



INDICE



Primo piano:

- **Riforma Portuale**

(The Medi Telegraph, Il Nautilus, L'informatore Navale)

Dai porti:

Trieste:

"...Accordo sindacati-agenzia per il lavoro portuale..."

(Informazioni Marittime)

Napoli:

"...Il Mediterraneo ospita il 18% delle crociere del Mondo..."

(L'informatore Navale, The Medi Telegraph, Ansa)

Messina:

"...Università Messina redigerà piano per zona falcata..." (Ansa)

Notizie da altri porti italiani e stranieri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List



Porti liguri, Delrio spedisce la lettera: Signorini a Genova, Roncallo a Spezia

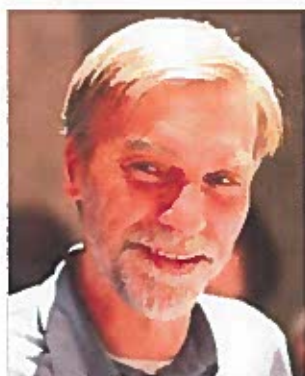
Genova - Il ministro invia alla Regione l'intesa: poi la risposta di Toti e infine l'insediamento dopo l'ok delle commissioni parlamentari.

Genova - "Tieni d'occhio la Pec, che tra oggi e domani arrivano le proposte": sarebbero state più o meno queste, secondo una ricostruzione di una fonte del Secolo XIX/The MediTelegraph, le parole del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, al governatore ligure Giovanni Toti. Il governo avrebbe accelerato sulle nomine per la guida delle nuove Autorità di sistema portuale (Adsp), con il via libera dell'Autorità anticorruzione, almeno per quanto riguarda la Liguria. Se le buste (digitali) non sono ancora pervenute a Genova, di sicuro a Roma c'è già stata la firma per Paolo Emilio Signorini, attuale segretario della Regione, alla presidenza dell'Adsp Genova-Savona e di Carla Roncallo, attuale dirigente Infrastrutture regionale, al vertice dell'Adsp La Spezia-Marina di Carrara. Quindi, nel giro di pochi giorni: intesa, firma e a breve le buste con i nomi dei futuri presidenti. Nomi che fino all'ufficialità non sono scolpiti nel marmo, anche se pare davvero contrario a ogni fairplay pensare che Delrio avvisi Toti dell'imminenza delle buste, per poi servirgli due figure diverse rispetto a quelle su cui si è tessuto, magari dopo pressioni last minute del governo o intervento dell'Anac. **La notizia dell'ok da Roma gira con insistenza ai piani alti della Regione, tanto che dall'ufficio di Roncallo ieri non sarebbe passato solo il sarzanese Giacomo Giampedrone** - che peraltro è l'assessore alle Infrastrutture - ma anche l'attuale segretario generale del porto della Spezia, Davide Santini, che proprio la Regione vedrebbe bene confermato al suo posto in una prospettiva di continuità a seguito dell'accorpamento con Marina di Carrara. Benché la partita dei segretari generali si aprirà a gennaio 2017, perché è ai presidenti che spetta la nomina, non è un mistero che sui loro nomi ci siano pressioni da politica e operatori portuali.

- segue

La colorazione dei due tecnici che guideranno le Adsp è tenue, ma il collaterale dell'intesa Toti-Delrio dovrebbe prevedere segretari generali altrettanto tecnici, ma comunque sostenuti dalla politica: solo, con segno opposto rispetto al loro presidente. Ecco perché Santini è sostenuto dalla Regione alla Spezia, ed ecco perché a Genova c'è la discussione su figure come l'attuale segretario Carena o il dirigente Sanguineri, già apprezzate sotto la gestione di Luigi Merlo - che si dice però non avrebbe visto male nemmeno l'avvocato Lorenzo Cuocolo .

Delrio: “La riforma servirà a rendere competitivo il sistema Paese”



COMO – Il Governo e il ministero delle Infrastrutture non hanno varato la riforma sui Porti “per il gusto di essere nuovi, non è per bisogno di nuovismo, ma per mettere l’Italia nelle condizioni di competere”. Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, nel suo intervento al Forum di Confrtrasporto a Cernobbio.

“La logistica è elemento chiave per lo sviluppo dei prossimi anni. Se avessimo lo stesso sistema logistico della Germania saremmo la prima manifattura in Europa”. Con la [riforma dei porti](#), così come con il piano di investimenti sulla infrastrutture, “si sta finalmente concretizzando uno sguardo largo su uno sviluppo possibile, che non può che essere di sistema”. L’Italia ha bisogno più che mai di “fare sistema”, e la riforma dei Porti va in quella direzione.

