degli scali italiani. **L'opera di confronto è solo all'inizio,** ma il rischio è che la riforma a questo punto vada per le lunghe e che non venga presentata poi così presto. L'altro tema sul tavolo è proprio la tenuta del sistema: con le Authority tutte commissariate e senza riforma all'orizzonte, il rischio è la paralisi dei porti.

- segue

Intanto ieri l'Antitrust ha bocciato l'autonomia finanziaria oggi esistente. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha rilevato «criticità concorrenziali»: quel fondo dell'1% di Iva da restituire ai porti per un massimo di 90 milioni, secondo l'Antitrust non premia la concorrenza. Anzi, l'Authority insiste, scrivendo al ministero dei trasporti e a quello dell'economia, che i criteri devono cambiare e serve: «criterio di ripartizione di fondi non già esclusivamente sull'Iva, ma anche su altre variabili relative all'effettiva incidenza del traffico complessivo di ciascun porto rispetto al traffico dell'intera portualità nazionale e alla sua evoluzione nel corso del tempo».

La Gazzetta Marittima

Autorità portuali ecco la bozza della riforma

ROMA – Si potrebbe anche dire, ironizzando un tantino: Habemus Papam. Perché dopo tanta attesa, sta circolando finalmente la bozza (o schema) del decreto legislativo sulla "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione" delle Autorità portuali di cui alla legge 84/94. Sia chiaro: è uno schema che dovrà adesso essere armonizzato tra i ministri Delrio e Madia e dovrà poi passare, come da legge dal Parlamento. Ma le linee adesso ci sono e sono chiare. Lo schema di decreto è di 20 pagine, ovviamente in burocratese. Proviamo a sintetizzarle.

* * *

LE AUTHORITY – Diventano Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e saranno quattordici. Mar Ligure occidentale (Genova e Savona), Mar Ligure orientale (La Spezia e Carrara), Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino), Tirreno Centrale (Civitavecchia), Tirreno centro-meridionale (Napoli e Salerno), Tirreno meridionale (Gioia Tauro), Mar di Sardegna (Cagliari ed Olbia), Sicilia settentrionale (Palermo), Sicilia orientale e stretto di Messina (Messina, Catania e Augusta), Adriatico meridionale e Ionio (Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto), Adriatico centrale (Ancona), Adriatico centro-settentrionale (Ravenna), Adriatico settentrionale (Venezia), Adriatico orientale (Trieste).

I VERTICI – Ogni AdSP avrà un presidente, nominato dal ministro con durata di 3 anni, rinnovabile una sola volta. Avrà inoltre un comitato di gestione (Cg), un segretario generale e un collegio dei revisori. Il presidente è nominato "sentito il presidente o i presidenti delle Regioni" scelto tra i soggetti aventi "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale". Il presidente ha ampi poteri, propone il segretario generale, nomina – sentito il Cg – i direttori delle direzioni di scalo portuale (i porti cioè accorpati che non sono sedi della Authority centrale), amministra i beni del demanio marittimo, promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale (art. 17) e riferisce direttamente ogni anno sull'attività al ministro delle Infrastrutture e Trasporti con apposita relazione.

COMITATO DI GESTIONE – Sostituisce i comitati portuali ed è composto dal presidente, da un rappresentante della Regione (o Regioni), un rappresentante di sindaco di città metropolitana se inclusa nel territorio, un rappresentante di ciascun sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di Autorità portuale, un rappresentante dell'Autorità marittima (Capitaneria). Si riunisce di norma ogni due mesi.

TAVOLO DI PARTENARIATO – E' istituito (art. 11.bis) presso ciascuna Autorità un "tavolo di partenariato della risorsa mare" composto dal presidente, dal comandante del porto, dalle associazioni datoriali e sindacali: con compiti consultivi sull'adozione del piano regolatore portuale, del PO, dei livelli di servizi, sul progetto di bilanci preventivo e consultivo.

PORTI NON SEDE ADSP – I porti accorpati, non sede di Authority, hanno un direttore nominato dal presidente con durata di 3 anni e una commissione consultiva composta da sei rappresentanti delle imprese e sei delle categorie imprenditoriali, designati dalle organizzazioni nazionali. La commissione è presieduta dal comandante del porto.

SPORTELLO UNICO CONTROLLI – Presso l'Agenzia delle Dogane è istituito uno sportello unico dei controlli competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci. Con decreto del presidente del consiglio di concerto con i ministri sono individuate le risorse umane, strumentali e finanziarie per il suo funzionamento.

PUNTI FRANCHI – Con l'art. 6 comma 10 "è fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste nonché per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali. Il ministro stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.

VERIFICA DOPO 2 ANNI – Decorsi due anni dall'entrata in vigore del decreto del presidente del consiglio, possono essere modificate le AdSP, valutati i volumi sviluppati dei passeggeri e delle merci con eventuale soppressione delle stesse AdSP se non raggiungono i parametri minimi di movimento stabiliti dal ministero, accorpandole ad altre dell'area.

* * *

Da questa sintesi, ovviamente incompleta, dello schema di decreto, sembra di capire che la trasformazione delle Autorità portuali attuali non sarà né semplice né rapidissima. Ma almeno le linee generali sono state dettate, ed alcuni degli indirizzi di cui tanto si è parlato – riduzione delle Autorità, autonomia gestionale e finanziaria, facoltà di raccordarsi con retroporti e interporti, figura di enti "pubblici non economici a ordinamento speciale" – sono stati mantenuti. Si apre adesso la discussione. Con le immancabili resistenze.

