

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Primo Canale, La Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph, Gazzetta del Sud, La Gazzetta Marittima, Civonline)

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste incontra le imprese del Friuli..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Il porto di Trieste investe sui treni..."

(Il Sole 24 Ore, FAQTrieste.it)

Venezia:

"...Offshore Venezia "niet" da Roma ma Costa insiste..."

(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Porto in festa per la prima nave iraniana..."

(The Medi Telegraph, La Stampa, Il Secolo XIX)

"...Dello Strologo: si a Doria, voglio guidare il porto..."

(La Repubblica Genova)

"...Container, Genova non perda tempo..." (La Repubblica)

"...Nuovi porti, Vado stacca Bettolo..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Bellaré, crescono porti e logistica..." (The Medi Telegraph)

"...Genova, Laboratorio 38..." (L'Informatore Navale)

La Spezia:

"...La Spezia sollecita la Pontremolese..."

(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Sulla Livorno-Golfo Aranci la nuova mega Andrea..."

(La Gazzetta Marittima)



"...Si al Marina nel Mediceo..."

(La Gazzetta Marittima, La Nazione)

"...A Livorno 90 milioni dalla Bei per opere di riassetto dello scalo..." (Il Sole 24 Ore)

"...Per quest'anno attesi su Livorno 413 scali..."

(La Nazione Livorno)

Civitavecchia:

"...Civitavecchia, ipotesi green corridor con l'Egitto..."

(The Medi Telegraph, Civonline)

Salerno:

"...Il porto fa il punto sui lavori fatti e lo sviluppo dei traffici..." (L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

"...Il console USA Barrosse in visita a Gioia Tauro..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Messina-Gioia, matrimonio di convenienza..."

(The Medi Telegraph)

Augusta:

"...GNL e Canale di Sicilia un workshop ad Augusta..."

(La Gazzetta Marittima)

Notizie dagli altri Porti Italiani e Stranieri

PRIMO CANALE

Disaccordo sugli emendamenti da presentare al Governo

Riforma portuale, slitta la proposta delle Regioni

di Andrea Moizo

sabato 26 marzo 2016



GENOVA - L'assalto di Liguria e Campania alla riforma portuale slitta di una settimana, un segnale non certamente positivo per le speranze di Savona e Salerno di evitare l'accorpamento delle rispettive Autorità Portuali con quelle di Genova e Napoli.

La notizia è emersa a latere della Conferenza Unificata delle Regioni, che aveva all'ordine del giorno dell'ultima seduta, dopo il rinvio di tre settimane fa, la discussione del parere da rendere al Governo sul decreto legislativo di riforma della Legge 84/94 (legge portuale) elaborato dall'esecutivo su delega del DDL Madia sul riordino della pubblica amministrazione.

Secondo indiscrezioni, infatti, le Regioni non sarebbero riuscite a trovare un accordo e avrebbero quindi chiesto con successo al Governo la dilazione di un'ulteriore settimana di tempo per addivenire ad una proposta condivisa, condizione indispensabile a far sì che l'esecutivo tenga conto di un parere comunque non vincolante.

Come è noto, la fronda era ed è guidata da Campania e Liguria. Le due Regioni vorrebbero una sorta di moratoria basata sul tonnellaggio di merci movimentato dagli scali: sopra una certa soglia, superata nello specifico da Salerno e Savona, l'applicazione della riforma, in primis il previsto accorpamento, sarebbe rinviata per tre anni.

La proposta prevedrebbe in subordine due alternative: il mantenimento tout court delle Autorità Portuali nelle due città oppure una modifica del nuovo articolo 6 introdotto dal decreto legislativo tale da garantire maggiore autonomia ai nuovi "uffici territoriali portuali", le sedi decentrate, cioè, delle Autorità di Sistema Portuale, che, in base alla riforma, subentreranno alle Autorità Portuali soppresse.

- segue

Diverse Regioni, però, avrebbero tirato il freno, temendo presumibilmente ripercussioni in partite di loro più diretto interesse. Fra esse, pare, anche il Piemonte, che, accreditato come schierato coi 'ribelli' dei porti, da tempo ha instradato col Governo un dialogo per il potenziamento (e il finanziamento statale) delle proprie piattaforme logistiche (in particolare a Rivalta Scrivia, Novara e Orbassano).

In ogni caso l'esito della delicata partita è slittato a dopo Pasqua, così come l'intesa che le Regioni devono fornire, dopo la bocciatura della Consulta, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che approva il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica varato l'estate scorsa.

La Gazzetta Marittima

Stato-Regioni sulla riforma portuale la trattativa è anche sulle poltrone

Gli ultimi incontri e la conferenza unificata con i "governatori" – Secondo i liguri, le Autorità di sistema dovrebbero essere Spa pubbliche sull'esempio dei porti nord europei

ROMA – Nell'uovo di Pasqua della conferenza unificata tra Stato e Regioni, non c'è stata la sperata sorpresa di un accordo globale ma si sono poste le condizioni per continuare un confronto. La conferenza unificata, in programma due giorni fa, giovedì 24 nel pomeriggio, è stata preceduta come noto da un primo approccio all'inizio del mese, nel quale si erano manifestate le prese di posizione di Campania e Liguria, entrambe contrarie agli accorpamenti rispettivamente di Savona con Genova e di Salerno con Napoli. In precedenza erano stati invece passati senza contrasti alcuni dei principali punti "tecnici". Ma a poche ore dalla conferenza – dopo la discussione tecnica che si è sviluppata martedì e mercoledì scorsi – sembrava che le posizioni fossero ancora molto lontane in particolare sulla distribuzione politica delle future presidenze (una specie di rivisitato manuale Cencelli). Secondo le ultime indiscrezioni, si sarebbe discusso sull'assegnazione delle presidenze delle Autorità portuali di sistema secondo una proposta del governo per 13 poltrone al centrosinistra e 2 al centrodestra (tra cui quella determinante di Genova). Nella riunione unificata il punto sulla riforma portuale era nell'ordine il 9° su 13 all'ordine del giorno. Una collocazione – hanno fatto notare i critici – che poteva aprire la strada a un ulteriore rinvio, malgrado i presidenti delle Regioni invitati alla conferenza si fossero dichiarati contrari. Dalla Regione Liguria è stata espressa anche una proposta formale che cambierebbe parte della sostanza della riforma. Ovvero, quella di trasformare le Autorità portuali attuali in Spa pubbliche: proposta già anticipata dall'assessore regionale ligure allo sviluppo economico Edoardo Rixi nel recente workshop alla stazione marittima di Genova. "Il modello proposto dalla Liguria – ha ribadito il presidente della Regione Giovanni Toti – comporta la trasformazione delle Autorità portuali di sistema in Spa pubbliche, così come esistono nel Nord Europa, introducendo elementi di controllo di gestione, sistemi di valutazione dei risultati e dei traffici, con premi sui risultati stessi e con normative più snelle sulle bonifiche e le tutele ambientali". Si spinge anche sugli accordi di programma tra Regioni, specie la dove i porti sono i terminali logistici naturali della produzione.

Nei prossimi giorni dovrebbero essere della partita anche le commissioni parlamentari di Camera e Senato, sia pure con valore "solo consultivo".

Porti, il governo tira dritto: nuovi presidenti già a giugno / IL CASO

Genova - No ai "commissari di transizione" e radicale rinnovamento. Il ministro Delrio convinto: intesa rapida con le regioni.



Genova - **Qualcuno pensava potesse iniziare la nuova stagione dei commissari.** Di diversa natura rispetto agli attuali e magari senza le stellette degli ammiragli. Il barometro dei porti però segna deciso in direzione opposta. E lo confermano fonti qualificate del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al *Secolo XIX/TheMediTelegraph*. «Difficile pensare che il ministro Delrio dopo aver accelerato per arrivare a far passare il decreto governance entro l'estate, voglia ributtare la palla in calcio d'angolo, prendendo tempo e nominando altri commissari nei porti, con la riforma ormai entrata in vigore. E poi onestamente ci salterebbero alla gola». Quindi non succederà come quando entrò in vigore la 84/94 e i porti furono commissariati per favorire il passaggio alla nuova era portuale. I tempi sono già definiti, indipendentemente dalla Conferenza Stato-regioni di fine mese, quando i governatori e il ministero si confronteranno ancora a livello politico sul decreto che darà il nuovo assetto ai porti. **Il provvedimento passerà, anche con qualche parere contrario e in quella sede verrà dato l'ok anche al piano della logistica.**

- segue

Resta da vedere se la Campania rimarrà isolata nella guerra al decreto e se il presidente De Luca vorrà giocarsi anche la carta di un ricorso alla Corte Costituzionale pur di bloccare il decreto. Il passaggio nelle commissioni parlamentari dovrebbe essere celere, anche perchè il Mit ha già detto che non accetterà emendamenti che stravolgano l'impianto. Questo percorso ha una tempistica precisa: entro il 31 maggio sarà tutto concluso. Poi il passaggio finale in Consiglio dei ministri e quindi i nuovi presidenti. «Entro quella data avremo già l'accordo» fanno sapere da Roma che contano di produrre nomi dei 15 presidenti in 10/15 giorni al massimo. «Sull'identikit abbiamo due certezze - spiega un'autorevole fonte del Pd nazionale vicino al dossier - Serviranno competenza di economia marittima e ci sarà un ricambio generoso». **Nomi nuovi quindi e poche speranze per gli attuali vertici di molte Authority che sono pensionati e che in base alla legge Madia avrebbero potuto fare i commissari, magari di transizione, ma non i presidenti.**

Il Mit è convinto di ottenere velocemente l'intesa con le regioni. Il caso più spinoso è quello ligure su Genova e Savona: il borsino dà in rapida ascesa **Marco Simonetti**. Il nome anticipato dal *S ecolo XIX* tempo fa, trova riscontro anche a Roma. Il Mit continua ad avere perplessità sul nome di **Biasotti**. È deputato del Pdl e coordinatore di Forza Italia e l'esperienza acquisita nel settore dei trasporti per Delrio non sarebbe sufficiente a compensare il marchio politico. L'ex governatore non è comunque fuori dai giochi, dipenderà da quanto **Toti vorrà tenere il punto**. Nelle ultime ore però sono scesi in campo anche i comuni: **Genova, Savona e Vado avrebbero trovato una convergenza politica sul nome di Ariel Dello Strologo**, avvocato, attuale presidente della Fiera di Genova e della Porto Antico Spa. **Marco Doria, Federico Berruti e Monica Giuliano** avrebbero stretto un'alleanza intorno al nome dell'avvocato genovese e, grazie anche al rapporto che Doria può vantare con Delrio, avrebbero già informato dell'intesa il ministero.

Alla vigilia della Conferenza Stato -Regioni del 31 marzo

Le grandi bugie del Piano nazionale della portualità

Al centro del Mediterraneo ci sono lo Stretto, la Sicilia, il Sud. Non il Nord!

Più s'avvicina l'ora X più si dovrebbe cercare di capire quale sia realmente la posta in gioco. Ma, purtroppo, ciò non accade e, tranne le solite rarissime eccezioni, domina un inquietante silenzio sulle vicende che, coinvolgendo in pieno i porti di Messina e Milazzo, riguardano il futuro stesso del nostro territorio.

Siamo alla vigilia della Conferenza Stato-Regioni, convocata per il 31 marzo (dopo il rinvio del 24) per dipanare l'ingarbu - gliata matassa della riforma delle **Autorità portuali**, che vede contrapposti il Governo nazionale e alcune Regioni.

Il motivo del contendere sembra limitarsi alla pura e semplice spartizione delle poltrone delle presidenze delle nuove **Autorità** di sistema **portuali**, mentre a ribellarsi alle ipotesi di accorpamento sono soprattutto la Liguria (che vuol difendere la specificità di Savona) e la Campania (dove il ras De Luca ha ingaggiato una feroce battaglia a tutela dell'autonomia del porto di Salerno, città della quale è sindaco-podestà per lunghi anni).

Il governatore Crocetta, da parte sua, ha dichiarato più volte di voler battersi per l'**Autorità portuale** di Messina-Milazzo, ma le carte che ha in mano sembrano de - boli e soprattutto la Regione siciliana è, di fatto, sotto ricatto del Governo nazionale, dal quale attende di avere i miliardi di euro per salvarsi dalla banca - rotta.

Che i temi del dibattito debbano essere ben diversi, ahinoi, lo pensano soltanto in pochi. Voci clamorose nel deserto come quella più volte da noi registrata dell'ing. Giovanni Mollica, una delle rare eccezioni che ha avuto il coraggio di affermare che il Piano strategico nazionale della **portualità** si fonda sulla grande bugia secondo la quale l'Italia è al centro del Mediterraneo. «Non è vero sostiene Mollica, al centro del Mediterraneo stanno la Sicilia e il Mezzogiorno, non l'Italia intera. L'Alto Tirreno e l'Alto Adriatico, dove sono concentrati gli investimenti, non sono al centro del Mediterraneo e la (poca) ricchezza che si potrà sottrarre in tempi brevi ai grandi scali del Mare del Nord sarà ripartita tra Genova, Marsiglia e Tolone a ovest e Trieste, Koper e Rijeka a est. Quei porti italiani gestiranno prevalentemente merci con destinazione nazionale, limitandosi a una dimensione che mal si concilia con gli investimenti programmati, indispensabili a farvi scalare i nuovi giganti del mare. Per altro verso, il colpevole ritardo infrastrutturale accumulato da Gioia Tauro, Augusta e Taranto è talmente grande che

The image shows a newspaper clipping from 'Cronaca di Messina'. The main headline is 'Le grandi bugie del Piano nazionale della portualità' with a sub-headline 'Al centro del Mediterraneo ci sono lo Stretto, la Sicilia, il Sud. Non il Nord!'. The article discusses the national port strategy and the role of the southern regions. A photograph of a port is visible on the right side of the clipping. Below the main article, there is a smaller section titled 'Torino Genovese: «Vi spiego le ragioni della nostra mobilitazione»' with a small portrait of a man.