“Che senso ha per la Cina ricevere sette delegazioni dal porto di Ancona, e poi altre sette dal porto di Trieste, e così via?. La Cina giustamente ci dice: ‘magari venite una volta sola e fatelo come Italia’. Ecco, la riforma cerca di dare una risposta a questo tipo di problemi. Ma un dato è certo: o si va in quella direzione, oppure l’Italia sarà tagliata fuori dai traffici internazionali”.

Porti, all'estero ritengono il nostro sistema assurdo



di **Tobia Costagliola** - DL News

Ultime (24 ottobre) notizie sulla [riforma portuale](#), anche se ci spicciamo ci vorranno 15/20 anni per mettere a norma strutture e istituzioni. All'estero dicono che il nostro sistema è ridicolo e assurdo non può andare avanti così.

ANVERSA. Sono stato in Belgio per "diporto" e ho chiesto ad un amico belga di spiegarmi come fosse organizzato il porto di Anversa (nella foto). La prima risposta è stata molto semplice: "Struttura puramente commerciale gestita da 'commerciali' e 'tecnici', senza politici, senza clientelismi, senza privilegi e senza discriminazioni. Studio, ricerca, aggiornamento sia tecnico che commerciale, con continuo monitoraggio dei cambiamenti in corso a livello mondiale. Tutti elementi che producono quella efficienza ed affidabilità che attirano i finanziamenti necessari agli investimenti che riescono sempre ad avere un adeguato 'ritorno'. Inoltre, siamo molto attenti ai finanziamenti della Comunità Europea che cerchiamo di utilizzare velocemente su progetti già esistenti e non da inventare ad hoc" (prima bordata).

Altra domanda: "Ma lo Stato e i politici non intervengono mai?" Risposta: "Solo su nostre richieste ben precise e circostanziate, senza condizionamenti di nessun tipo e sempre nell'ambito delle regole comunitarie e per opere di reale utilità nazionale. Mi rendo conto che tutto ciò per voi italiani sembra impraticabile, a giudicare dalle informazioni che continuamente ci giungono dall'Italia. Siamo spesso ammirati e sorpresi per la validità di alcuni vostri progetti e alcuni vostri programmi che potrebbero procurarci qualche preoccupazione se foste capaci di realizzarli nei tempi annunciati (seconda bordata). Ma ormai ci siamo abituati al fatto che dopo tanti proclami e decisioni concrete è ben poco quello che viene realizzato. Noi qui riteniamo che il vostro sistema sia ridicolo ed assurdo; non potete andare avanti così! Eppure considerando la posizione geografica di alcuni porti e le potenzialità dei vostri territori dell'entroterra con strade, ferrovie, fiume e sistemi idroviari esistenti o da costruire, potreste, coprire il 'gap' che vi separa dai porti del Nord Europa e diventare anche più competitivi. Dovremmo preoccuparcene, ma ci rendiamo conto che, anche se tutto partisse perfettamente, da domani, sarebbero necessari 15/20 anni per raggiungere il nostro attuale livello...ma, nel frattempo, noi non staremo a guardare e scommetto che saremo sempre più avanti di voi di 15/20 anni..." (terza bordata).

RAVENNA - Purtroppo, ciò che sta succedendo in Italia sembra dar ragione al mio amico. Eravamo tanto fiduciosi nella Riforma dei Porti, primo passo avanti verso la riduzione o eliminazione di quel "gap" sopra citato ma le notizie che ci pervengono da Roma e da qualche porto sono piuttosto sconcertanti. Dopo l'annuncio della nomina dei primi tre presidenti di Autorità di Sistema Portuali (Trieste, Ancona e Taranto) si attendeva ad horas la nomina definitiva di tutti i presidenti ma, nonostante i nomi fossero stati già individuati, tutta la "procedura" sembra essersi improvvisamente arrestata. Andrea Moizo, da *Ship2shore*, anticipa coraggiosamente quello che molti pensano ma che nessuno osa dire: "La riforma, in vigore formalmente da metà settembre, è da allora rimasta al palo. Prima impantanata nella melma del più vieto e squallido spoils system politico, poi, riferiscono fonti romane, inchiodata al veto di Palazzo Chigi. Ricevuta finalmente la lista dei nuovi 15 presidenti su cui da poco il titolare del Mit Graziano Delrio avrebbe trovato la quadra coi presidenti delle Regioni, l'avrebbe rispedita al mittente, adducendo la persistente assenza del decreto ministeriale che dovrebbe definire (attuando compiutamente quelle poche norme transitorie contenute nel decreto legislativo di riforma) la transizione al nuovo regime. Che sia vero, falso o un ulteriore escamotage per avvicinarsi al 4 dicembre, quando nei piani del governo la vittoria referendaria riporterà in capo a Roma l'esclusiva competenza sulla materia portuale, poco importa".