Antonio Fulvi



Porti: Antitrust, su autonomia finanziaria criticità, modifiche

Ripartizione fondi su basi non solo su Iva ma altre variabili

01 dicembre, 08:22

(ANSA) - ROMA, 30 NOV - L'Autorità garante della concorrenza e del mercato solleva alcune "criticità concorrenziali" sottostanti il criterio sull'Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti e auspica che, "anche in prospettiva di una riforma complessiva del sistema portuale, venga prevista una modifica normativa e regolamentare". Lo si legge in una segnalazione indirizzata al Parlamento e ai Ministeri delle infrastrutture e dell'economia, contenuta nel Bollettino settimanale. Il riferimento è all'articolo 18 bis della legge sui porti (n.84/1994), attuato dal decreto interministeriale del 28 febbraio 2014, con cui veniva istituito un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1% dell'Iva dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale attraverso ciascun porto, nei limiti di 90 milioni di euro annui. In attuazione di questa legge, il decreto interministeriale attribuisce a ciascun porto l'80% della quota dell'Iva, ripartendo il restante 20% tra i porti. L'Antitrust sostiene che questo criterio di ripartizione "appare in contrasto con i principi posti a tutela della concorrenza e del mercato, in quanto inadatto a quantificare equamente il reale flusso dei traffici portuali e, conseguentemente, inadatto a verificare l'effettivo utilizzo delle infrastrutture e le connesse esigenze di ammodernamento di ciascun porto". L'auspicio dell'Authority è quindi di una modifica "volta all'introduzione di un criterio di ripartizione di fondi ministeriali per la realizzazione e/o riqualificazione di infrastrutture portuali che si basi non già esclusivamente sull'Iva, ma anche su altre variabili relative all'effettiva incidenza del traffico complessivo di ciascun porto rispetto al traffico dell'intera portualità nazionale e alla sua evoluzione nel corso del tempo". (ANSA).

FVG: Serracchiani, per il porto di Monfalcone, tempi certi su interventi necessari

Author : com

Date : 1 dicembre 2015



(FERPRESS) - Trieste, 1 DIC - Si è riunito questa mattina il Comitato consultivo del porto di Monfalcone, alla presenza della presidente della Regione Debora Serracchiani e dell'assessore alle Infrastrutture Mariagrazia Santoro, per affrontare i temi legati alle procedure di approvazione del Piano regolatore portuale e agli interventi necessari per lo scalo monfalconese. Così in una nota l'ufficio stampa della Regione Friuli Venezia Giulia.

Per quanto concerne il Piano regolatore, è stata avviata la procedura di Valutazione ambientale strategica. "Entro il 4 febbraio dovranno pervenire le osservazioni e i contributi dei portatori di interesse - ha spiegato la presidente - Parallelamente è stata aperta un'interlocuzione con il consiglio superiore dei Lavori pubblici del ministero delle Infrastrutture per verificare e condividere i vari passaggi che porteranno all'approvazione del piano".

Nella riunione è stato illustrato anche un rapporto, realizzato da TIs Europa, che analizza la situazione attuale del trasporto via mare e preconizza gli scenari futuri per il porto di Monfalcone, ipotizzando la possibilità di uno sviluppo dei traffici cosiddetti ro-ro ma anche per i container e i passeggeri, anche attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari.

Fondamentale però è la realizzazione di alcuni interventi che ormai da anni sono in programma e che anche nella riunione ieri sono stati fortemente auspicati dalle due esponenti della Giunta regionale ma anche dall'Azienda speciale per il porto di Monfalcone e dagli operatori del settore.

In particolare, va realizzata l'opera di escavo nel canale di accesso al porto per la quale la Regione garantirà la copertura finanziaria per la sua parte, con l'obiettivo di cantierare l'appalto entro la metà del 2016. Necessario anche un intervento di manutenzione dei fondali (l'assessore Santoro ha auspicato un'accelerazione delle procedure per arrivare all'assegnazione dei lavori all'inizio del prossimo anno) e l'installazione di apposite barriere protettive, che attende l'iter per l'autorizzazione paesaggistica".

"Non si può pensare a uno sviluppo dell'attività a Monfalcone senza questi interventi che non dovrebbero richiedere tempi così lunghi" ha affermato Serracchiani. "È necessario un'accelerazione delle procedure per queste opere, in particolare per l'escavo per il quale la Regione è pronta a fare la sua parte sul piano finanziario purchè ci sia l'impegno di tutte le parti in causa, in modo da arrivare finalmente al progetto definitivo".

Secondo l'assessore Santoro "non possiamo più permetterci indeterminatezza per quanto riguarda le procedure. Per questo motivo abbiamo chiesto all'Azienda speciale di definire un cronoprogramma certo in modo tale che tutti i soggetti coinvolti si attivino nei tempi indicati. La richiesta degli stessi operatori va in questo senso e merita ascolto".

A Trieste Porto Servizi in house

TRIESTE – Porto di Trieste Servizi, stop alla privatizzazione. Il Comitato Portuale, nella seduta della settimana scorsa, ha deciso di interrompere il processo di cessione del 51% della società – interamente controllata dall'APT – che fornisce i servizi all'utenza portuale. La multi-utility, infatti, sarà riconfigurata con la struttura societaria in house. Ne deriva che la società diventerà incredibile e che sarà dedicata alla "fornitura di servizi svolti direttamente e esclusivamente in favore dell'APT in funzione dell'efficienza, della sicurezza del miglior funzionamento delle parti comuni del Porto e della gestione e manutenzione dei beni patrimoniali della stessa Ap". Servizio idrico, elettrico, manutenzioni, viabilità, gestione edifici, servizi tecnologici e reti telematiche sono i versanti su cui andrà a operare la Porto di Trieste Servizi Spa. Con questa decisione viene revocato un capitolo del piano di privatizzazione, deliberato dal Comitato Portuale in data 21 ottobre 2014.

"Un'altra importante decisione assunta dall'amministrazione: la trasformazione di Porto Trieste Servizi in società in house secondo le modalità previste dalla disciplina comunitaria. Tale scelta realizza un duplice obiettivo. Da un lato una maggiore apertura al mercato con l'appalto diretto di alcune attività per le quali PTS svolgeva un'impropria ed antieconomica funzione di stazione appaltante intermedia e dall'altra una maggiore efficienza dei servizi generali offerti al porto che hanno, quale unica committenza, l'Autorità Portuale. Questa scelta comporterà l'erogazione di migliori servizi ad un costo inferiore" – ha commentato il commissario dell'APT, Zeno D'Agostino. Nella stessa seduta il Comitato Portuale ha approvato all'unanimità – come tutti i punti all'ordine del giorno – il Bilancio di Previsione per l'anno 2016. Gli elementi più significativi del documento contabile sono riassumibili in una serie di indicatori che racchiudono il programma di riorganizzazione e di investimenti infrastrutturali previsti e in corso: avanzo di amministrazione presunto al 31 dicembre 2015 euro 4.081.000; entrate previste per l'anno 2016 euro 124.700.000; spese previste per l'anno 2016 euro 124.631.000; risultato di competenza anno 2016 euro 69.000; avanzo di amministrazione previsto al 31 dicembre 2016 euro 4.150.000. L'avanzo di competenza previsto di euro 69.000 è determinato dal positivo risultato della gestione di parte corrente (euro 7.395.000) che viene quasi interamente utilizzato per dare copertura al disavanzo della gestione in conto capitale (meno euro 7.326.000), derivante principalmente da investimenti finanziati attraverso risorse proprie dell'Autorità. Per il 2016 si registra un contenimento delle spese di funzionamento dell'Ente, rispetto al corrente anno, per euro 1.340.000. Sono previsti investimenti con fondi propri sia per l'acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari (euro 4.550.000) che per l'acquisizione di immobilizzazioni tecniche (euro 1.463.000). Nel preventivo si è inoltre confermato l'interesse dell'APT verso lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata a supporto dei traffici e delle attività portuali. Tra i contenuti del documento figurano le spese per la realizzazione di opere infrastrutturali per circa euro 76.994.000 interamente bilanciate da pari entrate per contributi e per mutui finanziati dallo Stato. Nello specifico si tratta di somme dedicate in larga parte alla realizzazione della Piattaforma Logistica.