- segue

è impensabile azzerarlo in meno di una ventina d'anni, come evidenziato nel Piano stesso dove si ammette che la crescita degli scambi mediterranei da e per l'Europa ha finito per premiare i sistemi portuali spagnoli, francesi sloveni e croati, danneggiando gravemente l'estremo Sud senza procurare reali benefici al Nord.

Ciononostante prosegue Mollica, nel Piano si continua a indirizzare il Paese su una strada sbagliata, ignorando con protervia che è solo il Sud e non l'Italia intera a godere dei vantaggi geografici. L'unica soluzione possibile è finirla col promuovere una concentrazione di investimenti in pochi porti (a Nord), quando (a Sud), tra le tante opere previste o ipotizzate, pochissime sono quelle effettivamente in corso e/o in fase di ultimazione. O neanche avviate.

Ed è criminale affermare che le speranze di crescita del transhipment non giustificano alcun investimento o iniziativa di sviluppo non concertata con i big player di mercato. Della serie: cari meridionali, trovatevi investimenti privati perché lo Stato non ha alcuna intenzione di sprecare il suo denaro per voi».

Ed è da qui che dovrebbe prendere le mosse il ragionamento sul ruolo di Messina e dello Stretto nel Mediterraneo, convincendo il Governo dell'impor - tanza che assume la piena autonomia e indipendenza dell'Autonomia dei porti di Messina-Milazzo, collegata a quelli di Reggio Calabria-Villa

La Gazzetta Marittima

L'isola di Capraia forse rientrerà nel "sistema" portuale di Livorno

Una serie di iniziative per modificare le indicazioni del decreto Madia che la vogliono esclusa



ROMA - Sulla nuova articolazione delle Autorità portuali di Sistema, la discussione che si è avuta anche nei giorni scorsi nella conferenza Stato-Regioni (ne parliamo in prima pagina) ha affrontato una serie di richieste di modifica ai "sistemi" così come delimitati dal decreto Madia. Tra questi anche l'esclusione di porti minori da alcuni dei "sistemi", con il previsto passaggio alle Regioni. Tra i casi più significativi c'è quello di Capraia Isola, fino ad oggi compreso nell'Autorità portuale di Livorno (insieme al comune di Collesalveti, di recente inserito per la titolarità dell'interporto Vespucci e già cancellato dalla proposta Madia) che non figura più nell'elenco.

Oltre a una sollevazione generale del piccolo Comune isolano, che deve all'Autorità portuale la manutenzione dell'unico attracco della nave traghetto e delle banchine del porto-rifugio, è stato posto il più generale problema di una continuità territoriale che per la più lontana delle isole toscane diventa a rischio. Nel frattempo, mentre l'Authority livornese ha interrogato il ministero sulla possibilità di mantenere la Capraia nella propria competenza, sono in corso proprio sul porto isolano importanti lavori a spese dell'Authority per il rifacimento della banchina portuale, anche ai fini della sicurezza. Lavori che tra l'altro stanno scontando un notevole ritardo e rischiano di compromettere non solo gli attracchi delle imbarcazioni da diporto per l'ormai imminente ponte di Pasqua, ma anche i primi mesi della stagione estiva.

Ritardi dei lavori a parte, è quindi di primaria importanza che la competenza di Capraia rimanga nel "sistema" livornese anche e specialmente con il previsto allargamento dello stesso al porto di Piombino e ai porti minori dell'isola d'Elba che di quel sistema piombinese fanno parte.

Porti. Accorpamento Civitavecchia-Abruzzo: il ministero frena



CIVITAVECCHIA - Non c'è ancora nulla di definitivo, ma nel corso della conferenza di giovedì Stato-Regioni il ministro alle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio avrebbe espresso parere negativo all'emendamento proposto dalle Regioni, che avevano chiesto una proroga di tre anni per l'entrata in vigore della nuova normativa che prevede la riduzione del numero delle Autorità portuali, dalle 24 attuali alle 15 proposte dal Governo.

Nell'emendamento si fa riferimento anche all'adesione ad una diversa autorità portuale rispetto a quanto già stabilito nella nuova geografia della riforma. In particolare i porti dell'Abruzzo spingono per l'accorpamento con l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, cercando di evitare invece quello con Ancona. Con la regione Abruzzo che legge l'alleanza con Civitavecchia nell'ottica di un corridoio logistico est-ovest ritenuto fondamentale per lo sviluppo economico e commerciale, con l'unione dei due mari che porterebbe benefici ai territori interessati e aprirebbe a nuovi collegamenti internazionali per il rilancio del Paese. Tanto che anche Civitavecchia non ha mai nascosto l'interesse per questo progetto, al centro di dibattiti, convegni e tavoli su più livelli. E poi c'è il dossier predisposto dalla Regione, il placet delle associazioni di categoria, relazioni tecniche.

Dietro alla frenata del ministero ci potrebbe essere la prudenza ed il timore che, facendo passare la proposta di Abruzzo e Lazio, si possa aprire la strada alle rivendicazioni di altre regioni, come Campania e Liguria, già sul piede di guerra. La bocciatura del ministro Delrio non è ancora definitiva: giovedì è in programma una nuova riunione della Conferenza Stato-Regioni, per la discussione di merito. Probabile che in quell'occasione si possa definire la situazione.

Trieste incontra le imprese del Friuli



Si punta sulla piattaforma logistica integrata a vantaggio dell'economia del territorio

TRIESTE – Il porto di Trieste ha incontrato le imprese del Friuli, per presentare le opportunità di sviluppo e di incremento competitivo che l'infrastruttura può assicurare all'economia della regione Friuli Venezia Giulia e dell'intero arco dell'Alto Adriatico. L'incontro operativo si è svolto nella Sala Valduga della Camera di Commercio di Udine martedì 22 marzo alla presenza, oltre che del presidente camerale Giovanni Da Pozzo e dei sindaci di Udine e Trieste Furio Honsell e Roberto Cosolini, anche della presidente della Regione Debora Serracchiani e del commissario dell'Autorità Portuale di Trieste Zeno D'Agostino. "Il porto di Trieste – ha dichiarato Zeno D'Agostino – si presenta finalmente agli imprenditori del Friuli. Il nostro scalo è uno degli asset strategici su cui puntare per il rilancio del territorio regionale. Solo una connessione efficiente tra le infrastrutture a mare e a terra può portare ricadute economiche importanti per le realtà produttive che vi sono insediate e con cui noi dobbiamo dialogare maggiormente. Cervignano, Gorizia, Pordenone e Ferneti possono essere parte di una piattaforma logistica integrata con il porto di Trieste, a vantaggio dell'economia e soprattutto dell'industria della Regione FVG". "Questi incontri dimostrano quanto Trieste possa e debba essere una risorsa fondamentale per la crescita dell'intera regione – ha affermato il sindaco di Trieste Roberto Cosolini. Mette a disposizione, infatti, infrastrutture e risorse preziose. E può essere, anche, punto di riferimento per tutta questa parte d'Europa. Non si capisce, quindi, per quale ragione nessuno ci abbia pensato prima di noi preferendo, invece, crogiolarsi nel provincialismo e nell'isolamento. Con la presidente Serracchiani e con Zeno D'Agostino stiamo perseguendo in modo convinto questa vocazione".

L'incontro di Udine ha avuto carattere prettamente operativo, per illustrare le nuove possibilità che il Porto offre alle imprese locali in termini di nuovi servizi intermodali, di condizioni tariffarie e di possibili sviluppi di nuove attività anche in regime di punto franco.

Importanti le testimonianze dirette di Francesco S. Parisi, presidente della Francesco Parisi Casa di Spedizioni spa, Enrico Samer, presidente e ad di Samer & Co. Shipping spa, Fabrizio Zerbini, presidente di Trieste Marine Terminal spa e Fulvio Tomasin, presidente dell'Interporto Cervignano del Friuli spa.

Logistica. Lo scalo punta sui collegamenti diretti verso Centro ed Est Europa - Nel 2016 +30% di convogli

Il porto di Trieste investe sui treni

Il trasporto intermodale al centro dei progetti pubblici e privati

Trieste punta sempre più decisamente sul trasporto intermodale da nave a ferrovia, il porto di Trieste che è diventato così lo scalo italiano con i più efficaci collegamenti diretti via treno con centro ed Est Europa. Un risultato raggiunto con una collaborazione tra l' **Autorità portuale** e i privati, che stanno investendo in modo deciso sui terminal. Con l'obiettivo di rendere sempre più agevole lo spostamento su ferro dei container, in arrivo sia sui trailer caricati su navi ro-ro, sia sulle portacontainer.

«L'asset strategico del porto di Trieste - afferma il commissario della port Authority, Zeno D'Agostino - sono i servizi intermodali. E il trasporto con il treno sta diventando la caratteristica dello scalo.

In particolare per quanto riguarda i semitrailer che arrivano con unità ro-ro. Nel 2015 abbiamo totalizzato 5.046 treni di traffico intermodale, ai quali si devono aggiungere quelli del traffico convenzionale (che trasportano coils e petroli, ndr) e si arriva a un totale di 5.604 treni, il 12% in più del 2014.

Per il 2016, che tra gennaio e febbraio ha segnato il 30% di convogli in più rispetto allo stesso periodo del 2015, intendiamo superare i 7mila treni totalizzati dal porto della Spezia».

Lo scalo ligure è attualmente il porto italiano che movimentata più traffico merci via treno (il 35% di quello che giunge sulle banchine). Lo sviluppo intermodale dello scalo triestino si completa con un progetto, dell' Authority, di valorizzazione della zona franca del porto.

Francesco Parisi è alla guida di Emt, che gestisce il molo VI di Trieste (traffico ro-ro), ed è presidente del cda del consorzio d' imprese che ha iniziato la realizzazione della piattaforma logistica dello scalo. «Abbiamo ottenuto in concessione il molo VI dal 2010 fino al 2034 grazie a un progetto di riassetto dell' area. Abbiamo investito 15 milioni per rifare il layout del molo e agevolare il trasferimento dei semitrailer su ferro. L'idea di concentrarci sull'intermodalità è stata stimolata da nostri clienti, soprattutto turchi e tedeschi, che volevano un trasporto su ferro al posto dell'autostrada del mare che proseguiva da Trieste su gomma. Sul molo VI ora investiremo altri 4 milioni in opere fisse. Mentre, per quanto riguarda la piattaforma logistica, l'appalto ammonta a 132 milioni. Di questi, 102 sono pubblici e 30 privati, sempre per opere fisse. Poi ci saranno 5-7 altri milioni per mezzi di banchina».

Il gruppo Samer sta invece acquisendo il molo V (terminal frutta) mentre opera servizi ro-ro, provenienti



- segue

principalmente dalla Turchia, sulla Riva Traiana. «C'è una fortissima domanda di trasporto intermodale - dice Enrico Samer - e intendiamo portare su treno il 100% dei camion che arrivano via nave. Attualmente siamo a quota 40%. Abbiamo previsto 9 milioni di investimenti nel 2016 per migliorare il nostro servizi, tramite la società Samer Seaports partecipata al 40% da Samer e al 60% dalla turca Un Ro-ro Istanbul. Inoltre stiamo acquisendo, dal gruppo Gavio, il terminal frutta del molo V dove manterremo i magazzini refrigerati ma guadagneremo anche spazi per il traffico ro-ro». Anche Tmt, il terminal del molo VII che opera sulle navi portacontainer, sta puntando sui treni. «Muoviamo - afferma il presidente, Fabrizio Zerbini - 50 convogli la settimana: 25 in e 25 out, diretti in Italia ma anche in Germania, Ungheria, Austria e ci aspettiamo a breve sviluppi con Repubblica Ceca e Slovacchia; in più muoviamo altri treni blocco straordinari». È in corso, inoltre, un progetto di ampliamento del molo da 188 milioni, tutti di investimenti privati, in due fasi: la prima, da circa 90 milioni, dovrebbe concludersi nel 2020.

FAQTRIESTE.IT

venerdì 25 marzo 2016

TRAFFICO FERROVIARIO LEGATO AL PORTO DI TRIESTE

Ieri abbiamo pubblicato un commento di Fabio Dominicini sulla presentazione del Porto di Trieste agli imprenditori friulani. Abbiamo ospitato in varie occasioni i suoi commenti e segnalato alcuni suoi interventi sui media locali, è un opinionista garbato e competente. Nel commento che ci ha inviato ieri ha avuto una caduta di stile con la domanda al Commissario straordinario relativa alla movimentazione ferroviaria: *" Il comm. D'Agostino afferma che c'è stato un aumento del 7,88%. Certo ! Se partiamo da zero ed Arvedi effettua qualche imbarco di siderurgico da Scalo Legnami, anziché dalla banchina Ferriera ed arrivano 2/3 navi di metalli non ferrosi le percentuali fanno in fretta ad alzarsi...!*



WWW.ADRIAFER.COM

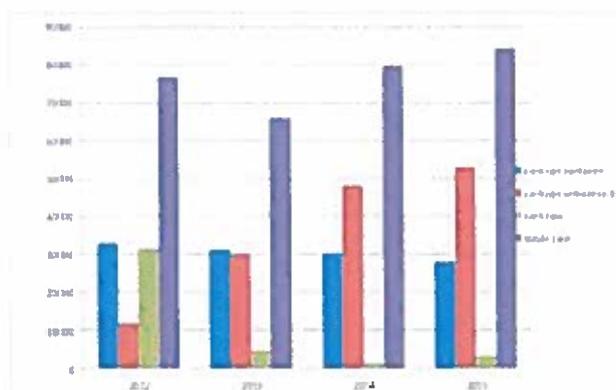
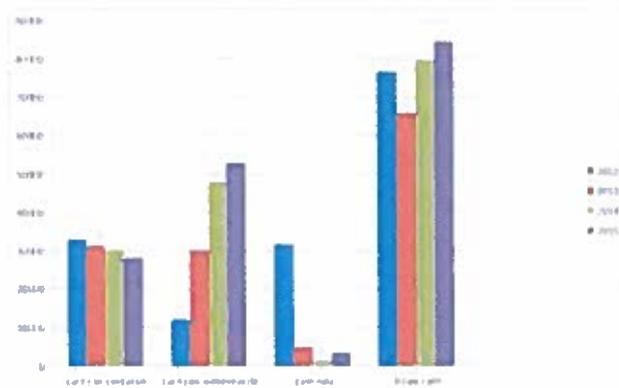
Il nostro blog è sempre molto attento alle statistiche e al modo in cui vengono presentati i dati, abbiamo dedicato diversi post a questo argomento e quindi siamo andati a verificare i dati per rimediare a questa domanda malposta e polemica di Dominicini.