- segue

Altra sorprendente notizia riportata da A.Moizo: "Sui bilanci delle Ap tutta la schizofrenia della riforma. Contrordine ministeriale: i Comitati Portuali Morenti dovranno deliberare in pochi giorni la previsione di spesa per il 2017 delle Autorità di Sistema Portuali".

È facilmente prevedibile la grande confusione, i disguidi, le difficoltà amministrative e contabili per questa decisione "dopo che nemmeno un mese fa lo stesso ministero aveva intimato alle AP di evitare 'atti che per il contenuto o per la durata siano suscettibili di incidere sulle competenze relative alla programmazione e pianificazione dei nuovi enti'".

La Riforma Portuale, tanto necessaria già dal 1994 (cioè sin dalla data dell'ultima riforma), si poneva e si pone ancora l'obiettivo della semplificazione burocratica, la promozione di centri decisionali strategici (Autorità di Sistema Portuali), riorganizzazione amministrativa, azioni per la logistica e portualità quali: semplificazioni su escavi e dragaggi nel "Collegato Ambientale", collegamenti "ultimo miglio" (ferrovie), revisione progetti superati e sblocco degli investimenti. Ebbene, dopo 10 anni di gestazione, ora è tutto fermo. Alcuni esempi significativi:

Ravenna: L'escavo del Canale Candiano, linfa vitale per il traffico del Porto, è ancora "opera morta". Nel frattempo, molti imprenditori fremono come cavalli scalpitanti al nastro di partenza. Uno per tutti: Milano Finanza del 15 ottobre riporta una intervista al presidente della CMC di Ravenna (La prestigiosa Co-op delle Costruzioni che opera a livello internazionale): "La sfida per il futuro dell'Italia inizia dai porti. E dal modo in cui sapranno intercettare il flusso di merci dall'est e smistarlo su gomma e su rotaia nel resto del Paese e dell'Europa. Proprio per questo a me piace pensare all'Italia come alla banchina del Mediterraneo", ha detto Massimo Matteucci, presidente del 'general contractor' Cmc Ravenna. "Noi questa sfida siamo pronti a coglierla".

Genova: Fermi investimenti per 340 milioni. Marco Imarisio, sul *Corriere della Sera* del 22 ottobre riporta: "Sembrava una formalità. Invece i funzionari del ministero delle Finanze, nelle vesti di Revisori dei conti, hanno bloccato investimenti per 340 milioni di euro, da spendere subito per migliorare le strutture, bloccando il rinnovo delle concessioni per tre terminal del Porto di Genova. A leggere le motivazioni del diniego, la causa principale dello stop è proprio l'imminenza della riforma e del futuribile nuovo regolamento degli 'appalti' per i terminal, allo studio del Parlamento da circa 10 anni. Ma c'è un piccolo dettaglio che non torna. Il primo della classe, quello che aveva fatto i compiti a casa, è stato l'unico a finire dietro la lavagna. A Genova hanno adottato procedure più severe, pubblicità più vasta e prolungata e attribuzioni più 'tirchie' ai vari terminalisti, che hanno avuto in dote meno anni di concessione a fronte di maggiori investimenti.

TRIESTE. "Nell'ultimo anno - continua Imarisio sul *Corsera* - il porto di Trieste ha dato una proroga di 60 anni a fronte di investimenti per 180 milioni di euro e un'altra da 50 anni per 33 milioni, limitandosi a una pubblicità a favore di eventuali offerte concorrenti esposta per 20 giorni all'albo pretorio dell'ente. Il porto di Livorno ha concesso 10 anni a un terminalista in cambio di 11 milioni. E così hanno fatto La Spezia, Savona, Napoli, sempre affidandosi a procedure di avviso più veloci e circoscritte. [...] Come dicono i manager di Assiterminal, 'gli altri scali nostrani ridono'. Ma le risate più grasse sul sistema Italia le stanno facendo i porti di Anversa, Rotterdam, Amburgo, che ogni giorno competono con Genova per attrarre traffico dal nord Europa". Come si vede, tutto rientra nel "ridicolo" di cui parla sopra il mio amico belga.

Quanto sopra descritto è piuttosto preoccupante e deludente. E se il 4 dicembre vincessero il NO? Tutto dipenderà dai nuovi scenari che ne conseguiranno e, naturalmente, mentre si darà corso ad una nuova riforma o ad una modifica di quella già pronta, passerà altro tempo, i porti continueranno a "languire", "i cavalli a scalpitare" e il mio amico belga, insieme a tutti i porti del Nord Europa, continuerà a ridere...