A Genova sbarca la prima nave cinese

Genova - Previsto l'arrivo di "Gemini", ammiraglia della compagnia Star Cruises. Flusso in forte aumento sotto la Lanterna: +32% nel 2016.

Genova - **Tra i 246 scali che le navi da crociera effettueranno l'anno prossimo a Genova, ce n'è uno che colpisce e che ha un valore simbolico.** Nel prospetto nave per nave delle prenotazioni ricevute da Stazioni Marittime è previsto l'arrivo della nave **Star Gemini**, una delle ammiraglie della compagnia Star Cruises. È una toccata, il 30 agosto prossimo, ma che se venisse confermata dalla compagnia, sarebbe un avvenimento storico per l'industria crocieristica. Star Cruises infatti è una compagnia controllata dal gruppo Genting di Hong Kong. È uno dei colossi mondiali del settore alberghiero e oggi detiene anche due delle principali compagnie da crociera leader del mercato asiatico. **L'arrivo della Gemini a Genova rappresenterebbe la prima volta di una compagnia asiatica in Europa**, in direzione contraria rispetto alla rotta che stanno compiendo le navi dei grandi gruppi occidentali: Carnival e Royal Caribbean stanno puntando molto sulla Cina e spostano le navi in Asia, così come Msc che ha deciso per ora di presidiare con una sola unità quel mercato. Il gruppo Genting punta molto sull'Europa e in estate ha acquistato i cantieri Lloyd Werft; detiene poi la maggioranza di Norwegian Cruise Line e adesso, anche se con una sola toccata che sembra per ora di prova, potrebbe decidere di portare i cinesi in crociera in Europa.

Genova comunque avrà un 2016 molto positivo: i passeggeri saranno 1,089 milioni, in aumento del 32% rispetto al 2015. Il peso di Msc è sempre più forte: la compagnia guidata da Aponte chiuderà il 2015 con 731 mila passeggeri nel capoluogo, mentre l'anno prossimo porterà 942 mila crocieristi, con un aumento di quasi 25 punti percentuali.

- segue

Costa Crociere ha prenotato due toccate, probabilmente per il sovraffollamento di Savona, l'hub della compagnia. Royal Caribbean invece nel 2016 segnerà solamente 12 mila passeggeri, tutti in transito. «Daremo avvio finalmente anche agli investimenti per le nuove passerelle che consentiranno di accogliere le navi di ultima generazione che Msc porterà a Genova nel 2017» spiega **Edoardo Monzani**, numero uno di Stazioni Marittime, che sorride anche per la conferma degli scali di P&O, brand del colosso Carnival, diventato dopo Msc il secondo cliente per numero di navi e passeggeri e che «ha apprezzato molto la formula fly and cruise» continua Monzani. Sulla sinergia con l'aeroporto di Genova punta anche la Regione anche per far conoscere il territorio: «Abbiamo iniziato un serrato dialogo anche con le compagnie, in particolar modo Msc -spiega Giovanni Berrino, assessore regionale al turismo - Dobbiamo coinvolgere al massimo tutte le categorie interessate per dare la miglior immagine possibile di Genova e della Liguria».

Il Secolo XIX

FLUSSO IN FORTE AUMENTO SOTTO LA LANTERNA: +32% NEL 2016

A Genova sbarca la prima nave cinese

Previsto l'arrivo di "Gemini", ammiraglia della compagnia Star Cruises

SIMONE GALLOTTI
MATTEO MARTINUZZI

GENOVA. Tra i 246 scali che le navi da crociera effettueranno l'anno prossimo a Genova, ce n'è uno che colpisce e che ha un valore simbolico.

Nel prospetto nave per nave delle prenotazioni ricevute da Stazioni Marittime è previsto l'arrivo della nave Star Gemini, una delle ammiraglie della compagnia Star Cruises. È una toccata, il 30 agosto prossimo, ma che se venisse confermata dalla compagnia, sarebbe un avvenimento storico per l'industria crocieristica. Star Cruises infatti è una compagnia controllata dal gruppo Genting di Hong Kong. È uno dei colossi mondiali del settore alberghiero e oggi detiene

anche due delle principali compagnie da crociera leader del mercato asiatico. L'arrivo della Gemini a Genova rappresenterebbe la prima volta di una compagnia asiatica in Europa, in direzione

contraria rispetto alla rotta che stanno compiendo le navi dei grandi gruppi occidentali; Carnival e Royal Caribbean stanno puntando molto sulla Cina e spostano le navi in Asia, così come Msc che ha deciso per ora di presidiare con una sola unità quel mercato. Il gruppo Genting punta molto sull'Europa e in estate ha acquistato i cantieri Lloyd Werft; detiene poi la maggioranza di Norwegian Cruise Line e adesso, anche se con una sola toccata che sembra per ora di prova, potrebbe decidere di portare i cinesi in crociera in Europa.