Partiamo quindi dalla tabella dei dati ricavati dal sito di Adriafer s.r.l.

	2012	2013	2014	2015
carri con container	33.009	31.183	30.229	27.923
carri con semirimorchi	11.975	29.874	48.017	52.949
carri rola	31.743	4.797	1.405	3.432
totale carri	76.727	65.854	79.651	84.304
treni				5.048

- segue

A questo punto abbiamo realizzato due grafici dove i dati della tabella sono rappresentati per anno e per tipologia di carro ferroviario.



L'aumento della movimentazione ferroviaria è evidente per quanto riguarda il traffico del Porto NUOVO a cui vanno aggiunti su base annuale i circa 700 treni di Siderurgica Triestina e 250 dei Depositi Costieri.

Se poi vogliamo personalizzare i risultati possiamo ricordare che D'Agostino è stato nominato Commissario dell'Autorità Portuale di Trieste nel febbraio del 2015.

Offshore Venezia “niet” da Roma ma Costa insiste

ROMA – Nel paese del diritto, ma specialmente del rovescio, la certezza sembra un’Araba Fenice. Ovvero: scelte definitive richiedono tempi storici, malgrado quelli dell’economia vadano alla velocità della luce o quasi.

E’ il caso del progettato porto offshore di Venezia, su cui da anni si batte con ammirevole impegno il presidente dell’Authority senatore Costa. Adesso, si apprende (FAQ Trieste) che l’assemblea generale del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha rinviato al mittente il progetto preliminare con “avviso non favorevole”. Il quotidiano locale ha sbrigativamente titolato “Venezia, bocciato il progetto del porto d’altura”. In risposta, il presidente Costa ha subito precisato, in tono piccato, che si tratta di “parere consultivo”: e che l’Authority anzi spera di avere quanto prima l’approvazione del CIPE per la parte pubblica del finanziamento (costerebbe in tutto 2,1 miliardi di euro). Non vogliamo né ci compete entrare nel merito delle osservazioni critiche espresse sul progetto della grande piattaforma offshore per le mega-full-containers. E’ sufficiente per capire il lungo elenco che il CSLPP (consiglio superiore Lavoro Pubblici) ha redatto: collegamenti ferroviari e stradali critici, investitori pubblici non definiti e almeno 1 miliardo di euro a carico dello Stato, tempi incerti, studi geotecnici generici, scarsa considerazione del moto ondoso.

Più che le osservazioni tecniche, interessa capire se il massimo organo tecnico dei Lavori Pubblici abbia voluto o meno entrare nella strategia di fondo che guida Venezia: quella di un “sistema” per le grandi navi portacontainer (da 450 metri di lunghezza e 16 metri di pescaggio) tra Venezia, Chioggia, Porto Levante ed eventualmente il porto-canale di Ravenna) quando a pochi chilometri esiste il porto di Trieste che ha fondali naturali fino a 18 metri, terminal già attrezzati, collegamenti terrestri in forte crescita e una antica tradizione di scalo internazionale per il centro-orientale dell’Europa. Forse ha ragione Costa: non c’è ancora certezza, e tocca al CIPE dire se il Paese sarà in grado di finanziare questa nuova mega-opera portuale che in tanti (e non solo triestini) giudicano un assurdo. Aspettiamo: in tempi di scelte ultraveloci imposte dal mercato, è amaro che non ci resti altro da fare.

Genova, porto in festa per la prima nave iraniana

Genova - Un ritorno atteso sei anni, dall'entrata in vigore delle sanzioni che congelarono, tra l'altro, tutte le attività dello shipping nei paesi occidentali.



Genova - Un ritorno atteso sei anni, dall'entrata in vigore delle sanzioni che congelarono, tra l'altro, tutte le attività dello shipping nei paesi occidentali. Venerdì prossimo, 1° aprile, la portacontainer Azargoun arriverà a Genova, prima tappa italiana di un servizio che Irisl, **la compagnia di stato di Teheran per il trasporto marittimo**, ha deciso di intraprendere, collegando il Nord Europa e il Mediterraneo con l'Iran. La nave ha già raggiunto Amburgo a metà marzo, proseguendo la sua corsa su Anversa e sarà quindi nel capoluogo ligure tra tre giorni. Ad accogliere la portacontainer saranno le banchine del terminal di Aldo Spinelli che si è aggiudicato il servizio. Dopo Genova, la nave farà rotta su Istanbul, poi toccherà l'Egitto a Port Said e **alla fine tornerà nel principale scalo iraniano, Bandar Abbas**. È il primo servizio regolare della compagnia dopo sei anni e anche in Nord Europa hanno festeggiato.

«Perché per tutti la ripresa del traffico con l'Iran è un'opportunità importante in un momento di crisi per il settore dello shipping» spiega Augusto Cosulich, il rappresentante in Europa di Irisl. Per ora la nave schierata sulla rotta è di piccola stazza: si tratta di una unità da 2.500 teu, ma è pur sempre un primo passo. La compagnia guidata da Mohammad Saeidi ha già reso noto che intende raddoppiare la capacità delle navi verso l'Europa, portandole a 5 mila teu. **Non solo: durante i diversi incontri tra le imprese lo stato iraniano a Teheran, Irisl ha anche preso accordi per una partnership con diversi armatori**. Anche gli italiani saranno coinvolti e uno dei gruppi che dovrebbe partecipare all'accordo commerciale è quello della famiglia genovese Messina.

- segue

«A regime il traffico generato dal servizio regolare sarà di 1.000 teu a settimana per il porto di Genova» e quindi per l'Italia visto che per ora è l'unico scalo scelto dalla compagnia. Sulle banchine di Spinelli è tutto pronto e come avvenuto negli altri porti in Europa, venerdì ci sarà una piccola cerimonia: «Il primo carico sarà di un centinaio di container, destinati poi a crescere gradualmente» dice Cosulich. I contenitori rappresentano però solo la metà del traffico totale previsto. Per sostenere le opere nel campo delle infrastrutture e dell'energia che l'Iran sta costruendo, Teheran sta comprando diverso materiale in Europa. **Molti macchinari necessari alla realizzazione dei grandi progetti non potranno essere imbarcati nei container, perchè troppo voluminosi:** «Almeno la metà dei volumi sull'Italia saranno *project cargo*, carichi speciali che servono per la ricostruzione del paese».

A metà maggio intanto Genova ospiterà l'Iran Day. La giornata dedicata a Teheran, organizzata dalla Fratelli Cosulich, vedrà la partecipazione delle imprese del Nord Italia, delle associazioni e autorità che **potranno così confrontarsi con l'ambasciatore iraniano per trovare ulteriori opportunità commerciali.**

La fine dell'embargo In arrivo al porto di Genova la prima nave iraniana dopo sei anni

SIMONE GALLOTTI

GENOVA

Un ritorno atteso sei anni, dall'entrata in vigore delle sanzioni che congelarono, tra l'altro, tutte le attività dello shipping nei Paesi occidentali. Venerdì prossimo, l'aprile, la portacontainer Azargoun arriverà a Genova, prima tappa italiana di un servizio che Irial, la compagnia di Stato di Teheran per il trasporto marittimo, ha deciso di intraprendere, collegando il Nord Europa e il Mediterraneo con l'Iran. La nave ha già raggiunto Amburgo a metà marzo, proseguendo la sua corsa su Anversa e sarà quindi nel capoluogo ligure fra tre giorni. Ad accogliere la portacontainer saranno le banchine del

terminal di Aldo Spinelli che si è aggiudicato il servizio. Dopo Genova, la nave farà rotta su Istanbul, poi toccherà l'Egitto a Port Said e alla fine tornerà nel principale scalo iraniano, Bandar Abbas. È il primo servizio regolare della compagnia dopo sei anni e anche in Nord Europa hanno festeggiato.

«Perché per tutti la ripresa del traffico con l'Iran è un'opportunità importante in un momento di crisi per il settore dello shipping» spiega Augusto Cosulich, il rappresentante in Europa di Irial. Per ora la nave schierata sulla rotta è di piccola stazza: si tratta di una unità da 2.500 teu, ma è pur sempre un primo passo. La compagnia guidata da Mohammad

Saeidi ha già reso noto che intende raddoppiare la capacità delle navi verso l'Europa, portandole a 5 mila teu. Non solo: durante i diversi incontri tra le imprese e lo Stato iraniano a Teheran, Irial ha preso accordi per una partnership con diversi armatori.

Anche gli italiani saranno coinvolti e uno dei gruppi che dovrebbe partecipare all'accordo commerciale è quello della famiglia genovese Messina. «A regime il traffico generato dal servizio regolare sarà di 1.000 teu a settimana per il porto di Genova», che per ora è l'unico scalo scelto dalla compagnia. Sulle banchine di Spinelli è tutto pronto e, come avvenuto negli altri porti in Europa, venerdì ci sarà una piccola

cerimonia: «Il primo carico sarà di un centinaio di container, destinati poi a crescere gradualmente» dice Cosulich.

I contenitori rappresentano però solo la metà del traffico totale previsto. Per sostenere le opere nel campo delle infrastrutture e dell'energia che l'Iran sta costruendo, Teheran sta acquistando diverso materiale in Europa. Molti macchinari necessari alla realizzazione dei grandi progetti non potranno essere imbarcati nei container, perché troppo voluminosi: «Almeno la metà dei volumi sull'Italia saranno "project cargo", carichi speciali che servono per la ricostruzione del Paese».

© PHOTOCAMP/REUTERS

2500

teu
La capacità di carico della prima nave iraniana in arrivo a Genova
Un teu equivale a circa 40 metri cubi

1000

teu
L'entità del traffico settimanale generato a regime dal commercio fra l'Iran e il porto di Genova



La nave iraniana Azargoun che arriverà a Genova venerdì

IL SERVIZIO DELLA COMPAGNIA IRISL HA GIÀ TOCCATO I PORTI DI AMBURGO E ANVERSA

Il ritorno delle navi iraniane

In arrivo a Genova la portacontainer "Arzagoun": non succedeva da sei anni

GENOVA. Un ritorno atteso sei anni, dall'entrata in vigore delle sanzioni che congelarono, tra l'altro, tutte le attività dello **shipping** nei paesi occidentali.

Venerdì prossimo, 1° aprile, la portacontainer Azargoun arriverà a Genova, prima tappa italiana di un servizio che Irisl, la compagnia di stato di Teheran per il **trasporto marittimo**, ha deciso di intraprendere, collegando il Nord Europa e il Mediterraneo con l'Iran. La nave ha già raggiunto Amburgo a metà marzo, proseguendo la sua corsa su Anversa e sarà quindi nel capoluogo ligure tra tre giorni. Ad accogliere la portacontainer saranno le banchine del terminal di Aldo Spinelli che si è aggiudicato il servizio.

Dopo Genova, la nave farà rotta su Istanbul, poi toccherà l'Egitto a Port Said e alla fine tornerà nel principale scalo iraniano, Bandar Abbas. È il primo servizio regolare della compagnia dopo sei anni e anche in Nord Europa hanno festeggiato. «Perché per tutti la ripresa del traffico con l'Iran è un'opportunità importante in un momento di crisi per il settore dello **shipping**» spiega Au iraniano a Teheran, Irisl ha anche preso accordi per una partnership con diversi **armatori**.

Anche gli italiani saranno coinvolti e uno dei gruppi che dovrebbe partecipare all'accordo commerciale è quello della famiglia genovese Messina. «A regime il traffico generato dal servizio regolare sarà di 1.000 teu a settimana per il porto di Genova» e quindi per l'Italia visto che per ora è l'unico scalo scelto dalla compagnia. Sulle banchine di Spinelli è tutto pronto e come avvenuto negli altri porti in Europa, venerdì ci sarà una piccola cerimonia: «Il primo carico sarà di un centinaio di container, destinati poi a crescere gradualmente» dice Cosulich. I contenitori rappresentano però solo la metà del traffico totale previsto. Per sostenere le opere nel campo delle infrastrutture e dell'energia che l'Iran sta costruendo, Teheran sta comprando diverso materiale in Europa. Molti macchinari necessari alla realizzazione dei grandi progetti non potranno essere imbarcati nel container, perché troppo voluminosi: «Almeno la metà dei volumi sull'Italia saranno project cargo, carichi speciali che servono per la ricostruzione del paese». A metà maggio intanto Genova ospiterà l'Iran Day. La giornata dedicata a Teheran, organizzata dalla Fratelli Cosulich, vedrà la partecipazione delle imprese del Nord Italia, delle associazioni e autorità che potranno così confrontarsi con l'ambasciatore iraniano per trovare ulteriori opportunità commerciali.

The image shows a page from the publication 'economia & marittimo'. The main headline is 'Il ritorno delle navi iraniane' with a sub-headline 'La compagnia di stato iraniana Irisl ha già toccato i porti di Amburgo e Anversa'. Below the headline is a photograph of a large container ship at sea. To the right of the photo is a small inset image of a man, likely the Iranian ambassador mentioned in the text. The article text is arranged in columns, with various sub-sections and bolded words like 'shipping' and 'armatori'.