Trieste, accordo sindacati-agenzia per il lavoro portuale

Alpt Trieste, agenzia per il lavoro portuale e le organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Mare, Clpt – Usb e Ciu – Unionquadri, hanno raggiunto un accordo per l'avvio delle attività dell'agenzia. Tale intesa, di valore strategico per il [porto di Trieste](#), contiene importanti temi programmatici per la contrattazione di secondo livello.

In particolare, si legge in una nota dell'Alpt, sono state affrontate le questioni delle relazioni sindacali prefigurando un modello partecipativo e di gestione preventiva nei conflitti sindacali, un piano di formazione professionale che valorizzi al massimo la polivalenza dei lavoratori, e sono stati definiti un regolamento interno e un codice disciplinare basato sui principi condivisi.

L'accordo prevede altresì che per i mesi di ottobre e novembre siano mantenuti, per tutti i lavoratori, i trattamenti già corrisposti al personale della società Minerva, ivi compresa l'indennità di euro 11,45 a titolo di "premio presenza".

Il Mediterraneo ospita il 18,7% delle crociere del mondo. Napoli in calo, serve più sinergia tra operatori e città



Settore crocieristico al centro dell'apertura della seconda giornata di Shipping and the Law

Napoli, 26 ottobre 2016 – L'impatto economico delle crociere in Europa è di 17 miliardi di euro, una cifra che vede la ricaduta maggiore sull'Italia, dove il peso del settore sul suo Pil tocca quota 4 miliardi di euro. Nel 2015 30 milioni di crocieristi hanno navigato nel Mediterraneo e di questi la quota più consistente, undici milioni, ha scelto di fare tappa in Italia. Sono questi alcuni dei dati emersi oggi nel corso della seconda e ultima giornata della VII edizione di *Shipping and the Law*, in corso a Napoli, organizzato da **Francesco Saverio Lauro**.

In primo piano, nella sessione di apertura, c'è stato infatti il mercato crocieristico con la partecipazione delle tre maggiori compagnie che operano nel Mediterraneo: Msc, Costa e Royal Caribbean. *"Il Mediterraneo - ha spiegato Leonardo Massa, country manager per l'Italia di Msc - è l'area di core business per noi e infatti la nuova ammiraglia Msc Meraviglia viaggerà proprio qui dal giugno 2017 con le sue crociere di sette giorni. Siamo sempre attenti agli eventi geopolitici che spesso ci costringono a variare le rotte, ma siamo anche pronti ad accettare nuove sfide, come quella che dal 2017 ci porterà a Saranda, in Albania"*. Tra i temi emersi anche **la correlazione diretta, espressa attraverso i dati di Banca d'Italia, tra dotazione infrastrutturale degli scali e movimentazione dei passeggeri delle crociere**, un tema che ha spostato il confronto anche sul porto di Napoli che nel 2017 dovrebbe perdere 300.000 crocieristi: *"L'Italia - ha sottolineato infatti Karina Santini, manager per lo sviluppo dei porti del Med di Royal Caribbean - è un asset strategico per la nostra compagnia, ma temiamo le dinamiche difficili della catena di soggetti coinvolti nei luoghi su cui investiamo. Nel Mediterraneo il settore cresce ma devono crescere anche le infrastrutture e i porti per poter accogliere i turisti, per questo abbiamo bisogno di un interlocutore valido e deciso che abbia iter sicuri, tempi certi"*. Un'esigenza a cui ha risposto Ivano Russo, del Ministero delle infrastrutture: *"Con la riforma che stiamo attuando - ha spiegato - non avremo più 24 porti che vanno in giro per il mondo a presentare offerte risibili agli occhi dei grandi operatori internazionali di merci e passeggeri, ma potremo competere meglio in un quadro di coordinamento nazionale. Stiamo lavorando anche sulle infrastrutture, come a Palermo, dove dopo vent'anni abbiamo posto le precondizioni per costruire il terminal crociere, ma anche a Civitavecchia dove il mese prossimo partono i lavori per il nuovo terminal e lavoriamo anche per migliorare i porti di Livorno e La Spezia, senza dimenticare le nuove destinazioni: nel 2017 anche Taranto avrà i primi attracchi di crociere"*.