Genova comunque avrà un 2016 molto positivo: i passeggeri saranno 1,089 milioni, in aumento del 32% rispetto al 2015. Il peso di Msc è sempre più forte: la compagnia guidata da Aponte chiuderà il 2015 con 731 mila passeggeri nel capoluogo, mentre l'anno prossimo porterà 942 mila crocieristi, con un aumento di quasi 25 punti percentuali. Costa Crociere ha prenotato due toccate, probabilmente per il sovrappollamento di Savona, l'hub

della compagnia. Royal Caribbean invece nel 2016 segnerà solamente 12 mila passeggeri, tutti in transito. «Daremo avvio finalmente anche agli investimenti per le nuove passerelle che consentiranno di accogliere le navi di ultima generazione che Msc porterà a Genova nel 2017» spiega Edoardo Monzani, numero uno di Stazioni Marittime, che sorride anche per la conferma degli scali di P&O, brand del colosso Carnival, diventato dopo Msc il secondo cliente per numero di navi e passeggeri e che «ha apprezzato molto la formula fly and cruise» continua Monzani. Sulla sinergia con l'aeroporto di Genova punta anche la Regione anche per far conoscere il territorio: «Abbiamo iniziato un serrato dialogo anche con le compagnie, in particolar modo Msc - spiega Giovanni Berrino, assessore regionale al turismo - Dobbiamo coinvolgere al massimo tutte le categorie interessate per dare la miglior immagine possibile di Genova e della Liguria».

www.themeditelgraph.it

© R. PRODUZIONE RISERVATA

+23%

crocieristi
l'incremento
della compagnia Msc
a Stazioni Marittime

246

scali
le toccate nave
previste
per l'anno prossimo



DISPOSTA LA PERIZIA: DUE MESI DI TEMPO

Jolly, un super ingegnere per indagare sulla torre

Il pm sceglie un professionista spagnolo

DUE CONSULENTI e un ingegnere spagnolo di fama internazionale esperto di costruzioni marittime. Saranno loro a stabilire e, soprattutto, certificare se siano stati compiuti errori od omissione nella costruzione e nel posizionamento della Torre piloti di Molo Gianno, il cui crollo, dopo l'impatto con la Jolly Nero, portacontainer della linea Messina, il 7 maggio del 2013 costò la vita a nove persone. I tre esperti, l'ammiraglio Claudio Boccalatte, già consulente della prima inchiesta sulla manovra della Jolly Nero, il professore Giovanni Besio, docente di Costruzioni marittime e, appunto, Carlos Sanchidrian, ingegnere di Madrid, vincitore di diversi premi internazionali e specializzato nella costruzione di canali marittimi, sono stati ieri nominati dal magistrato Walter Cotugno. Tre i quesiti a cui nei prossimi due mesi dovranno dare delle risposte: «valutare le caratteristiche costruttive, il posizionamento della torre e in ultimo l'esistenza e, dunque l'eventuale rispetto, di normative tecniche relative alla costruzione». Ieri mattina è stato effettuato un primo sopralluogo a Molo Gianno con l'acquisizione della documentazione sequestrata nel corso dell'indagine. La perizia sulla torre piloti è stata decisa dalla Procura nell'ambito di quella che viene considerata



La Torre piloti dopo il crollo

“inchiesta bis”. Era stata la mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime del disastro, a chiedere ai magistrati di indagare anche sulla struttura. Il pm aveva chiesto l'archiviazione ma il gip Alessia Solombrino aveva respinto rinviando gli atti alla Procura. E preteso che fosse effettuata una perizia per valutare tutti questi aspetti anche alla luce dell'aumento del traffico marittimo nello scalo genovese. Nel procedimento principale sono sei gli indagati: il comandante della nave Roberto Paoloni, il pilota Antonio Anfossi, il primo ufficiale Lorenzo Repetto, il direttore di macchina Franco Giammoro e il comandante d'armamento della società Messina, Giampaolo Olmetti. I reati contestati: omicidio colposo plurimo, attentato alla sicurezza dei trasporti, crollo di costruzioni. Accusata solo di falso, invece, Cristina Vaccaro, il terzo ufficiale che avrebbe omesso di trascrivere sul giornale di bordo il guasto del contagiri

T. FREG

L'INCHIESTA/ DOPO LA RIAPERTURA DELLE INDAGINI SUL POSIZIONAMENTO DELLA STRUTTURA CROCIATA NEL 2013

Torre piloti, il pm chiama tre esperti internazionali

VALUTARE le caratteristiche costruttive, la posizione e il rispetto delle normative tecniche dell'epoca. Sono questi gli aspetti che secondo la procura della repubblica dovranno essere chiariti nell'inchiesta bis sul crollo della Torre piloti, avvenuta il 7 maggio 2013 e costata la vita a nove persone. Il pm Walter Cugugno ha nominato tre consulenti, tra i maggiori esperti a livello internazionale, per indagare sulla costruzione e il posizionamento della torre dopo che il gip Alessia Salombrino aveva respinto la richiesta di

archiviazione. Ieri c'è stato il primo sopralluogo nell'area del molo Giaco dove era stata costruita la torre, entrata in funzione nel 1997: i consulenti hanno due mesi di tempo per depositare le conclusioni. Il pm ha nominato l'ammiraglio Claudio Bocalarte (comandante del Centro interforze studi per le applicazioni militari della Marina Militare a Pisa e già consulente della prima inchiesta sulla manovra della Jolly Nero), Giovanni Bosio (docente di Costruzioni marittime all'università di ingegneria di Genova) e Carlos Sanchez Adrian, (ingegnere spagnolo,

esperto di costruzioni marittime che si è occupato della redazione delle linee guida mondiali). Era stata la manina di Giuseppe Tusa, una delle vittime

del disastro, a chiedere al pm di indagare anche sulla struttura, sul suo posizionamento e quindi sulle eventuali responsabilità di chi autorizzò la co-

struzione. Il pm aveva chiesto l'archiviazione ma il gip aveva respinto dando altri otto mesi di tempo per approfondire le indagini. Davanti al gup Claudio Siclari è invece in corso l'udienza preliminare sulla in-

chiesta madre, quella sulla manovra errata della motonave Jolly Nero. Sono indagati il comandante della nave Roberto Paoloni, il pilota Antonio Anfossi, il primo ufficiale Lorenzo Repetto, il direttore di macchina Franco Gianmoro e il comandante d'armamento della società Messina, Giampoolo Olmetti. Le accuse nei loro confronti sono omicidio colposo plurimo, attentato alla sicurezza dei trasporti, crollo di costruzioni. Accusata solo di falso, invece, Cristina Vaccaro, il terzo ufficiale che avrebbe ommesso di trascrivere sul giornale di bordo il guasto dei contagiri.