Dello Strologo, sì a Doria “Voglio guidare il porto”

- > L'avvocato spiega a Repubblica la scelta che segna la svolta per S.Giorgio
- > Il nome sul tavolo di Delrio che ora dovrà valutarlo e chiedere l'intesa a Toti

MASSIMO MENELLA

Per la presidenza [redacted] scende in campo il primo candidato. Ariel Dello Strologo, avvocato e presidente di Porto Antico e Fiera, dice di aver dato al sindaco Marco Doria la sua disponibilità a candidarsi per la guida di Palazzo San Giorgio e ne spiega i motivi.

SEGUE A PAGINA 11

Porto, in campo Dello Strologo “Ho detto sì a Doria”

L'avvocato sulla presidenza [redacted] “Ho dato la mia disponibilità, ora attendo”

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

MASSIMO MENELLA

Il nome di Dello Strologo, anticipato da Repubblica, aveva preso a circolare un paio di settimane fa, all'interno di un novero di candidati ancora tutti da verificare al tavolo della trattativa fra il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e il presidente della Regione Giovanni Toti. Secondo la nuova legge ormai avviata verso la sua approvazione (domani la lettura finale della conferenza stato-regioni, poi le commissioni

di Camera e Senato infine il sigillo del consiglio dei ministri), spetta all'intesa fra ministro e governatore la nomina del presidente dell'autorità di sistema. Ma Delrio, che dai territori proviene (è stato sindaco di Reggio Emilia) ha a più riprese spiegato di voler estendere proprio ai territori la partecipazione al processo decisionale. Da qui la sua volontà di coinvolgere per quanto riguarda l'autorità del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona, Vado) i sindaci dei tre comuni. Ed è a questo punto che ha cominciato

a prendere corpo l'ipotesi che alla fine ha condotto a individuare Ariel Dello Strologo come possibile presidente [redacted]. «È vero - conferma l'avvocato, partner dello studio De André - il sindaco Marco Doria mi ha chiesto la disponibilità a ricoprire il ruolo di presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale. E io, dopo un'adeguata riflessione, ho detto di sì. A questo punto, però, io posso solo attendere». In effetti, la disponibilità di Dello Strologo data a Doria, se da una parte ufficializza il nome

su cui il sindaco di Genova punta per palazzo San Giorgio, dall'altra non conclude certo la partita. È pur vero che sul nome di Dello Strologo si starebbe verificando una convergenza molto netta anche da parte dei sindaci di Savona e di Vado, ma ora la palla tocca al ministro Delrio e al governatore Toti. Le idee di quest'ultimo su San Giorgio, si sa, sono diametralmente opposte. Toti sostiene fin dall'inizio Sandro Biasotti, parlamentare di Forza Italia, ma con un passato quarantennale sulle banchine genovesi che ne le-

gittimano la candidatura. Toti non ha alcun problema a dare il via libera alla conferma di Lorenzo Forcieri alla Spezia (che secondo la legge si fonderà con Marina di Carrara), nonostante la sua lunga militanza nel Pd. Ma chiede che nelle due regioni il cui il centrodestra ha vinto (Liguria e Veneto), ci sia coincidenza con la scelta dei presidenti delle autorità portuali. In fondo, il risultato sarebbe comunque di 13 a 2 per il centrosinistra, ma il punto è capire se il governo sia o meno disponibile a cedere al centrodestra il primo porto d'Italia, anzi quello che Delrio indica come "il porto d'Italia", che unisce i traffici di Genova e di Savona e li fa correre sul terzo valico verso il cuore dell'Europa. Si sa peraltro che il ministro, su questo tema, non ha propri candidati, chiede aiuto ai territori e predilige figure tecniche, che siano competenti nella materia. Per questo, l'attenzione (soprattutto mediatica) si era e si è posata su figure come Cesare Castellbarco, prossimo a uscire dalla presidenza di Carige e agente marittimo, o sul manager Marco Simonetti, vicepresidente di Contship Italia o, infine, su avvocati come Paolo Mammigliano, Francesco Munari, Maurizio Maresca o Sandro Ghibellini. Il fatto è che la legge ora impone non solo di lasciare la professione, ma addirittura di togliersi dall'albo degli avvocati. Dello Strolago sarebbe disponibile? «Personalmente ritengo che per un incarico come questo si possa anche mettere in preventivo di lasciare per un certo periodo la professione - risponde - Ho sempre pensato di fare l'avvocato tutta la vita e continuo a pensarci, ma di fronte a questa opportunità ho dato la mia disponibilità. Credo che questo sia uno di quei ruoli in cui si possa incidere positivamente per la città e la regione». D'altra parte, Dello Strolago non è nuovo a incarichi pubblici (Fiera e Porto Antico), anche se finora li ha svolti in parallelo alla sua attività professionale. «Questa sarebbe una cosa effettivamente diversa - aggiunge - Dovrei smettere, per un certo periodo di tempo. Ma se ho accettato non è certo per una logica carrieristica o ancor meno economica. Ho detto al sindaco con l'idea di poter dare un contributo, una scelta di partecipazione alla vita della collettività». Ora questa disponibilità, una volta corroborata dal sostegno ufficiale dei sindaci di Savona e Vado, andrà al tavolo del ministro. Toccherà a lui valutarla e, se è il caso, farla sua e propria

per l'intesa a Toti. Due le strade che il governatore potrà prendere, dare l'intesa o negarla. A quel punto Delrio potrebbe puntare su un altro nome per cercare l'intesa con Toti oppure procedere per la sua strada. Se lo ritiene infatti può portare il nome che non ha ricevuto l'intesa al consiglio dei ministri e avere la nomina.

GIUSEPPE VERBA

"Si tratta di un ruolo importante in cui si può incidere per il bene del territorio"

"Ho compiuto un'adeguata riflessione e ho risposto, ma ora posso solo aspettare"

I NUMERI

1

IL MANDATO
Il nuovo presidente dell'autorità di sistema portuale resta in carica quattro anni. All'inizio si era pensato a tre anni, poi la versione finale del decreto ha riportato la durata a quattro anni

2

IL BOARD
Sparisce il comitato portuale, il nuovo organo di governo che affianca presidente e segretario generale è il board formato da soggetti indicati dagli enti locali

3

IL TAVOLO
Privati e sindacalisti, che un tempo facevano parte del comitato portuale, ora confluiscono nel tavolo di partenariato che ha soltanto funzioni consultive



Ariel Carlo Strolago, a destra, in una foto con Giuseppe Costa



Container, Genova non perda tempo il Nord Europa sta correndo veloce

ALDO LANFRANI

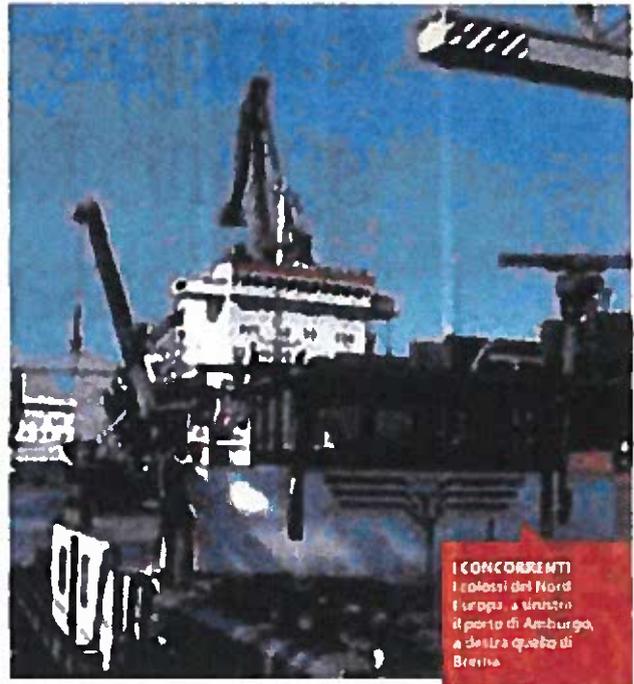
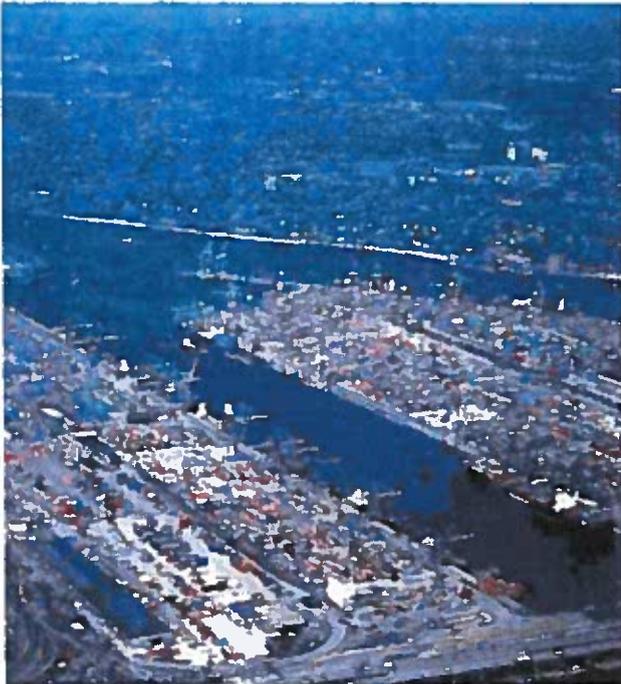
UNA recente ricerca di Sealintel, società d'analisi sul trasporto marittimo, afferma che la volatilità registrata dal settore del container "iniziata con la crisi macroeconomica, proseguirà per almeno altri quattro anni". L'instabilità riguarda soprattutto l'offerta e la domanda di stiva, un rapporto che cambia velocemente a causa delle condizioni mutevoli dell'economia globale. Ma che ha anche una causa definita come endemica. Negli ultimi 30 anni, infatti, la domanda di trasporto marittimo di container è cresciuta ad un tasso dell'8-9% annuo, a fronte della crescita annua dell'1-1% della flotta mondiale. Percentuali che hanno inciso ed incidono ancora sui noli e sui costi generali di banchina. Dunque un mercato ondinevole, difficile, che sceglie di volta in volta la flotta per il carico e i porti per mettere a terra. Genova, oggi hub "forte" dell'Alto Tirreno, è teoricamente pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l'assunzione del ruolo deve avvenire in fretta. In Europa, chiaramente, nessuno sta ad aspettare. Perché altrove ci si muove già. Il programma Trans European Transport Networks dell'Unione Europea, infatti, finanzia per oltre 500mila euro uno studio sull'introduzione dei sistemi di trasporto intelligenti nell'area portuale di Amburgo, in Germania. Lo studio mira a ottimizzare l'uso delle infrastrutture portuali, a ridurre i livelli di inquinamento legati al traffico ed a aumentare i livelli di sicurezza nelle operazioni di imbarco/sbarco delle merci. Lo studio verrà usato dall'autorità di Amburgo per decidere la futura implementazione di nuovi sistemi al termine del progetto, prevista per il 2016. Questo significa aver capito che i soldi vanno dove si congiungono i desideri europei: la coniugazione di crescita e ambiente, nel rispetto del rapporto tra fondi europei concessi e nuova occupazione. Negli ultimi venti anni i porti della Germania hanno sostanzialmente raddoppiato la quantità di merci gestite, giungendo a superare i 300 milioni di tonnellate. I due porti container di Brema e Amburgo sono, in quota maggiore, i grandi protagonisti della crescita. La quantità di merci movimentate nel porto di Brema "è cresciuta del 287% dal 1995 a oggi.

Il dato, sposato alla realtà italiana, ha riscontri diversi, inferiori alle percentuali del nord Europa. Lo conferma il Dipartimento per la programma-

zione ed il coordinamento della politica economica. Che riprende anche le pubblicazioni più specialistiche di ciò che sa di economia del mare. Infatti, dice il dipartimento, che "uno studio della Mds Transmodal ipotizza una crescita dei porti dell'Italia settentrionale da 5 milioni di teu nel 2011 a 12 milioni nel 2030, puntando in particolare sul "possibile recupero da parte del Nord-Est (che passerebbe da poco più di 1 milione di teu a 6 milioni) di un ruolo di intermediario tra Asia e Europa centrale, zone ad elevata crescita economica. Questo scenario è teoricamente compatibile con l'evoluzione media 2000-2011 dell'insieme del settore container italiano. Ma richiederebbe di replicare sul lungo periodo i tassi di crescita realizzati in Italia prima dell'intensificarsi della competizione da parte degli altri porti mediterranei o del Northern Range su costi, velocità, collegamenti ferroviari e stradali, interporti, spazi portuali e fondali. Richiederebbe dunque per poter essere realizzato di vincere la sfida con tutti questi nodi. Non come gli altri quindi, ma i porti italiani, con Genova in testa se la potrebbero giocare o quantomeno mantenere vivi i propri spazi di business. Ma il problema più grande è un altro. Dove sviluppare: dice il Dipartimento che "con riferimento agli spazi a terra, sebbene la superficie complessiva dei nostri dieci porti più grandi sia dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam", gli scali italiani mostrano un rapporto tra superfici destinate alla movimentazione di container e numero di container movimentati simile a quello dei porti del Nord Europa. L'esiguità degli spazi rispetto ai grandi porti del Nord, allo stato attuale, sembra penalizzare più l'accesso e le manovre ferroviarie che l'efficienza della movimentazione dei container in ambito portuale. Il dato che emerge sembrerebbe indirizzare le esigenze di programmazione volte ad incrementare la capacità degli scali verso la implementazione di nuove superfici a servizio dei traffici piuttosto che verso nuove opere di accosto. Che fare, quindi, sotto la Lanterna? Puntare su un retroporto che venga rimboccato dalla grande oppure restare un porto "piccolo", ma di nicchia? La geografia dei porti del Mediterraneo sta cambiando velocemente e non a favore dell'Italia. E la concorrenza si andrà intensificando. Meglio attrezzarsi per tempo.