- segue

Una delle prospettive per Napoli potrebbe essere anche quella di **"proseguire il lavoro iniziato alla fine degli anni '90** – ha spiegato Francesco Saverio Lauro – **quando da presidente dell'autorità portuale aprì la zona del Beverello alla città, aprì la darsena Borbonica e iniziammo i lavori sul molo San Vincenzo per creare un approdo per grandi yacht e piccole navi da crociera. Il lavoro che avviò doveva proseguire anche con le indicazioni di Stefano Boeri comprendeva anche attività ricreative e per il tempo libero che avrebbero vivacizzato l'area portuale turistico-passeggeri sita ad occidente del porto per 16 ore al giorno e che potrebbe essere ripreso perché lo scalo sia sempre più strettamente legato alla città".** E la necessità di un rapporto più stretto con le città-scalo è stato sottolineato anche da Massimo Brancaloni, vicepresidente di Costa Crociere: **"La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Napoli deve però ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi".** Sul tema, l'assessore al mare del Comune di Napoli Daniela Villani ha lanciato l'idea di **"un tavolo tra l'amministrazione comunale e gli operatori delle crociere e gli altri attori coinvolti per un'offerta sempre migliore. Penso allo scalo come una prima vetrina di Napoli, coinvolgendo le nostre eccellenze come ad esempio gli artigiani di San Gregorio Armeno, sia alla stazione Marittima che ai vicini giardini di Molosiglio".**

E la necessità di un rapporto più stretto con le città-scalo è stato sottolineato anche da Massimo Brancaloni, vicepresidente di Costa Crociere: *"La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Napoli deve però ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi".*

La seconda giornata di Shipping and the Law ha poi preso in esame anche le trasformazioni tecnologiche in atto nel confronto su *"Shipping e Big Data in the Era of Digitalization"*, che ha trattato del crescente uso della gestione di dati digitali e analisi delle prestazioni a distanza, con particolare riferimento alla sicurezza informatica e alla proprietà dei dati nello shipping. Presieduta dall'esperto del settore Philippe Holthof e dal presidente di ATENA-Associazione Italiana di Tecnica Navale Alberto Moroso, vedrà gli interventi di Carmelo Cartalemi, Senior Engine Portfolio Manager di Winterthur Gas & Diesel, e Mikael Sandberg, Wärtsilä Digitalization Team Member e, tra i panelist: il CEO LGR di Navigazione Leonardo Rondinella, il CEO di Perseveranza SpA di Navigazione Umberto D'Amato; Marcel van Haaren, Senior Sales Manager di Alfa Laval Exhaust Gas Cleaning; Luigi Abbruzzese, Innovation Manager IEMLab e Alessandro Pescetto, Sector Manager Marine Software Solutions and Ship Performance Monitoring di Rina SpA.

I lavori della mattinata sono terminati con la sessione *"Looking to the Future"*, presieduta dal presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma Andrea Garolla di Bard. Alla discussione sulle prospettive dello shipping e le slide nel futuro per le nuove generazioni di armatori hanno partecipato: il decano degli armatori italiani Peppino D'Amato, presidente di Perseveranza SpA di Navigazione; Giacomo Gavarone, commercial manager di Rimorchiatori Riuniti S.p.A; Lorenzo Maticena di Caronte & Tourist; Yannis Triphillis.

I lavori si concluderanno infine nel pomeriggio di mercoledì con una *mock mediation* e una *mock arbitration*, ovvero la simulazione di una mediazione e di un arbitrato marittimo, con un collegio arbitrale d'eccezione di cui faranno parte il presidente della LMAA-London Maritime Arbitrators' Association Clive Aston e il suo past president Christopher Moss e il noto solicitor londinese Peter Jago, partner MFB, mentre il ruolo di *mediator* sarà interpretato da Jonathan Lux, mediatore di Stone Chambers. Le parti saranno interpretate da Leonardo Rondinella, CEO di LGR di Navigazione e Yannis Triphillis, membro del comitato esecutivo Hellenic Chamber of Shipping Lawyers e saranno assistite dagli avvocati David Pittarge di Hill Dickinson LLP e dall'avvocato Francesco S. Lauro, Studio Legale Lauro

Il Mediterraneo ospita più del 18% delle crociere mondiali

Napoli - Settore crocieristico al centro dell'apertura della seconda giornata del convegno Shipping and the Law di Napoli.



Napoli - L'impatto economico delle crociere in Europa è di 17 miliardi di euro, una cifra che vede la ricaduta maggiore sull'Italia, dove il peso del settore sul suo Pil tocca quota 4 miliardi di euro. **Nel 2015 30 milioni di crocieristi hanno navigato nel Mediterraneo e di questi la quota più consistente, undici milioni, ha scelto di fare tappa in Italia.** Sono questi alcuni dei dati emersi oggi nel corso della seconda e ultima giornata della VII edizione di Shipping and the Law, in corso a Napoli, organizzato dall'avvocato Francesco Saverio Lauro. In primo piano, nella sessione di apertura, c'è stato infatti il mercato crocieristico con la partecipazione delle tre maggiori compagnie che operano nel Mediterraneo: Msc, Costa e Royal Caribbean. «Il Mediterraneo - ha spiegato **Leonardo Massa, country manager per l'Italia di Msc** - è l'area di core business per noi e infatti la nuova ammiraglia Msc Meraviglia viaggerà proprio qui dal giugno 2017 con le sue crociere di sette giorni. Siamo sempre attenti agli eventi geopolitici che spesso ci costringono a variare le rotte, ma siamo anche pronti ad accettare nuove sfide, come quella che dal 2017 ci porterà a Saranda, in Albania».