(stefano orione)



La Torre Piloti poi crollata

L'obiettivo è verificare se la costruzione in quel punto fosse contraria ai requisiti di sicurezza

NEL 2014 LA CITTÀ LIGURE HA REGISTRATO IL RECORD ASSOLUTO DI PASSEGGERI. LIVORNO HA CHIUSO CON UN -15%

Crociere, Spezia tende la mano a Livorno

Forcieri: «Due anni fa i primi contatti». Progetto allo studio

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Stop a guerre e campanilismi: obiettivo fare sistema sulle crociere nell'area dell'Alto Tirreno. La proposta, rimasta segreta fino a oggi, per la prima volta è arrivata due anni fa, direttamente dal presidente del porto della Spezia, Lorenzo Forcieri, e rivolta al collega livornese.

Un progetto per ora rimasto chiuso in cassetto, ma che, secondo fonti vicine al dossier, potrebbe riprendere inaspettatamente quota, dando vita a un'insolita alleanza sull'asse tra Liguria e Toscana.

«Avevo proposto alle istituzioni livornesi di creare un'unica società - dice il numero uno [redacted] ligure - che potesse gestire le navi in arrivo nei due scali, con l'unico obiettivo di fare sistema. Ci sono stati alcuni incontri, sia con i vertici di

Palazzo Rosciano che con il sindaco, ma non ho più avuto risposte». Adesso, a distanza di mesi, secondo alcuni operatori del settore, il progetto potrebbe essere preso nuovamente in considerazione, nonostante, proprio sul fronte delle crociere, la situazione delle due città appaia oggi, sotto molti punti di vista, diametralmente opposta.

Dati alla mano infatti, La Spezia, nel 2014, ha registrato il proprio record assoluto nel traffico crocieristico con un incremento del 126% rispetto al 2013: sono transitati complessivamente 483.564 passeggeri (+126%) di cui 468.781 alla Spezia (+128%), 14.094 a Portovenere (+78%) e 689 a Lerici (+123%). I turisti in homeport imbarcati e sbarcati ai terminal crociere sono stati oltre 40mila, mentre le toccate nave hanno toccato quota 176 (+18%). Il porto toscano invece, nonostante segnali di ripresa registrati nel 2015 e previsioni incoraggianti per il 2016, ha chiuso il 2014 in negativo per il secondo anno consecutivo. I crocieristi sbarcati a Livorno sono stati 626.356 (-15% sul

2013), mentre le toccate nave sono state 341 in meno rispetto allo scorso anno (-18,8%). A calare, sempre lo scorso anno, sono stati anche i movimenti delle unità con 6.479 arrivi, in diminu-

zione del 4,1% rispetto al 2013.

Su Livorno pesa anche la gara per la cessione del 66% del capitale a operatori privati della Porto di Livorno 2000, la società controllata da [redacted] e Camera di

Commercio che attualmente gestisce il traffico passeggeri nello scalo labronico. Secondo le linee guida inserite nel bando di gara, il criterio

di aggiudicazione sarà quello della migliore offerta economica. In gara ci sono più operatori: per acquistare le quote della società serviranno circa sette milioni di euro.

www.themediatelegraph.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- segue



La nave da crociera "Msc Divina" entra nel porto ligure della Spezia

LA FORMULA

Creare una società
unica in grado
di attirare navi
e fare sistema
in Alto Tirreno



Crociere, Spezia tende la mano a Livorno

Genova - Forcieri: «Due anni fa i primi contatti». Progetto allo studio. Nel 2014 la città ligure ha registrato il record assoluto di passeggeri. Livorno ha chiuso con un -15%.

Genova - **Stop a guerre e campanilismi: obiettivo fare sistema sulle crociere nell'area dell'Alto Tirreno.** La proposta, rimasta segreta fino a oggi, per la prima volta è arrivata due anni fa, direttamente dal presidente del porto della Spezia, **Lorenzo Forcieri**, e rivolta al collega livornese, **Giuliano Gallanti**. Un progetto per ora rimasto chiuso in cassetto, ma che, secondo fonti vicine al dossier, potrebbe riprendere inaspettatamente quota, dando vita a un'insolita alleanza sull'asse tra Liguria e Toscana. «Avevo proposto alle istituzioni livornesi di **creare un'unica società** - dice il numero uno dell'Authority ligure - che potesse gestire le navi in arrivo nei due scali, con l'unico obiettivo di fare sistema. Ci sono stati alcuni incontri, sia con i vertici di Palazzo Rosciano che con il sindaco, ma non ho più avuto risposte». Adesso, a distanza di mesi, secondo alcuni operatori del settore, il progetto potrebbe essere preso nuovamente in considerazione, nonostante, proprio sul fronte delle crociere, la situazione delle due città appaia oggi, sotto molti punti di vista, diametralmente opposta.

Dati alla mano infatti, La Spezia, nel 2014, ha **registrato il proprio record assoluto nel traffico crocieristico con un incremento del 126% rispetto al 2013**: sono transitati complessivamente 483.564 passeggeri (+126%) di cui 468.781 alla Spezia (+128%), 14.094 a Portovenere (+78%) e 689 a Lerici (+123%). I turisti in homeport imbarcati e sbarcati ai terminal crociere sono stati oltre 40mila, mentre le toccate nave hanno toccato quota 176 (+18%). Il porto toscano invece, nonostante segnali di ripresa registrati nel 2015 e previsioni incoraggianti per il 2016, ha chiuso il 2014 in negativo per il secondo anno consecutivo. I crocieristi sbarcati a Livorno sono stati 626.356 (-15% sul 2013), mentre le toccate nave sono state 341 in meno rispetto allo scorso anno (-18,8%).

- segue

A calare, sempre lo scorso anno, sono stati anche i movimenti delle unità con 6.479 arrivi, in diminuzione del 4,1% rispetto al 2013. **Su Livorno pesa anche la gara per la cessione del 66% del capitale a operatori privati della Porto di Livorno 2000**, la società controllata da Authority e Camera di Commercio che attualmente gestisce il traffico passeggeri nello scalo labronico. Secondo le linee guida inserite nel bando di gara, il criterio di aggiudicazione sarà quello della migliore offerta economica. In gara ci sono più operatori: per acquistare le quote della società serviranno **circa sette milioni di euro**.