ESPRESSO 2011

- segue



I CONCORRENTI
I colossi del Nord Europa: a sinistra il porto di Amburgo, a destra quello di Brema

LE TAPPE

IL CONTAINER

Negli ultimi 30 anni la domanda di trasporto marittimo di container è cresciuta ad un tasso dell'8-9% annuo, a fronte della crescita annua dell'11% della flotta mondiale

LO STUDIO

Il programma Trans European Transport Networks dell'Ue finanzia lo studio sull'introduzione dei sistemi di trasporto intelligenti nell'area portuale di Amburgo

LA GERMANIA

Negli ultimi venti anni i porti della Germania hanno sostanzialmente raddoppiato la quantità di merci gestite, giungendo a superare i 300 milioni di tonnellate

I progetti di sviluppo della Germania, con gli scali di Amburgo e Brema, rischiano di marginalizzare sempre più il Mediterraneo

Fondamentale proseguire con gli investimenti previsti nelle infrastrutture, solo caricando la merce via treno si può crescere



IN LIGURIA SI GIOCA (ANCHE) SUI TEMPI LA BATTAGLIA FRA INFRASTRUTTURE

Nuovi porti, Vado "stacca" Bettolo

Il terminal Apm pronto a raccogliere la terra di Terzo Valico e scolmatore del Bisagno

GENOVA. Apm Terminals, braccio terminalistico del gruppo Maersk che sta realizzando la nuova piattaforma container di Vado Ligure, ha proposto la scorsa settimana al provveditorato interregionale delle Opere pubbliche una variante al progetto: come riportato nei giorni scorsi l'edizione di Savona del Secolo XIX - la piattaforma (200 mila metri quadrati) non dovrebbe più essere realizzata in parte su terrapieno, in parte su impalcato di cassoni in cemento armato, bensì tutta su terrapieno, e solo il perimetro in cassoni.

Per Gianluigi Miazza, presidente del porto di Savona, questo significherebbe un risparmio di denaro: 60 milioni di euro in meno rispetto al progetto originario da 450 milioni (300 pubblici, 150 privati) sempre che la proposta, già passata in Conferenza dei servizi consultiva, passi la Valutazione d'impatto ambientale e la Conferenza dei servizi in sede deliberante, dove dovrà essere approvata: «In termini di tempo, risparmieremo con i riempimenti circa sei mesi, ma è probabile che l'approvazione della variante ne prenda quattro» osserva Miazza.

Per Carlo Merli, amministratore delegato della Apm Terminals «il nostro impegno finanziario non cambia, mentre con i riempimenti il pubblico dirotterebbe 60 milioni dalla realizzazione della piattaforma a quella dell'estensione della diga foranea, opera che l'Authority deve realizzare per contratto. Sulle tempistiche, rimane l'obiettivo a portare la prima nave in banchina nel primo trimestre del 2018».

La variante di Vado richiama in campo la burocrazia e mette in allarme le associazioni ambientaliste locali, ma nell'ottica di **Autorità portuale** e Apm dovrebbe centrare l'obiettivo del 2018, con l'apertura della piattaforma un anno prima rispetto al Terminal Bettolo in costruzione a Genova (200 mila metri quadrati), la cui apertura è prevista nel 2019. Pronta al 94% e attualmente in fase di "caricatura" - le prove di sopportazione del peso sulla piattaforma - su Bettolo pesa l'inchiesta per mafia a carico della Tecnis, impresa capofila dell'opera, mentre il consorzio Msc-Gip che dovrebbe gestire l'infrastruttura è in attesa di presentare il layout finale del terminal.

Miazza sottolinea come i riempimenti di Vado potrebbero rivelarsi una soluzione per il conferimento dei materiali di smaltimento provenienti dai grandi cantieri attivi in Liguria.

I primi due lotti del Terzo Valico stanno producendo due milioni di metri cubi di terra e roccia, e se la qualità dei materiali (resistenza e compatibilità ambientale) lo consentisse, a Savona potrebbero



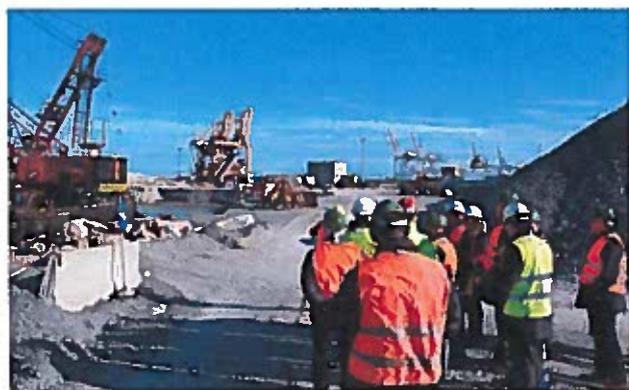
- segue

arrivare i detriti accumulati oggi a Genova nel quartiere del Campasso o nella discarica del Colletto di Stella. Miazza sostiene che anche «lo stesso cantiere per la messa in sicurezza del Bisagno» potrebbe essere fonte per i riempimenti di Vado, ma in tutti questi casi sarà necessario vedere se i tempi delle opere saranno compatibili con la piattaforma, «altrimenti dovremo cercare, come è già successo, il materiale per i riempimenti nelle cave».

Vado potrebbe quindi accogliere quello che le giunte regionali pensavano di poter conferire nel Ribaltamento a mare (71 mila metri quadrati), cioè lo spostamento sul mare delle aree a monte della ferrovia delle aree Fincantieri di Sestri Ponente, opera che invece giace al Consiglio superiore dei Lavori pubblici, da mesi in attesa di un'approvazione definitiva. A Vado infine, per accelerare i tempi, la realizzazione dei cassoni perimetrali potrebbe essere raddoppiata: la Grandi Lavori Fincosit infatti non ha solo un impianto per la produzione di queste strutture nel porto di Vado, ma anche a Genova, nell'area di Multedo: «Si può passare così da tre a sei cassoni al mese» spiega Miazza.

Piattaforma Vado, terra al posto delle palafitte

Vado Ligure - A otto anni dall'Accordo di programma, il progetto della piattaforma multipurpose di Apm-Maersk potrebbe tornare alla versione originaria, che prevedeva il completo riempimento delle fondazioni. Una scelta drastica, quella presentata al Provveditorato interregionale alle opere pubbliche di Genova.



Vado Ligure - A otto anni dall'Accordo di programma, il progetto della piattaforma multipurpose di Apm-Maersk potrebbe tornare alla versione originaria, che prevedeva il completo riempimento delle fondazioni. Una scelta drastica, quella presentata al Provveditorato interregionale alle opere pubbliche di Genova, perché la variante tecnica escluderebbe di fatto l'utilizzo di un sistema "a tavolo rovesciato", che prevedeva una rete di pilastri a sostenere il piano del terminal, in modo da lasciar circolare l'acqua della rata sotto alla struttura stessa. Ma l'ipotesi - alla quale il sindaco Monica Giuliano non oppone resistenza, e che comunque dovrà essere sottoposta alla Valutazione di impatto ambientale prima di una nuova conferenza dei servizi in cui analizzare eventuali prescrizioni - ha già messo in allarme i comitati ambientalisti che negli anni si sono schierati per fermare il progetto di ampliamento portuale o, in seconda battuta, ottenere almeno la soluzione che consentisse la massima circolazione delle acque: «La rada di Vado diventerà un acquitrino», è il loro timore. Non solo: il riempimento totale annullerebbe anche gli sforzi dell'ex sindaco Carlo Giacobbe e dell'assessore provinciale Roberto Peluffo, i quali avevano "conquistato" la struttura sorretta da pilastri dopo una lunga trattativa politica.

- segue

Con il sistema “tutto ferrapieno”, la costruzione del corpo principale della piattaforma verrebbe a costare circa 60 milioni di euro in meno, dato che l'utilizzo di cassoni si ridurrebbe dalle 115 unità previste a solo 52 elementi. Questi verrebbero posizionati solo lungo il perimetro del terminal, mentre la parte interna verrebbe riempita di materiali di scavo (provenienti dall'Aurelia bis e dal Terzo valico). «La soluzione che Apm ha presentato - spiega il presidente dell'Autorità portuale, Gian Luigi Miazza - ha tre elementi che la fanno preferire. Sarà una struttura più solida nel tempo. Il denaro risparmiato verrebbe utilizzato per costruire la nuova diga esterna, per proteggere meglio la piattaforma arrivando al 90% di giornate operative anche in condizioni di mare mosso, come verificato dal Cetena (Centro per gli studi di tecnica navale, ndr) di Genova. Inoltre uno studio di Technital (che fa parte del gruppo di imprese che sta realizzando il terminal, ndr) stima con l'impalcato un tempo di ricambio dell'acqua da 20 a 30 giorni, quindi con una zona di acqua stagnante. Invece è accertato che le correnti passano più al largo e con il riempimento si eliminerebbero i problemi del ristagno e le difficoltà di pulizia all'interno».

Con la rivisitazione del progetto, secondo l'Autorità portuale, migliorerebbero anche le condizioni per la realizzazione del porticciolo previsto a fianco del radicamento a terra della piattaforma, lato levante. Questo però verrebbe realizzato in project financing, ossia attraverso un soggetto privato disposto ad accollarsi l'investimento. In ogni caso, come già anticipato dal *Secolo XIX*, *il pontile della Petrolig verrebbe demolito. Già da alcuni mesi ospita anche le condotte della Esso, poi resterebbe in funzione fino al completamento della piattaforma, sulla quale sono previsti l'accosto e gli impianti petroliferi.*

Bolloré, crescono porti e logistica

Genova - Settore riorganizzato da gennaio 2016. Il gruppo: «Buon momento per i servizi di trasporto e per i terminal in Africa».



Genova - **L'imprenditore francese Vincent Bolloré è l'uomo del momento anche in Italia, per il ruolo che ha assunto nel mondo finanziario (possiede l'8 per cento di Mediobanca) e delle telecomunicazioni del nostro paese.** Le sue mosse in Telecom e le sue ambizioni di acquisto di Mediaset lo hanno posto negli ultimi giorni al centro dell'attenzione nazionale. Ma la vera forza a livello internazionale del gruppo guidato da Bolloré, come mostra l'ultimo bilancio pubblicato nei giorni scorsi, è data dal settore trasporti e logistica, che fattura 6 miliardi di euro sui 10 miliardi complessivi. Il gruppo Bolloré, per cui lavorano 55 mila persone, ha diversificato la proprie attività nello stoccaggio di materie prime energetiche e nei media, oltre che nella logistica. Il 2015 è stato un anno positivo. **L'utile netto consolidato è cresciuto del 157 per cento a 564 milioni di euro. Il risultato operativo è stato di 701 milioni di euro (+8 per cento), mentre il fatturato ha toccato 10,8 miliardi.** L'Ebitda è stato di 1,114 miliardi di euro (+9 per cento). Una nota dell'azienda spiega che questa crescita è dovuta «ai risultati delle attività di trasporto e logistica, che beneficiano del buon momento delle attività di servizi di trasporto nel mondo e dei terminal portuali in Africa».

- segue

Il risultato operativo ha beneficiato anche della «crescita dell'attività logistica petrolifera grazie alle buone performance della distribuzione in Francia e dell'attività logistica e depositi». Anche lo sviluppo dell'attività di comunicazione ha avuto un impatto positivo grazie alla «crescita dei risultati di Havas», con un risultato netto in questo settore cresciuto del 23 per cento, a 172 milioni di euro. Infine il gruppo ha avuto utili anche dallo stoccaggio di elettricità. **Il settore trasporti e logistica è stato oggetto di una riorganizzazione a partire dallo scorso primo gennaio 2016.** Nei conti del 2015, ha generato il 56 per cento del fatturato, il 69 per cento dell'Ebitda e l'81 per cento del risultato operativo. Ha generato un giro d'affari di 6,051 miliardi di euro (+7,5 per cento), un Ebitda di 767 milioni (+5,1 per cento) e un risultato operativo di 569 milioni (+4 per cento), la metà di quello complessivo del gruppo e limitato, come spiega una nota, «dall'aumento degli ammortizzamenti legati all'accelerazione degli investimenti in Africa». Dal primo gennaio 2016 il settore trasporti e logistica è diviso in quattro unità: Bolloré Ports (terminal portuali e agenzie marittime), Bolloré Logistics (fornitura di servizi di trasporto e logistica, ingloba i vecchi marchi fra cui Sdv e Saga), Bolloré Railways (concessioni ferroviarie in Africa) e Bolloré Energy (distribuzione e logistica petrolifera in Francia e Europa). Nel bilancio 2015 è ancora presente la vecchia bipartizione fra Bolloré Logistics e Bolloré Africa Logistics.

La prima rappresenta il 55,6 per cento del fatturato del settore (3,363 miliardi di euro, +9,4 per cento sul 2014), la seconda ha fatturato 2,688 miliardi (+5,2 per cento). Il gruppo, che è quotato alla Borsa di Parigi, ha messo in evidenza nella sua nota sui risultati del 2015 «il buon momento generale delle attività portuali in Africa e delle attività logistiche, particolarmente in Europa e Asia». Al contrario, il calo del valore delle materie prime ha «colpito le attività dei progetti industriali in Africa al servizio dei clienti petroliferi e minerari e le attività dei paesi particolarmente dipendenti dal petrolio (Gabon, Congo, Angola, Mozambico, Nigeria)». L'ultimo grosso investimento portuale ha riguardato, nel giugno 2015, un progetto da 1,5 miliardi di dollari per lo sviluppo di un nuovo terminal container a Tema in Ghana. Meridian Port Services, una joint venture tra Apmt (Maersk), Bolloré Logistics Africa e Ghana Ports and Harbour Authority, svilupperà un nuovo porto da 3,5 milioni di teu e investirà anche nel miglioramento della viabilità per far fronte all'aumento della capacità del nuovo impianto.