Tra i temi emersi anche la correlazione diretta, espressa attraverso i dati di Banca d'Italia, tra dotazione infrastrutturale degli scali e movimentazione dei passeggeri delle crociere, un tema che ha spostato il confronto anche sul porto di Napoli che nel 2017 dovrebbe perdere 300.000 crocieristi: «L'Italia - ha sottolineato infatti Karina Santini, manager per lo sviluppo dei porti del Med di Royal Caribbean - è un asset strategico per la nostra compagnia, ma temiamo le dinamiche difficili della catena di soggetti coinvolti nei luoghi su cui investiamo. **Nel Mediterraneo il settore cresce ma devono crescere anche le infrastrutture e i porti per poter accogliere i turisti, per questo abbiamo bisogno di un interlocutore valido e deciso che abbia iter sicuri, tempi certi.**».

- segue

Un'esigenza a cui ha risposto Ivano Russo, del Ministero delle infrastrutture: «Con la riforma che stiamo attuando - ha spiegato - non avremo più 24 porti che vanno in giro per il mondo a presentare offerte risibili agli occhi dei grandi operatori internazionali di merci e passeggeri, ma potremo competere meglio in un quadro di coordinamento nazionale. Stiamo lavorando anche sulle infrastrutture, come a Palermo, dove dopo vent'anni abbiamo posto le precondizioni per costruire il terminal crociere, ma anche a Civitavecchia dove il mese prossimo partono i lavori per il nuovo terminal e lavoriamo anche per migliorare i porti di Livorno e La Spezia, senza dimenticare le nuove destinazioni: nel 2017 anche Taranto avrà i primi attracchi di crociere».

Una delle prospettive per Napoli potrebbe essere anche quella di «proseguire il lavoro iniziato alla fine degli anni '90 - ha spiegato Francesco Saverio Lauro - quando da presidente dell'autorità portuale aprii la zona del Beverello alla città, aprimmo la darsena Borbonica e iniziammo i lavori sul molo San Vincenzo per creare un approdo per grandi yachts e piccole navi da crociera. Il lavoro che avviavi doveva proseguire anche con le indicazioni di Stefano Boeri comprendeva anche attività ricreative e per il tempo libero che avrebbero vivacizzato l'area portuale turistico-passeggeri sita ad occidente del porto per 16 ore al giorno e che potrebbe essere ripreso perché lo scalo sia sempre più strettamente legato alla città». E la necessità di un rapporto più stretto con le città-scalo è stato sottolineato anche da Massimo Brancaloni, vicepresidente di Costa Crociere: **«La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Napoli deve però ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi».**

Sul tema, l'assessore al mare del Comune di Napoli Daniela Villani ha lanciato l'idea di «un tavolo tra l'amministrazione comunale e gli operatori delle crociere e gli altri attori coinvolti per un'offerta sempre migliore. Penso allo scalo come una prima vetrina di Napoli, coinvolgendo le nostre eccellenze come ad esempio gli artigiani di San Gregorio Armeno, sia alla stazione Marittima che ai vicini giardini di Molosiglio». E la necessità di un rapporto più stretto con le città-scalo è stato sottolineato anche da Massimo Brancaloni, vicepresidente di Costa Crociere: **«La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Napoli deve però ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi».**

- segue

La seconda giornata di Shipping and the Law ha poi preso in esame anche le trasformazioni tecnologiche in atto nel confronto su "Shipping e Big Data in the Era of Digitalization", che ha trattato del crescente uso della gestione di dati digitali e analisi delle prestazioni a distanza, con particolare riferimento alla sicurezza informatica e alla proprietà dei dati nello shipping. Presieduta dall'esperto del settore Philippe Holthof e dal presidente di Atena-Associazione Italiana di Tecnica Navale Alberto Moroso, vedrà gli interventi di Carmelo Cartalemi, Senior Engine Portfolio Manager di Winterthur Gas & Diesel, e Mikael Sandberg, Wärtsilä Digitalization Team Member e, tra i panelist: il CEO LGR di Navigazione Leonardo Rondinella, il ceo di Perseveranza SpA di Navigazione Umberto D'Amato; Marcel van Haaren, Senior Sales Manager di Alfa Laval Exhaust Gas Cleaning; Luigi Abbruzzese, Innovation Manager IEM-Lab e Alessandro Pescetto, Sector Manager Marine Software Solutions and Ship Performance Monitoring di Rina SpA.