Il Tirreno

TUTTI GLI EVENTI

Arriva in porto nave Maestrale Visite, concerti e beneficenza

LIVORNO

Da domani al 7 dicembre la fregata Maestrale della Marina Militare sosterrà nel porto di Livorno, penultima tappa della sua campagna navale, prima di concludersi a La Spezia il 7 dicembre per l'imminente dismissione dopo oltre 30 anni di vita operativa. La nave è stata consegnata alla Marina Militare nel 1982, prima unità frutto della legge navale del 1975 che, con le altre navi "gemelle" della classe "Venti", ha rappresentato la spina dorsale della squadra navale per tutti gli anni di attività operativa in tutti i mari del mondo.

Il programma della sosta è caratterizzato da numerosi eventi: domani alle 12, incontro con la stampa, durante il quale sarà presentato il calendario 2016 della Marina Militare; Sabato 5 dicembre, alla Terrazza Mascagni, si esibirà il Plotone di Alta Rappresentanza della Brigata Marina San Marco e si terrà un concerto della Fanfara dell'Accademia. Negli orari delle visite a bordo sarà possibile vedere le mostre sulla "Grande Guerra", sulle attività condotte dalla Marina "Maritime Security 360°" e quella allestita dal WWF Italia sul tema della salvaguardia delle tartarughe marine. Particolare attenzione sarà rivolta al sociale e alla beneficenza: a bordo di nave Maestrale sarà possibile donare a favore della ricerca per la cura delle malattie genetiche attraverso i "cuori di cioccolato" di Telethon. Per essere sempre aggiornati sulle attività della Marina Militare sarà possibile abbonarsi alla Rivista Marittima o al Notiziario della Marina e acquistare il calendario 2016 che quest'anno è costruito con gli scatti inviati dal nostro personale, marinai che hanno colto attimi di vita a bordo di navi, sommergibili, elicotteri e aerei.

Rimorchiatori: registrato un calo del 62%

CIVITAVECCHIA - Una riduzione del servizio del 62% rispetto allo stesso mese del 2014 e anche in presenza di un numero di approdi superiori nel mese di novembre. Sono questi i dati che emergono dalle verifiche della Uiltrasporti sul rimorchio all'interno dello scalo e che fanno preoccupare i lavoratori.

«Ad un mese esatto dall'entrata in vigore dell'abrogazione della ordinanza 32/2001, che sanciva l'obbligo per le navi in uscita dal porto di non avvalersi dell'uso dei propulsori principali per allontanarsi dalle banchine, obbligando le navi per la manovra all'uso del servizio di rimorchio - ha spiegato il responsabile Gennaro Gallo - la situazione che avevamo paventato, senza che si intervenisse prima con soluzioni di riequilibrio alternative, circa una caduta verticale dell'uso del rimorchiatore con un fortissimo abbassamento del fatturato per la Società e conseguentemente del servizio complessivo erogato e che avevamo come sindacato anche evidenziato nella riunione in Capitaneria prima della decisione, esprimendo forti preoccupazioni per la tenuta dell'occupazione, purtroppo si sta avverando».

La Uiltrasporti, alla luce di un dato che giudica abbastanza significativo per qualsiasi analisi, valutazione e proiezione futura, chiede insieme alla Cgil a Capitaneria ed Autorità Portuale, che si erano impegnate a garantire l'occupazione, di intervenire. «Inutile attendere altro tempo per monitorare la situazione e poterne valutare le ricadute, per correggere gli effetti - ha aggiunto Gallo - attendere periodi lunghi renderebbe difficile poi poterne affrontarne realisticamente le problematiche. I lavoratori sono ancora più preoccupati di prima, consapevoli che la forte inattività dovuta all'abrogazione della ordinanza alla lunga sicuramente li penalizza: difficile che la società possa continuare a mantenere un servizio come si fossimo in presenza della precedente ordinanza che aveva determinato quel servizio e quello organico»

Salerno: Presentazione primi risultati sperimentali del Progetto SMART TUNNEL

Salerno, 1 dicembre 2015 - Domani, 2 dicembre prossimo, l'Autorità Portuale di Salerno e i partner del progetto presenteranno, tra i primi in Italia, alle istituzioni e agli operatori portuali i primi risultati sperimentali del progetto SMART TUNNEL.

Nell'ambito del Programma Operativo Nazionale SMART CITIES PON 2007 - 2013 Asse II - Azioni integrate per lo sviluppo sostenibile Logistica Last-Mile, la società Vitrociset S.p.A. ha

partecipato al progetto intitolato SMART TUNNEL - Piattaforma Intelligente di servizi logistici per le città portuali realizzando la PIATTAFORMA B2A SMART TUNNEL.

Il progetto, che vede coinvolti i partner CNR, Grimaldi Group, Tecnosistem S.p.A., Università degli Studi di Salerno e Vitrociset S.p.A., è giunto alla fase finale di sperimentazione e vede ancora una volta protagonista il Porto di Salerno.

Il progetto SMART TUNNEL, grazie alla proficua collaborazione di tutte le istituzioni e gli operatori, intende fornire uno strumento di governo dei futuri processi portuali per facilitare

l'interoperabilità tra le piattaforme Administration (A) degli Enti istituzionali (Ag Dogane, Capitaneria di Porto, Sanità Marittima, UIRNet) e le piattaforme degli attori Business (Terminalisti, Spedizionieri, Trasportatori, ecc.), per velocizzare, in sicurezza e tutelando l'ambiente, il trasporto merci e la movimentazione dei passeggeri.

In ottemperanza all'entrata in vigore (giugno 2015) della normativa europea 65/2010, che introduce il concetto di Single Windows e impone lo scambio elettronico di dati tra i vari stakeholder della Supply Chain, ed alla luce della futura Riforma del Sistema Portuale italiano (Rif. Art. 29 del DL n.133 Sblocca Italia del 12 set 14) le future Autorità Portuali dovranno dotarsi di strumenti innovativi per il governo dei flussi di traffici Mare-Terra, salvaguardando un bilancio equilibrato fra tutela del tessuto urbano propriamente detto e sviluppo delle infrastrutture portuali e di trasporto a servizio della catena logistica e, soprattutto, dell'hinterland.

L'iniziativa del progetto Smart Tunnel implementa soluzioni software "smart" per supportare la partecipazione, la collaborazione e l'interoperabilità tra i vari attori della Comunità Portuale e l'accessibilità dei dati con viste eterogenee in accordo ai ruoli dei singoli.