L'Informatore Navale

Genova: Laboratorio38, dal mare, riciclo vele per oggetti unici, prodotti artigianali 100% Made in Italy

Genova, 28 marzo 2016 - **LABORATORIO38** vuole essere un laboratorio di emozioni trasformate in materia, il punto di riferimento di coloro che amano il mare e desiderano rispettarlo il piu' possibile cominciando dal riciclo di materiali che nel mare vengono utilizzati per diletto, per sport e per antiche necessita':le vele.

Chi sceglie una creazione **38LAB** lo fa' perche' riconosce nelle sue creazioni alcune delle emozioni che il mare regala, nel viverlo e nel mirarlo e desidera portarle con se' ogni giorno in un oggetto eco-sostenibile

Sono sicuramente persone **UNCONVENTIONAL** poiche' desiderano donare e donarsi una seconda possibilita' e comprendono il valore del riciclo quale seconda vita per alcuni materiali,altrimenti persi e smaltiti in modo inquinante.

Parliamo per ora di vele,percio' dacron,kevlar,nylon rip-stop,maillart ed in casi piu' fortunati antichi cotonati misti.

UNCONVENTIONALperche' associano facilmente le sensazioni e l emozioni ad un materiale e scelgono di portarle/o con se' ogni giorno per non dimenticare.(un ancoraggio ,direi)Parliamo di:

CORAGGIO di affrontare la vita seguendo sempre il proprio cuore e le proprie passioni anche se questo puo' significare immensa fatica ,proprio come quella di chi decide di vivere per mare e dimenticare la paura.

LIBERTA' di concedersi ogni giorno di seguire i propri sogni e farli diventare realta'.

SILENZIO che trovi piu' facilmente veleggiando in mezzo al mare ma anche nella profondita' dell' anima.

RISPETTO E AMORE per la natura e le sue leggi.

La scelta del nome per altro,deriva da un insieme di eventi che hanno caratterizzato la vita di **38LAB**.

Lab e' l'abbreviazione di laboratorio perche' e' con le sole mani che prende forma cio'

- segue

che mentalmente si elabora e s'immagina.

38 l'insieme di due numeri ricorrenti nella vita del creatore del laboratorio, numeri pieni, sinuosi di perfezione ed integrazione e d' infinito.

Ma soprattutto **38** vuole rendere omaggio alla data di nascita di un padre che lasciava quest'esperienza terrena nel momento in cui nasceva l'idea del Lab. E quale scelta migliore di equilibrio ed amore?...

Ecco perché questi numeri saranno ricorrenti, esattamente come il 5.

LABORATORIO38 esegue solo prodotti unici, poiché i materiali usati sono tutti riciclati e quasi mai è possibile trovare vele uguali. Il design è lo stesso, ma la consistenza dei materiali varia da vela a vela. Solo le cime ed i grilli e di alcuni numeri in dacron adesivo sono nuovi e sempre provenienti dal settore nautico.

Negli accessori raffinati si può ritrovare tutta l'esperienza pluriennale suo inventore, che ha studiato nella miglior scuola del mondo: LA VITA, oltre ad aver accumulato esperienza decennale in una grande azienda del settore nautico ed amante il mare come immenso contenitore di emozioni e possibilità,

Inoltre **LABORATORIO38** si avvale della collaborazione di personale altamente qualificato ed estremamente versatile. Il suo lavoro è totalmente **ARTIGIANALE E 100% MADE IN ITALY.**



- segue



La Gazzetta Marittima

La Spezia sollecita la Pontremolese

Urgente il raddoppio della linea ferroviaria come asse strategico per l'Europa

LA SPEZIA – Il vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti Riccardo Nencini ha visitato lunedì 21 marzo il porto della Spezia, accolto presso la sede dell'AP dal presidente dell'Autorità Portuale, Lorenzo Forcieri, dai membri e dai rappresentanti del Comitato Portuale e della comunità portuale, presenti anche il prefetto Mauro Lubatti e il questore Vittorino Grillo.

L'incontro si è svolto presso l'Auditorium del porto dove il vice ministro Nencini ha potuto assistere ad una breve presentazione del porto e dei suoi fattori di successo nonché dei programmi di sviluppo in essere nello scalo spezzino.

"Abbiamo evidenziato le ottime performance del porto spezzino in termini di efficienza operativa e in termini di capacità di attrarre investimenti privati. Dalle parole del viceministro abbiamo colto la reale disponibilità all'ascolto ed alla ricerca di soluzioni rapide e pragmatiche che ci confortano sulle ulteriori possibilità di sviluppo futuro del nostro scalo", ha detto Forcieri.

Il presidente Forcieri e i rappresentanti della comunità portuale hanno sollecitato il vice ministro sul tema del raddoppio della ferrovia Pontremolese, ribadendo come la stessa rappresenti un asse strategico per il collegamento con i mercati del centro sud dell'Europa. Il vice ministro ha convenuto sull'urgenza del completamento della linea e, tradendo la sua formazione di carattere umanistico, ha affermato come La Spezia sia al centro di una piattaforma logistica e commerciale che dal MedioEvo in poi non ha mai smesso di funzionare.

Nencini ha proseguito poi sottolineando che ci saranno presto novità con l'istituzione, la prossima settimana, del Tavolo della Logistica dove verrà concretamente affrontata la questione Pontremolese. Nencini ha anche evidenziato come sia importante la relazione tra città e porto, sottolineando in proposito come sia determinante il fattore tempo per superare il gap esistente tra Italia e resto d'Europa in termini di infrastrutture. La visita è proseguita poi con un sopralluogo nelle aree operative del Molo Fornelli, Terminal Ravano, Terminal del Golfo, Molo Garibaldi e Calata Paita.

La Gazzetta Marittima

Sulla Livorno-Golfo Aranci la nuova “Mega Andrea”

Completamente ristrutturata la nave può trasportare 2000 passeggeri e 550 auto con un’alta velocità operativa



SAVONA-VADO – Giovedì scorso, in perfetta linea con le vacanze di Pasqua, è entrata in linea sulla tratta Livorno-Golfo Aranci la “nuova” Mega Andrea, della compagnia delle navi gialle Corsica Sardinia Elba Ferries.

Tra la primavera e l’estate, la nave effettuerà circa 500 viaggi, toccherà moltissimi porti e servirà quasi tutte le linee della compagnia, affiancando le altre unità della flotta. Da poco uscita dal Cantiere Navalmare di La Spezia, la Mega Andrea è stata oggetto di un attento re-styling, innovazioni tecnologiche e alcune importanti trasformazioni che l’hanno dotata di tutti i requisiti delle nuove costruzioni in termini di sicurezza, qualità e accoglienza. Tutti i lavori strutturali sono stati eseguiti dalla Società Jobson Italia, mentre la Ditta greca Vianadecon, dell’Architetto Antonios Kioukas ha progettato e realizzato tutti gli arredi interni. “Siamo lieti di offrire ai passeggeri gli elevati standard di questa nave, che ci permetteranno di soddisfare ogni tipo di clientela. I servizi di bordo e il comfort della traversata sono in linea con le politiche di accoglienza e sviluppo della compagnia” commenta Raoul Zanelli Bono – direttore commerciale di Corsica Sardinia Elba Ferries, che aggiunge – “con la Mega Andrea, la qualità sulle linee della Corsica e della Sardegna raggiunge altissimi livelli”.

La nave presenterà caratteristiche all’avanguardia, nuove soluzioni architettoniche e una ricca e moderna varietà di ambienti in grado di accontentare ogni esigenza: grandi spazi e luoghi di intrattenimento, aree giochi, sale videogames, boutique, piscina interna, promenade sul mare e 9 modernissimi locali ristorazione ‘a tema’, con una nuova immagine grafica.

Sebastien Romani – direttore del Catering – annuncia le importanti novità: “Sono stati creati nuovi concetti di ristorazione, che rispetteranno le mode, le filosofie di vita, le esigenze salutistiche e le voglie della nostra clientela. Ogni locale avrà un nome e la sua personalità: Dolce Vita, Gusto, Sweet Café, Riviera Lounge, Yellow’s, La Veranda, solo per citarne alcuni” e prosegue “saranno locali moderni, che si distingueranno per arredi e tipologia di offerta, dove prevarranno la qualità e la varietà dei prodotti”. Nei suoi 171 metri di lunghezza, 28 metri di larghezza e 6 ponti praticabili, la Mega Andrea può accogliere 2000 passeggeri e 550 auto e raggiunge una velocità di crociera di 21 nodi. Le cabine saranno 540, di varie tipologie e dimensioni: Holiday, Cruise, Top Class, Lusso e cabine dedicate agli amici a 4 zampe

Si al Marina nel Mediceo

Respinta la richiesta di rinviare presentata dal sindaco



LIVORNO - Era scontato, dopo i vari pronunciamenti del Tar di Firenze e malgrado il fuoco di sbarramento del sindaco Nogarini. Così il comitato portuale dell'Authority labronica ha dichiarato che "la proposta della Società "Porta a Mare Spa" è l'unica risultata ammissibile per una valutazione finalizzata alla attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale" per la realizzazione di un "marina" nel porto mediceo e nella adiacente darsena Nuova. Ne è derivato il via libera formale da parte del Comitato Portuale a individuare nella Società di Trasformazione Urbana "Porta a Mare" (99% Azimut-Benetti e 1% Comune) il soggetto cui rilasciare la concessione demaniale. Alcuni circoli del Mediceo, come noto, si erano proposti in alternativa ma - ha detto Provinciali in comitato - non hanno mai presentato la richiesta documentazione, chiedendo in pratica un "diritto di insistenza" nell'ambito. Tra l'altro l'8 marzo scorso c'era stato anche l'ok della Commissione Tecnica di Valutazione (CTV).

Come ha ricordato l'Autorità portuale, il progetto di trasformazione del Porto Mediceo (e della Darsena Nuova) in approdo turistico fu presentato per la prima volta nel 1997, a seguito dell'approvazione in Regione del Piano Strutturale del Comune di Livorno. Dieci anni dopo, nel 2007, venne sottoscritto un Accordo di Programma presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la quale l'Autorità Portuale si assunse il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per garantire il dettaglio delle previsioni del Piano Strutturale, avviando la redazione di una variante del Piano regolatore Portuale e facendola approvare a dicembre del 2010. Il nuovo Piano regolatore Portuale, approvato in Consiglio Regionale il 25 marzo dell'anno scorso, recepisce i contenuti della variante al PRP approvata nel 2010, prevedendo anche un piccolo approdo nautico nello specchio acqueo della Bellana, da destinare alla nautica sociale. Il sindaco di Livorno ha votato contro in comitato, chiedendo la sospensiva del procedimento essendo in corso d'opera un'istruttoria per passare il waterfront al Comune. La il commissario dell'Authority Gallanti ha rifiutato il rinvio, ricordando comunque che "ci sono ancora i tempi della valutazione del progetto definitivo nella conferenza dei servizi". E il tiro alla fune continua, anche se il round questa volta sembra assegnato alla "Porta a mare Spa".

* * *

Nella riunione di martedì scorso è stato ricordato che il 21 aprile decade definitivamente l'attuale comitato dell'Autorità portuale di Livorno, scaduto il 7 marzo scorso e il cui mandato era stato prorogato per legge per 45 giorni. Il Commissario Gallanti sta inviando in questi giorni le lettere agli enti rappresentati in comitato perché procedano alla designazione o alla conferma dei membri. «Abbiamo chiesto alle organizzazioni sindacali di non attivare le procedure di elezione dei propri componenti ma di procedere ad una loro semplice designazione - ha spiegato Massimo Provinciali - se da una parte, infatti, l'Authority non può lavorare senza avere un comitato portuale pienamente operativo, dall'altra sarebbe stato inopportuno, stante la prossima approvazione del decreto legislativo di riorganizzazione delle Autorità Portuali - che abolirà i comitati così come sono oggi - organizzare le elezioni per eleggere i rappresentanti dei lavoratori". L'Authority ha chiesto alle rappresentanze di far prevenire le designazioni entro il 12 aprile, poter costituire il nuovo comitato in tempo utile per l'esame del bilancio consuntivo del 2015, che per legge deve essere approvato entro fine aprile.

IL FUTURO DEL MEDICEO MALUMORE E PREOCCUPAZIONE TRA I SOCI DEI CIRCOLI

Porto turistico, diportisti già in fibrillazione «Se il costo del posto barca sale, andiamo via»

- LIVORNO -

POCA voglia di parlare e tanta amarezza tra i soci dei circoli nautici del porto. Dopo 10 anni di tira e molla, di ricorsi, di conferme e smentite.

ha dato l'ok alla Benetti di costruire il «Marina», l'ambizioso progetto porto turistico che dovrebbe sorgere a Livorno e fare concorrenza agli altri scali toscani e di tutto il Nord Italia. In questi anni di battaglia, però, i circoli nautici hanno fatto una chiara e spudorata opposizione per paura che il costo di affitto del proprio posto barca salga alle stelle. Una paura più che concreta, considerando il progetto. Per questo motivo i circoli, con a capo lo Yacht Club, hanno fatto un ricorso al Tar, ma il tribunale amministrativo lo ha respinto. E nei giorni scorsi anche livornese ha messo fine a questa querelle consacrandolo il fatto che la Benetti costruirà il porto turistico, con buona pace anche del sindaco Filippo Nogarini che ha detto che il porto appartiene alla città e non può es-

sere privatizzato con il progetto «Marina». Durante le vacanze di Pasqua, soprattutto prima di domenica, alle banchine vicino ai «Piloti» è stato un continuo via-vai di persone. Molti hanno approfittato delle belle giornate per un

CHI VINCE E CHI PERDE

**Ok al «Marina» di Azimut-Benetti
«Ma a noi hanno dato solo tre mesi per presentare un'alternativa»**

bel giro in mare, altri hanno utilizzato le feste per sistemare la barca, pulirla e armarla in vista della stagione estiva. Quasi nessuno, però, si è voluto fermare per parlare, anche se la sensazione è che i soci dei circoli siano in ansia, in attesa di sapere quale sarà il loro destino.