I lavori della mattinata sono terminati con la sessione "Looking to the Future", presieduta dal presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma Andrea Garolla di Bard. **Alla discussione sulle prospettive dello shipping e le sfide nel futuro per le nuove generazioni di armatori** hanno partecipato: il decano degli armatori italiani Peppino D'Amato, presidente di Perseveranza SpA di Navigazione; Giacomo Gavarone, commercial manager di Rimorchiatori Riuniti S.p.A; Lorenzo Matacena di Caronte & Tourist; Yannis Triphillis. I lavori si concluderanno infine nel pomeriggio di mercoledì con una mock mediation e una mock arbitration, ovvero la simulazione di una mediazione e di un arbitrato marittimo, con un collegio arbitrale d'eccezione di cui faranno parte il presidente della Lmaa-London Maritime Arbitrators' Association Clive Aston e il suo past president Christopher Moss e il noto solicitor londinese Peter Jago, partner MFB, mentre il ruolo di mediator sarà interpretato da Jonathan Lux, mediatore di Stone Chambers. Le parti saranno interpretate da Leonardo Rondinella, ceo di LGR di Navigazione e Yannis Triphillis, membro del comitato esecutivo Hellenic Chamber of Shipping Lawyers e saranno assistite dagli avvocati David Pitlarge di Hill Dickinson LLP e dall'avvocato Francesco S. Lauro, Studio Legale Lauro.

Crociere: Med ha 18,7% mercato mondiale ma è in calo da 2013

Incontro a Napoli. Armatori, rapporto più stretto con città

Il Mediterraneo ospita il 18.7% del traffico mondiale delle crociere, una cifra che resta alta ma è scesa di tre punti percentuali rispetto al 2013. Il dato è stato sottolineato da Umberto Masucci, presidente del Propeller Club Napoli nel corso dell'incontro sulle prospettive del settore nell'area che si è svolto oggi a Napoli nell'ambito di Shipping and the Law, la due giorni sull'economia del mare organizzata da Francesco Saverio Lauro. Il settore resta comunque di grandi prospettive, visto che l'impatto economico delle crociere in Europa è di 17 miliardi di euro, una cifra che vede la ricaduta maggiore sull'Italia, dove il peso del settore sul suo Pil tocca quota 4 miliardi di euro. Nel 2015, 30 milioni di crocieristi hanno navigato nel Mediterraneo e di questi la quota più consistente, undici milioni, ha scelto di fare tappa in Italia. Alla discussione hanno partecipato le tre maggiori compagnie che operano nell'area: Msc, Costa e Royal Caribbean. "Il Mediterraneo - ha spiegato Leonardo Massa, country manager per l'Italia di Msc - è l'area di core business per noi e infatti la nuova ammiraglia Msc Meraviglia viaggerà proprio qui dal giugno 2017 con le sue crociere di sette giorni. Siamo sempre attenti agli eventi geopolitici che spesso ci costringono a variare le rotte, ma siamo anche pronti ad accettare nuove sfide, come quella che dal 2017 ci porterà a Saranda, in Albania". Tra i temi emersi anche la correlazione diretta, espressa attraverso i dati di Banca d'Italia, tra dotazione infrastrutturale degli scali e movimentazione dei passeggeri delle crociere, un tema che ha spostato il confronto anche sul porto di Napoli che nel 2017 dovrebbe perdere 300.000 crocieristi: "L'Italia - ha sottolineato infatti Karina Santini, manager per lo sviluppo dei porti del Med di Royal Caribbean - è un asset strategico per la nostra compagnia, ma temiamo le dinamiche difficili della catena di soggetti coinvolti nei luoghi su cui investiamo. Nel Mediterraneo il settore cresce ma devono crescere anche le infrastrutture e i porti per poter accogliere i turisti, per questo abbiamo bisogno di un interlocutore valido e deciso che abbia iter sicuri, tempi certi". Una esigenza a cui ha risposto Ivano Russo, del Ministero delle infrastrutture: "Con la riforma dei porti che stiamo attuando - ha spiegato - non avremo più 24 porti che vanno in giro per il mondo a presentare offerte risibili agli occhi dei grandi operatori internazionali di merci e passeggeri, ma potremo competere meglio in un quadro di coordinamento nazionale. Stiamo lavorando anche sulle infrastrutture, come a Palermo, dove dopo vent'anni abbiamo posto le precondizioni per ostruire il terminal crociere, ma anche a Civitavecchia dove il mese prossimo partono i lavori per il nuovo terminal e lavoriamo anche per migliorare i porti di Livorno e La Spezia, senza dimenticare le nuove destinazioni: nel 2017 anche Taranto avrà i primi attracchi di crociere". E la necessità di un rapporto più stretto con le città-scalo è stato sottolineato anche da Massimo Brancaleoni, vicepresidente di Costa Crociere: "La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte". (ANSAMED).