Il Progetto SMART TUNNEL mette ancora una volta in evidenza il Porto di Salerno quale entità promotrice di innovazione a tutto vantaggio di una crescita di efficienza sostenibile del Porto, in armonia con lo sviluppo della Città e della Regione intera, sempre più attrattori di merci e crociere, nonché di investimenti volti a dare vita a nuove attività produttive.

Lo Scalo marittimo di Salerno si conferma, dunque, ai vertici dello scenario internazionale.



Taranto, Delrio inaugura la nuova piattaforma logistica

Taranto - Si tratta di una prima opera su un pacchetto complessivo di cinque per un investimento totale di 219 milioni, di cui 37,5 a carico del concessionario, la società Taranto Logistica.

Taranto - Il ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, sarà domani in visita nel porto di Taranto per inaugurare la piattaforma logistica. **Si tratta di una prima opera su un pacchetto complessivo di cinque per un investimento totale di 219 mln di cui 37,5 a carico del concessionario, la società Taranto Logistica.** I fondi pubblici vengono dall'Autorità portuale di Taranto, dalle delibere Cipe del 2003 e del 2010 e da vari provvedimenti assunti negli anni dal ministero dei Trasporti. Allo stato è stato emesso il dodicesimo stato di avanzamento lavori per un importo di 84 mln, il 38% del costo dell'infrastruttura.



Porto di Taranto, piattaforma nel deserto

Genova - Oggi inaugurazione con il ministro Delrio. Gli operatori: «Evento di facciata». Progetto da 200 milioni, ma nel porto pugliese non arrivano container da mesi.

Genova - «Siamo nell'Italia delle inaugurazioni», dice **Pasquale Cippone**, rappresentante delle case di spedizione nel Comitato portuale di Taranto. Oggi proprio a Taranto, alla presenza del ministro dei Trasporti, **Graziano Delrio**, verrà inaugurata la piattaforma logistica del gruppo Gavio. Un'opera attesa da anni, che viene aperta nel momento peggiore dello scalo. **Da dicembre dello scorso anno infatti non è più arrivato un container**: il terminal Tct è stato messo in liquidazione e i 539 lavoratori sono in cassa integrazione. Per contro, chi come Cippone cerca di portare altri traffici, nel suo caso rinfuse, dice di trovarsi la strada sbarrata dalla mancanza di banchine. In futuro, il Tct, finora riservato ai container, potrebbe cambiare destinazione d'uso e aprirsi a altre tipologie di merce. Ma il presente è incerto. «Ci auguriamo che l'inaugurazione della piattaforma logistica non sia un avvenimento di facciata, ma sia propedeutico a uno sviluppo reale», commenta lo spedizioniere. Secondo gli operatori, la presenza di Delrio non basta a fare di questa cerimonia un momento di svolta per l'economia cittadina. Il problema, per quanto riguarda Taranto, sarà riempire di merce i magazzini inaugurati oggi. **Il progetto della piastra logistica è tutt'altro che concluso e qualcuno ritiene che inaugurare in queste condizioni sia prematuro**. I magazzini e la piattaforma non sono l'unica opera legata alla piastra, che per alimentarsi deve guardare ai moli. Taranto Logistica, la società del gruppo Gavio che gestirà la piastra, avrà in concessione anche le banchine di fronte alla piattaforma. Ma i lavori per queste ultime, come per quelle di Tct, sono in ritardo. Il progetto della piastra, per cui si stanno investendo 200 milioni di euro, prevede la costruzione di una strada dei moli, che collegherà le banchine fra loro e con la rete stradale nazionale; l'ampliamento, per una larghezza di 140 metri (dagli attuali 80 a 220), del quarto sporgente, con la realizzazione di una nuova banchina con fondali di 12 metri; il riempimento delle aree retrostanti per ricavare adeguati piazzali operativi e la costruzione di una nuova darsena a ovest del quarto sporgente.

OGGI INAUGURAZIONE CON IL MINISTRO DELRIO. GLI OPERATORI: «EVENTO DI FACCIATA»

Taranto, piattaforma nel deserto

Progetto da 200 milioni, ma nel porto pugliese non arrivano container da mesi

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «Siamo nell'Italia delle inaugurazioni», dice Pasquale Cippone, rappresentante delle case di spedizione nel Comitato portuale di Taranto. Oggi proprio a Taranto, alla presenza del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, verrà inaugurata la piattaforma logistica del gruppo Gavio.

Un'opera attesa da anni, che viene aperta nel momento peggiore dello scalo. Da dicembre dello scorso anno infatti non è più arrivato un container: il terminal Tct è stato messo in liquidazione e i 539 lavoratori sono in cassa integrazione. Per contro, chi come Cippone cerca di portare altri traffici,

nel suo caso rinfuse, dice di trovarsi la strada sbarrata dalla mancanza di banchine. In futuro, il Tct, finora riser-

vato ai container, potrebbe cambiare destinazione d'uso e aprirsi a altre tipologie di merce. Ma il presente è incerto. «Ci auguriamo che l'inaugurazione della piattaforma logistica non sia un avvenimento di facciata, ma sia propedeutico a uno sviluppo reale», commenta lo spedizioniere. Secondo gli operatori, la presenza di Delrio non basta a fare di questa cerimonia un momento di svolta per l'economia cittadina. Il problema, per quanto riguarda Taranto, sarà riempire di merce i magazzini inaugurati oggi. Il progetto della piastra logi-

stica è tutt'altro che concluso e qualcuno ritiene che inaugurare in queste condizioni sia prematuro.