«SE IL COSTO del posto barca salirà alle stelle sarò costretto ad andare via,

portandola da un'altra parte dopo anni fedeltà» ha detto un signore sulla cinquantina accompagnato dalla moglie che è voluto rimanere anonimo. Non ha voluto lasciare la propria identità neanche un socio dello Yacht Club che, però, ha voluto dichiarare tutto il proprio malessere.

«SIAMO molto preoccupati. La bocciatura del nostro ricorso al Tar è una sconfitta. E oltre al danno anche la beffa perché ci ha detto di presentare un piano alternativo, invece di fare il ricorso. Ma dandoci solo tre mesi di tempo. E noi come avremmo potuto fare a pensare a un piano alternativo a un progetto così grande come il «Marina» in soli 90 giorni quando ad altri privati sono stati dati anni?». Insomma, anche se la battaglia sembra già vinta, la rabbia dei soci potrebbe rimescolare per l'ennesima volta le carte in tavola e ribaltare la situazione. Staremo a vedere chi la spunterà.

Niccolò Cecioni

Infrastrutture. Via libera dall' Europa

A Livorno 90 milioni dalla Bei per opere di riassetto dello scalo

Livorno L' **Autorità portuale** di Livorno si prepara a finanziare con 90 milioni, appena ottenuti dalla Bei, gli interventi inseriti nel programma triennale 2016/2018 delle opere pubbliche approvato in novembre dal Comitato **portuale**.

Ad annunciare l' arrivo dei fondi è stato, nei giorni scorsi, il Andrea Kirschen, funzionario della Banca europea degli investimenti, con delega ai finanziamenti in Italia e Malta. Il quale ha fatto sapere che «il management committee dell' istituto ha approvato un prestito all' Authority per un ammontare di 90 milioni ed una durata di 20 anni».

Su un fabbisogno triennale (2016/2018) di 120 milioni di euro, fa sapere l' **Autorità portuale**. «90 saranno quindi messi a disposizione dall' istituto di credito europeo per realizzare opere quali, ad esempio, l' escavo dei fondali prospicienti la darsena Toscana; il dragaggio dell' imboccatura Sud; il rifacimento della calata Bengasi; la realizzazione di un microtunnel per il passaggio dei tubi dell' Eni, l' allargamento del canale di accesso e la costruzione di un nuovo magazzino per i forestali alla radice del terminal Alto Fondale.

L' obiettivo degli interventi, secondo quanto riportato dalla Bei nella web publication form diramata agli inizi di marzo, è quello di rendere Livorno un nodo core delle Reti Ten-T più competitivo ed efficiente».

«Credo che l' attenzione della Bei - ha detto il commissario del **porto** di Livorno, Giuliano Gallanti - sia un segnale importante che testimonia del prestigio e della fiducia che il **porto** di Livorno sta acquisendo in Europa. La Bei svolge un ruolo fondamentale nel finanziamento delle infrastrutture e non può che finanziare opere cantierabili. Chiaramente, il suo supporto è per noi una certificazione di qualità anche per i progetti da cantiere, su cui il **porto** punta molto».

E proprio sui progetti futuri si concentra l' attenzione di Gallanti, in particolare sulla Piattaforma Europa, darsena multipurpose il cui bando di gara è stato pubblicato a gennaio. Bando sul quale gli investitori intenzionati a partecipare hanno tempo sino al 30 giugno per presentare le manifestazioni di interesse. Secondo il numero uno dello scalo labronico, le attenzioni della Bei avranno un effetto positivo sul bilancio dell' ente, che potrà così liberare risorse da destinare all' opera: «Abbiamo a fianco a noi l' Unione europea e la Regione Toscana, continueremo a migliorare lo scalo **portuale** esistente, in attesa che diventi realtà il grande progetto di ampliamento a mare del **porto**».

internazionale del Belgio. L' uomo che proclama la propria innocenza («Non sono un terrorista, non so nulla di terrorismo e neppure di documenti falsi»), stando ai riscontri, avrebbe fornito i documenti falsi allo stesso Salah Abdeslam e a Mohammed Lahlaoui, uno dei due kamikaze di Zaventem. Quest' ultimo, in particolare, risulta essere un marocchino che ha vissuto a Vestone, nel bresciano, tra il 2007 e il 2014, dove è finito ai domiciliari per reati contro il patrimonio e la persona. Due anni fa fu espulso ma anziché tornare in Marocco è andato in Germania. Il transito in Italia di terroristi islamici accende la polemica politica sui servizi segreti: «Un Paese colabrodo, una terra di nessuno» è l' attacco che arriva da Forza Italia.



Per quest'anno attesi su Livorno 413 scali

LIVORNO- OTTOCENTOMILA passeggeri e 413 scali schedulati per il 2016. Stagione delle crociere al via con numeri incoraggianti, che per anche per il 2017 assicurano a Livorno un crescendo di toccate nave che scaleranno il nostro Porto con un programma nutrito di scali anche in home-port parziale. Buone notizie, anticipate da La Nazione due settimane fa, e confermate a conclusione della missione congiunta di Porto di Livorno 2000 e

in Florida per il Sea Trade Cruise Global, la fiera più importante al mondo delle crociere che si è svolta nella città di Fort Lauderdale. Per Porto 2000, la partecipata che gestisce il traffico crociere nel nostro porto, c'erano il presidente, Massimo Provinciali, dai dirigenti Federica Matteucci e Giovanni Paolo Spadoni, da Fa-

brizio Mazzei, port operation manager e da Serena Veroni, responsabile marketing e comunicazione. Un recupero significativo rispetto alla flessione registrata nel 2013 destinato a crescere ancora nel 2017 fino all'auspicato ritorno al traguardo di un milione di passeggeri registrato nel 2012. A Fort Lauderdale si sono consolidati gli accordi in essere con i gruppi armatoriali leader nel settore crociere (Carnival, NCL, Royal Caribbean) che confermano la previsione di incrementare traffici e scali per il 2017. Da segnalare i rapporti con Royal Caribbean con il quale si stanno gettando le basi di un accordo che potrà prevedere l'arrivo a Livorno delle unità più grandi. Con Carnival sono stati confermati i criteri dell'accordo pluriennale in essere e è stata data particolare attenzione al prossimo viaggio inaugurale della nuova nave Carnival Vista previsto a Livorno il 13 giugno

prossimo con a bordo cinquemila passeggeri che scalerà Livorno da maggio ad ottobre ben 18 volte. Con il Gruppo Prestige (NCL, Oceania, Regent Seven Seas) sono state potenziate le opportunità di scalo delle grandi navi come la Norwegian Epic, Spirit e Jade e ad inizio autunno sono previsti scali della Epic in particolare anche in home port parziale, grazie al recente ampliamento del Terminal Alto Fondale che si è dotato di spazi anche per operazioni home port. Importanti anche i contatti con agenti marittimi e tour operator che hanno apprezzato lo stand di 54 metri quadri condiviso con il porto di Piombino e incentrato sulla promozione dei due scali come sistema portuale toscano e gates privilegiati per raggiungere le città d'arte ma anche porte di T accessio dei territori della costa, Livorno, Bolgheri, la Costa degli Etruschi e l'Elba che sono entrate a far parte delle proposte di itinerari complementari ed alternativi della Toscana della Costa.



Focus

Porto 2000

PORTO di Livorno 2000 e hanno partecipato in Florida al Sea Trade Cruise Global, la fiera delle crociere nella città di Fort Lauderdale

VIAGGIO INAUGURALE

La nuova Carnival Vista sbarca il prossimo 13 giugno con cinquemila passeggeri



Gli itinerari

LIVORNO, Bolgheri, la Costa degli Etruschi e l'Elba che sono entrate a far parte delle proposte di itinerari complementari ed alternativi della Toscana della Costa



Civitavecchia, ipotesi green corridor con l'Egitto

Civitavecchia - Si cerca un vettore disposto ad istituire una linea diretta tra Civitavecchia e lo scalo egiziano di Port Said.



Civitavecchia - Nella giornata di ieri Pasqualino Monti, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, **ha ricevuto Galal Elsayy, Ministro Plenipotenziario degli Affari Economici e Commerciali del Governo egiziano.** Una visita che ha posto le basi per una collaborazione nel settore del traffico reefer ed ortofrutticolo tra Italia ed Egitto. «Lavoriamo per incrementare i traffici e, a tal fine, cercheremo di coinvolgere gli armatori interessati al traffico merci di media percorrenza», così **Pasqualino Monti** ha commentato la visita allo scalo laziale di Galal Elsayy.

Il rappresentante del governo egiziano, in visita per la prima volta al porto di Civitavecchia, ha più volte sottolineato, nel corso del colloquio, l'attenzione per il porto laziale per la sua centralità nel Mediterraneo e per le sue caratteristiche di scalo polifunzionale. **La collaborazione dovrebbe riguardare Port Said e si pensa alla creazione di un "green corridor" con il coinvolgimento di un vettore disposto ad istituire una linea diretta tra Civitavecchia e lo scalo egiziano.** «Collegamento di fondamentale importanza - come sottolineato dal Ministro Plenipotenziario - in virtù delle nuove infrastrutture egiziane, ferroviarie ed autostradali, che attraversano il continente africano arrivando fino alla capitale sudafricana Cape Town».

Porto di Civitavecchia: si parla di "Green Corridor" con l'Egitto



CIVITAVECCHIA - Nella giornata di ieri Pasqualino Monti, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, ha ricevuto Galal Elsayy, Ministro Plenipotenziario degli Affari Economici e Commerciali del Governo egiziano. Una visita che ha posto le basi per una collaborazione nel settore del traffico reefer ed ortofrutticolo tra Italia ed Egitto.

Salerno: Il porto fa il punto sui lavori fatti e lo sviluppo dei traffici

Salerno, 29 marzo 2016 - "Porto di Salerno: ultimazione dei lavori di modernizzazione delle infrastrutture portuali e sviluppo dei traffici merci e crocieristici", se ne parlerà giovedì 31 marzo 2016 alle ore 10.00, presso il Circolo Canottieri Irno di Salerno in via Porto 41/43, alla Conferenza stampa per la conclusione degli interventi infrastrutturali di modernizzazione del Porto di Salerno, con il grande dragaggio dei fondali, l'allargamento dell'imboccatura portuale e l'elettificazione delle banchine. Saranno, inoltre, presentate le previsioni di sviluppo dei traffici commerciali e la nuova stagione crocieristica.

Ecco la rete logistica della jihad Bari, prime ammissioni di Jalal

► Parla l'uomo che era al porto pugliese ► Caccia ai contatti del falsario di Salerno quando nello scalo era presente Salah «Avrebbe dei complici anche in Italia»

IL CASO

ROMA Un sedicente avvocato del terrorista iracheno che collabora con la Dda di Bari ed ha già fatto le prime ammissioni e la rete di Ouali, l'autore dei documenti falsi destinati ad alcuni degli attentatori di Bruxelles e Parigi, che comprende l'imam del paesino di Bellizzi. Sono almeno questi gli elementi da cui partono gli investigatori di Antiterrorismo e Ros per ricostruire la rete logistica dei terroristi europei che sembra avere in Italia un nodo importante, per il "trasporto" di persone e, appunto, la fabbricazione di documenti falsi.

LE RIVELAZIONI

La prima traccia porta a Bari dove cinque giorni fa sono stati arrestati due uomini di nazionalità britannica, a loro volta collegati ad altri due arresti importanti fatti nei mesi scorsi. E, soprattutto, resi possibili dal fatto che uno degli arrestati di un mese fa, ha accettato di fare alcune ammissioni. Il capo della rete su cui si indaga a Bari è Mohamad Majid considerato uno dei punti di riferimento in Italia di Ansar al Islam, organizzazione salafita dal 2014 transitata nell'Isis. Majid, arrestato a dicembre, è accusato di aver «permesso di far entrare in Europa soggetti legati al fondamentalismo islamico combattente». Stando alle indagini coordinate dal pm della Dda barese Roberto Rossi solo nei mesi precedenti al suo arresto, Majid è riuscito a far transitare da e per l'Europa almeno dodici miliziani. Tutti usando come "porta" lo scalo marittimo pugliese. Alcune settimane fa, però, gli inquirenti pugliesi sono riusciti a rintracciare anche Rida Shwan Jalal, sedicente avvocato iracheno. Su Jalal si erano interrogati in molti quando, nei mesi scorsi, è emerso che nelle stesse ore in cui la Digos lo rintracciava a Bari in partenza per Atene, Abdel-

slam Salah, il grande ricercato per la strage di Parigi, usava lo stesso scalo per tornare dalla capitale greca.

Jalal non ha voluto dire se conosceva oppure no Salah. Però ha deciso di fare alcune prime dichiarazioni, promettendone altre per i prossimi giorni. Ha ammesso di conoscere alcune persone «accusate di terrorismo» in Iraq e di difenderle in qualità di avvocato. Sono state le sue parole a portare all'arresto dei due britannici. Sia Jalal sia questi ultimi due sono accusati per ora di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e traffico di documenti falsi ma l'ipotesi della Dda di Bari è che siano tutti impiegati nella struttura logistica messa in piedi da Majid. L'informativa del Ros che, con gli arresti dello scorso novembre, ha dimostrato l'esistenza di gruppi legati ad Ansar al Islam ancora attivi in Italia è molto chiara nel definire «la Campania e la Puglia» «propagandini stanziali dell'organizzazione specializzate» nella realizzazione di «documenti falsi».

LA CACCIA AL COMPLICE

Ed è per questo che l'arresto di due giorni fa a Salerno di Djamel Eddine Ouali, accusato dalla procura di Bruxelles di essere il falsario che ha provveduto ai documenti contraffatti di Salah Abdeslam, Mohamed Belkaid e Najim Laachraoui potrebbe portare ad ulteriori sviluppi. Ouali avrebbe dei complici in Italia e sicuramente era ben radicato nella comunità musulmana della zona dove viveva con un parente del locale imam. Secondo le informazioni arrivate dal Belgio, anche grazie ai complici sarebbe stato in grado di confezionare un certo numero di documenti falsi.