I magazzini e la piattaforma non sono l'unica opera

legata alla piastra, che per

alimentarsi deve guardare ai moli. Taranto Logistica, la società del gruppo Gavio che gestirà la piastra, avrà in concessione anche le ban-

chine di fronte alla piattaforma. Ma i lavori per queste ultime, come per quelle di Tct, sono in ritardo. Il progetto della piastra, per cui si stanno investendo 200 milioni di euro, prevede la costruzione di una strada dei moli, che collegherà le banchine fra loro e con la rete stradale nazionale; l'ampliamento, per una larghezza di 140 metri (dagli attuali 80 a 220), del quarto sporgente, con la realizzazione di una nuova banchina con fondali di 12 metri; il riempimento delle aree retrostanti per ricavare adeguati piazzali operativi e la costruzione di una nuova darsena a ovest del quarto sporgente.

www.themediatelegraph.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il terminal Tct del porto di Taranto





Porti: a Palermo avviati lavori in molo Vittorio Veneto

Prevista conclusione in 45 giorni

01 dicembre, 17:18

(ANSA) - PALERMO, 1 DIC - Avviati i lavori per rendere più sicura la banchina nord del molo Vittorio Veneto del porto di Palermo. Il primo report delle indagini subacquee commissionate dall'autorità portuale ha rilevato la presenza di "ingrottature" al piede del pilone dell'angolo nord causate, nel corso degli anni, dalle inevitabili turbolenze delle eliche delle navi da crociera di grandi dimensioni durante le manovre di ormeggio.

L'autorità ha immediatamente avviato un intervento di somma urgenza per ripristinare le originali condizioni, affidando i lavori alla ditta Trevi già presente in porto con propri mezzi in quanto appaltatrice dei lavori in corso al bacino da 150.000 Tpl.

Il cantiere occuperà il tratto in banchina lato nord compreso tra il ciglio banchina e la tensostruttura della Stazione marittima temporanea, limitatamente agli ultimi 25 metri. Gli interventi prevedono il riempimento delle "ingrottature" del cemento, utilizzando casseri in lamiera di ferro e sacchi di iuta riempiti con miscela per calcestruzzo. Si prevede che i lavori dureranno quarantacinque giorni. Durante i lavori l'ormeggio delle navi da crociera (Msc-Costa) sarà concordato con l'Autorità e per le unità navali ro-ro, le manovre di entrata e uscita dovranno avvenire quando il cantiere non sarà operativo.

Cinque ipotesi del settore marittimo negli anni a venire. Da un rapporto-analisi dell' IHS

Londra, 1 dicembre 2015 - Con la maggior parte del mondo ancora in via di sviluppo e il rallentamento dell' economia, gli analisti dell' IHS prevedono un rallentamento e conseguentemente un calo dei prezzi delle materie prime nei prossimi dieci anni come i prezzi del carbone, i minerali ed il petrolio greggio, saranno destinati a rimanere bassi per i prossimi anni.

Per la maggior parte dei caricatori, la lenta crescita valutata dai cinque ai 10 anni, si traduce per loro in un vantaggio a causa del basso costo del trasporto, in particolare per il trasporto di rinfuse secche.

Un'eccezione a questa tendenza è il trasporto con navi cisterne, che dovrebbe rimanere forte nel breve periodo. Anche se i prezzi del petrolio più bassi, stimoleranno un maggior consumo, anche se l' IHS prevede una crescita complessiva della domanda globale di petrolio in media solo dello 0,6 per cento l'anno e fino al 2040.

"La possibilità di importare le materie prime a bassi prezzi per un periodo prolungato di tempo significherà che l' attuale capacità delle flotte, in futuro si riaggiusteranno, in particolare nel settore delle rinfuse secca, che ha sperimentato grande sviluppo della flotta negli ultimi 10 anni."

Questo è la prima ipotesi delle cinque tendenze individuate in un nuovo rapporto dalla IHS, chiamato IHS Global Trends Maritime 2016, messo insieme da un team di esperti dell' IHS Maritime & Trade che plasmeranno il settore marittimo mondiale per il prossimo decennio.

"Dopo anni di forti investimenti nell' estrazione delle materie prime, la maggior parte dei produttori di materie prime stanno concentrando i loro sforzi su come mantenere la loro quota di mercato, che a sua volta influenzerà la situazione di eccesso di offerta", ha detto l'analista principale presso l' IHS Maritime & Trade, Dalibor Gogic.

La seconda tendenza è che con gli eccessi di capacità industriale, si prevede che il debito attenuerà ulteriormente la domanda interna della Cina nel 2016. La crescita economica globale lenta e instabile significa che la Cina non sarà in grado di recuperare con le esportazioni. Dal 7,3 per cento nel 2014, l' IHS prevede che il PIL della Cina affonderà al 6,3 per cento nel 2016, prima di un rimbalzo modesto nel 2017. Le acciaierie controllate dal governo in Cina stanno esacerbando la disconnessione nel settore dei trasporti marittimi tra le aspettative dei proprietari e noleggiatori, con tassi pronti a cinque anni.

I prezzi delle nuove costruzioni di navi suggeriscono che i tassi di nolo scenderanno ulteriormente. Mentre i più grandi cantieri asiatici appaiono stabili, i cantieri più piccoli possono essere vulnerabili, in particolare quelli che si specializzano nella

- segue

rinfuse secche ed i mercati del naviglio che operano in mare aperto .

Un punto a favore per il traffico cinese è il commercio dei contenitori, in cui si prevede una crescita del volume sulle rotte verso gli Stati Uniti occidentali e crescere dell'8 per cento nel 2016 e sulle rotte europee del 6 per cento.

“Il rallentamento della domanda cinese significa che la maggior parte delle aziende si devono riadattare alle nuove realtà economiche. Tuttavia, la situazione del trasporto delle rinfuse secche sarà peggiore”, ha detto Gogic. Il numero di nuove navi e una maggiore capacità di trasporto è enorme, aumentandone i rischi'.

Il rientro dell' Iran nel mercato dell' esportazione del petrolio non aiuterà gli operatori di navi tanker perché la maggior parte del petrolio sarà probabilmente spedito con navi della National Iranian Tanker Società.

La quarta tendenza o ipotesi è che i caricatori presto beneficieranno di migliori previsioni con la maggiore disponibilità dei dati di spedizione e progressi nelle grandi analisi dei dati, prevedendo per gli spedizionieri una maggiore visibilità delle tendenze del mercato e dei prezzi. L' IHS crede che nel 2016 si vedrà un maggiore sviluppo e l'adozione di grandi analisi dei dati da parte del settore per ridurre i rischi e di trasformare le sfide in opportunità. La quinta e ultima tendenza o ipotesi è che i cambiamenti demografici globali ed i tassi di crescita della popolazione, insieme con la crescita economica a lungo termine nei mercati in via di sviluppo, avranno implicazioni per il settore marittimo nel corso del prossimo decennio.

Navi container più grandi richiederanno grandi investimenti nei porti, nelle infrastrutture, tecnologie e servizi per garantire che il flusso del business rimanga efficiente.