LA SEGNALAZIONE

Il suo nome era stato segnalato dalle autorità belghe a gennaio, appena Ouali è entrato in Italia dal Brennero, ma i suoi contatti da

quel momento fino all'ingresso all'ufficio Immigrazione di Salerno per chiedere un permesso di soggiorno venerdì scorso sono tutti da ricostruire. Una vecchia conoscenza italiana è invece il marocchino Mohammed Lahlaoui: l'uomo è stato arrestato in Germania qualche giorno dopo l'attentato di Bruxelles e sul suo telefonino, ha scritto il settimanale Der Spiegel, gli investigatori hanno trovato contatti e sms proprio con Bakraoul. Il marocchino ha vissuto a Vestone, nel Bresciano, tra il 2007 e il 2014; al domiciliari per reati contro il patrimonio e la persona, due anni fa fu espulso ma anziché tornare in Marocco è andato in Germania.

Sara Menafra

© RIPRODUZIONE SU UN'ALTRA

IN POCHI MESI PASSATI DALLA PUGLIA ALMENO DODICI COMBATTENTI IMPORTANTI I CONTATTI CON GLI UOMINI DI ANSAR AL ISLAM

12

I miliziani, potenziali terroristi, che Mohamad Majid sarebbe riuscito a far entrare in Europa

20

I biglietti aerei che l'iracheno Ridhan Jalal avrebbe voluto acquistare a Matera per un volo Bagdad-Parigi



Il kamikaze Khalid El Bakraoul, a sinistra, e Salah Abdeslam

Il console USA Barrosse in visita a Gioia Tauro



Ricordato il ruolo del porto per lo smantellamento delle armi chimiche della Siria

GIOIA TAURO – Il console generale degli Stati Uniti per il Sud Italia, Colombia A. Barrosse, ha fatto visita al porto di Gioia Tauro. Prima di effettuare un tour guidato all'interno dell'area portuale, il console ha incontrato i vertici dell'Autorità portuale. Al suo arrivo è stato accolto dal commissario straordinario aggiunto, Davide Giuseppe Barbagiovanni Minciullo, e dal segretario generale, Saverio Spatafora, che hanno fatto gli onori di casa. La visita si è tenuta, in prima battuta, nella sala presidenziale dove il commissario aggiunto Barbagiovanni ha illustrato la storia del porto e descritto le attività dello scalo, che è il primo porto italiano di transhipment all'interno dei circuiti internazionali del Mediterraneo. Sono stati, quindi, illustrati i progetti in corso d'opera e l'intera programmazione inserita nel Piano delle Opere Triennale. Nel contempo, il commissario aggiunto Barbagiovanni, al fine di offrire una complessiva informazione sulle caratteristiche infrastrutturali eccellenti del porto, ha, altresì, ricordato il ruolo fondamentale svolto dallo scalo di Gioia Tauro in occasione delle operazioni di smantellamento dell'arsenale chimico siriano quando, grazie all'infrastrutturazione dello scalo e all'alta professionalità degli operatori di settore, sono state effettuate, in tutta sicurezza, le attività di trasbordo delle armi siriane. Dal canto suo, il console degli Stati Uniti per il Sud Italia, Colombia A. Barrosse ha ringraziato i vertici dell'Autorità portuale per l'accoglienza e per le informazioni ricevute, in occasione di questa sua prima visita, che serviranno a gettare le basi per una futura collaborazione istituzionale. L'incontro si è concluso con un tour guidato, a bordo di una motovedetta della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro che ha attraversato il canale portuale al fine di offrire al console generale una visione diretta dell'imponenza infrastrutturale del porto.

«Messina-Gioia, matrimonio di convenienza»

Messina - «L'impressione è che con questa operazione il governo voglia utilizzare i porti produttivi di Messina e Milazzo per ripianare i debiti di quello di Gioia Tauro, per rallentare l'agonia di una struttura figlia di una politica assistenziale». Queste le conclusioni del Comitato Stati Generali di Messina



Messina - «L'impressione è che con questa operazione il governo voglia utilizzare i portiproduttivi di Messina e Milazzo per ripianare i debiti di quello di Gioia Tauro, per rallentare l'agonia di una struttura figlia di una politica assistenziale». Queste le conclusioni del Comitato Stati Generali, l'insieme delle associazioni di rappresentanza della città di Messina.

In termini di gettito Iva, spiega il Comitato, la Sicilia produce 2,9 miliardi di euro l'anno, il 23,6% del totale in Italia, al secondo posto dopo la Liguria (4,6 miliardi di euro e 37,5%), mentre la Calabria con 39,1 milioni di euro (0,32% del gettito nazionale) è all'ultimo posto.

Secondo i messinesi, la logica dell'accorpamento Gioia Tauro-Messina-Milazzo è evidente: Milazzo produce otto milioni di tasse portuali l'anno, mentre Gioia Tauro, tornando all'inizio dell'anno ad abbattere le tasse di ancoraggio, ha perso 8,2 milioni di euro di entrate, ripianate dal governo con l'ultima Finanziaria: quattro milioni li metterà l'attuale Autorità portuale di Gioia Tauro, gli altri 4,2 la Regione Calabria.

Per i siciliani, è già chiaro come andrà nei prossimi anni: gli otto milioni saranno pagati da Messina e Milazzo, così che a Gioia Tauro si possa continuare «ad assumere persone da mettere in cassa integrazione a rotazione».

La Gazzetta Marittima

GNL e Canale di Sicilia un workshop ad Augusta

Il punto sulla crescita del comparto e delle infrastrutture di distribuzione in Europa e nel Mediterraneo



ROMA – Conferenza GNL ha fatto il punto sulla situazione internazionale del gas liquefatto, in vista di un workshop del prossimo 13 maggio ad Augusta. Nonostante i prezzi del GNL restino in Asia molto bassi – come d'altronde nel resto del mondo – aumenta ancora la capacità produttiva – scrive Conferenza GNL – e si sviluppano nuove rotte di esportazione. Dopo l'impianto di Sabine Pass negli Stati Uniti, che ha spedito il primo carico verso il Brasile, è adesso la volta del nuovo impianto di Gorgon, nell'Australia Occidentale, da dove è salpata la prima metaniera verso il Giappone.

Intanto in Europa il tema principale del momento resta lo sviluppo delle infrastrutture per la logistica del GNL che richiede una stretta collaborazione transnazionale tra Governi, Autorità portuali e imprese. Importanti incontri di lavoro hanno riguardato l'Italia e la Spagna mentre la Commissione Europea ha approvato e contribuirà alla realizzazione di depositi costieri in Finlandia. Se nel Mediterraneo l'esigenza principale è lo sviluppo del mercato – dice il report di Conferenza GNL – nei Paesi baltici pesa la necessità di ridurre la dipendenza dalle forniture russe. L'alternativa ai gasdotti costituita dai piccoli impianti di GNL è in linea con le strategie energetiche europee e le decisioni del governo finlandese non contrastano con le norme sugli aiuti di Stato e la concorrenza nell'Unione. Forte spinta delle associazioni internazionali per la conferma del limite globale dello 0,5% di tenore di zolfo nei carburanti marittimi dal 2020, in vista delle prossime importanti riunioni in ambito IMO, fermo restando che il limite dello 0,5 sarà in vigore nei mari europei anche in caso di rinvio. La coesistenza di limiti diversi in aree marittime contigue potrà però creare situazioni di difficoltà, come potrebbe essere nel Mediterraneo e in particolare nel Canale di Sicilia, con una fascia costiera sud con il limite del 3,5% e una nord con lo 0,5%.

A conferma della strategicità dell'area del Canale di Sicilia per lo sviluppo degli usi diretti del GNL, negli scorsi giorni è stata rilanciata la notizia dello studio di fattibilità dell'Eni consegnato al ministero dello sviluppo lo scorso 24 febbraio, nell'ambito delle numerose iniziative per la ristrutturazione del sito di Gela.

Del contesto ambientale e delle infrastrutture per il GNL nel Canale di Sicilia si parlerà nel workshop organizzato da ConferenzaGNL il prossimo 13 maggio nella Base navale di Augusta dal titolo: "Italia hub del gas naturale, opportunità GNL per i trasporti marittimi nel Mediterraneo". Di grande interesse anche le nuove strategie dell'India che sceglie decisamente il GNL per sostenere la propria crescita economica in generale e in particolare per l'alimentazione delle ferrovie e dei trasporti terrestri di lunga distanza. Pesa in questa decisione la conferma degli investimenti nei nuovi impianti di produzione del GNL nell'area del Pacifico e dell'Africa orientale che contribuiranno a mantenere bassi i prezzi del metano liquido negli anni a venire.

Nonostante le incertezze regolatorie di questi mesi, con i Governi europei impegnati nel recepimento della direttiva DAFI entro il prossimo novembre, proseguono gli ordini per navi e camion alimentati a GNL sia nell'Europa settentrionale che in quella meridionale. Le ultime novità riguardano Iveco, Rolls-Royce, lo spedizioniere italiano Smet e l'armatore norvegese NSK Shipping.

Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Porto Empedocle: Ordinanza per recupero e smaltimento di un'imbarcazione utilizzata per sbarco di migranti

Porto Empedocle, 28 marzo 2016 - La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle ha emanato le seguenti Ordinanze:

- 16/2016 del 25/03/2016, con cui sono state disciplinate le operazioni di recupero e smaltimento di un'imbarcazione rinvenuta il 19/02/2016 lungo l'arenile in loc. Fungitedda - Torre Salsa del

Comune di Siculiana a seguito di uno sbarco di migranti. Il servizio è stato affidato dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Direzione Regionale delle Dogane della Sicilia (competente in

materia di distruzione di unità utilizzate per reati connessi al fenomeno migratorio) alla SEAP s.r.l. di Aragona. L'attività, debitamente autorizzata dalla Regione Siciliana (Assessorato territorio e ambiente - Servizio 5 demanio marittimo - U.O. S5.8 Ufficio demanio marittimo di Porto Empedocle e Gela), dal WWF Italia onlus (ente gestore della "Riserva Naturale Orientata Torre Salsa") e dall'Autorità Marittima, si svolgerà nei giorni 29 e 30 marzo mediante utilizzo di mezzi meccanici.

E' fatto obbligo di prestare massima attenzione e cautela, con divieto di navigazione, ancoraggio, transito, sosta, pesca, balneazione, sorvolo (a quota inferiore a 50 metri) ed ogni altra attività di superficie e subacquea all'interno degli specchi acquei e delle aree demaniali marittime interessate. Personale della Guardia Costiera condurrà mirate attività di vigilanza al fine di garantire il rispetto delle Ordinanze. Tutte le norme emanate dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle per fini di sicurezza della navigazione e portuale, tutela della pubblica incolumità, salvaguardia ambientale e polizia.

A processo per tangenti e truffa l'ex numero uno del porto di Ashdod

Londra - Tra le accuse anche il lavaggio di denaro sporco: nei guai anche l'ex amministratore delegato dello scalo.



Londra - Il governo israeliano ha deciso di processare **Alon Hassan**, numero uno per lungo tempo del porto di Ashdod, e altre cinque persone, tra cui un altro manager dello scalo.

L'accusa sostiene che Hassan abbia chiesto e ottenuto tangenti, con una frode ai danni del pubblico e del sistema fiscale. Tra le contestazioni anche il lavaggio di denaro sporco.

I magistrati chiedono anche che Hassan restituisca il maltolto e i suoi beni vengano quindi sequestrati. **Gli altri cinque accusati sono: Shuki Sagis, ex amministratore delegato del porto, David Hassan, cugino di Hassan, Yaniv Belter e Uri Belter completano la lista. Dana Logistics è stata citata.**

Panama, c'è la data ufficiale: il Canale apre il 26 giugno

Panama - Lo conferma l'Acip: adesso l'opera è pronta al 97%.



Panama - Dopo il periodo dei continui annunci di ritardi e le incertezze sul completamento dell'espansione del Canale di Panama, la ACP ha comunicato la data ufficiale di apertura del Canale. L'infrastruttura sarà inaugurata il 26 giugno e ad oggi è pronta al 97%. **Nelle settimane immediatamente precedenti al data prevista di apertura, avverranno i test finali.** Il ritardo complessivo, se la data sarà confermata, è pari a 18 mesi.

Fuoriuscita di petrolio dalla nave arenata a Taiwan - VIDEO -

LA T.S.TAIPEI ARENATA E IL MATERIALE IN PARTE RECUPERATO

Taipei, 28 marzo 2016 - Le autorità di Taiwan stanno cercando di contenere una fuoriuscita di petrolio dalla nave container "T.S. Taipei" che si è spezzata in due al largo della costa della città di Taipei.

La nave di 15.487 tonnellate appartenente alla TS Lines si è arenata in una tempesta a circa 300 metri dalla riva, mentre stava navigando da Hong Kong a Keelung Port e Taiwan il 10 marzo.

Venerdì scorso la nave si era quasi spaccata in due, rilasciando l'olio pesante in mare.

Le autorità hanno cercato di ripulire la perdita, ma gli sforzi sono stati ostacolati dal maltempo, che ha lasciato le imbarcazioni di salvataggio in grado di raggiungere il relitto il venerdì per pompare il petrolio.

Il Capo del Dipartimento della qualità dell'acqua Yeh Jiunn ha detto che, oltre alle 242 tonnellate di combustibile pesante, la nave contiene anche materiali tossici, ha riferito la Cina sabato scorso.

Gli ambientalisti hanno avvertito che se la fuoriuscita non è contenuta in tempo, il naufragio, che è vicino a un porto di pesca e ad una centrale nucleare, potrebbe danneggiare l'ecosistema per due o tre anni.