Crociere, in Europa business da 17 miliardi

A Napoli si chiude meeting Shipping and the Law



(ANSA) - NAPOLI, 26 OTT - L'impatto economico delle crociere in Europa è di 17 miliardi di euro, una cifra che vede la ricaduta maggiore sull'Italia (4 miliardi). Nel 2015, 30 milioni di crocieristi hanno navigato nel Mediterraneo e di questi la quota più consistente, undici milioni, ha scelto di fare tappa in Italia. Sono questi alcuni dei dati emersi oggi nel corso della seconda e ultima giornata della VII edizione di Shipping and the Law. In primo piano, nella sessione di apertura, c'è stato il mercato crocieristico con la partecipazione delle tre maggiori compagnie che operano nell'area: Msc, Costa e Royal Caribbean.

"Il Mediterraneo - ha spiegato Leonardo Massa, country manager per l'Italia di Msc - è l'area di core business per noi e infatti la nuova ammiraglia Msc Meraviglia viaggerà proprio qui dal giugno 2017 con le sue crociere di sette giorni. Siamo sempre attenti agli eventi geopolitici che spesso ci costringono a variare le rotte, ma siamo anche pronti ad accettare nuove sfide, come quella che dal 2017 ci porterà a Saranda, in Albania". Tra i temi emersi anche la correlazione diretta, espressa attraverso i dati di Banca d'Italia, tra dotazione infrastrutturale degli scali e movimentazione dei passeggeri delle crociere, un tema che ha spostato il confronto anche sul porto di Napoli che nel 2017 dovrebbe perdere 300.000 crocieristi: "L'Italia - ha sottolineato Karina Santini, manager per lo sviluppo dei porti del Med di Royal Caribbean - è un asset strategico per la nostra compagnia, ma temiamo le dinamiche difficili della catena di soggetti coinvolti nei luoghi su cui investiamo. Nel Mediterraneo il settore cresce ma devono crescere anche le infrastrutture e i porti per poter accogliere i turisti, per questo abbiamo bisogno di un interlocutore valido e deciso che abbia iter sicuri, tempi certi". (ANSA).

Porti: università Messina redigerà piano per zona falcata

Previste indagini strumentali per bonifiche



(ANSA) - MESSINA, 26 OTT - Sarà l'università di Messina a redigere il Piano di caratterizzazione di alcune aree della Zona Falcata. Si tratta di un ulteriore, decisivo passo avanti per la riqualificazione dell'area. Se il Patto per la Falce, infatti, serve a dotare le istituzioni del territorio dello strumento urbanistico - il Piano Regolatore del Porto - necessario per attuare una progettualità di rilancio, in assenza della bonifica, le azioni previste dallo stesso Piano rimarrebbero del tutto inattuate. L'accordo con l'Autorità portuale prevede due momenti di lavoro che, dopo una fase di indagine, porteranno all'impostazione di eventuali interventi di messa in sicurezza e bonifica dei siti. Con l'ausilio di tecnologie avanzate, saranno eseguiti rilievi topografici, Lidar (laser scanner), termografici, Gpr (Ground Penetrating Radar) e indagini geofisiche (sismiche ed elettriche). I risultati consentiranno di elaborare una rappresentazione dello stato di contaminazione del suolo, del sottosuolo e delle acque sotterranee. (ANSA).

Abruzzo: Porto Pescara. D'Alfonso, nuovo PRP arriva in consiglio. Investimenti immediati

(FERPRESS) – L'Aquila, 26 OTT- La Giunta ha deliberato di proporre, per l'approvazione, al Consiglio regionale il nuovo Piano Regolatore del Porto di Pescara.

“Uno strumento di pianificazione, normativo e programmatico atteso da anni – ha commentato il presidente Luciano D'Alfonso – che, per la prima volta, vede passi reali e concreti verso la sua approvazione, una delle priorità di questa Amministrazione. Il Piano Regolatore Portuale è incardinato su alcune grandi strategie d'intervento come l'aumento della competitività e dei traffici merci e passeggeri e la sostenibilità dello sviluppo, oggi indispensabili per conferire al porto di Pescara, a valenza nazionale, le caratteristiche di modernità, funzionalità e piena efficienza. La sua approvazione costituisce la linea di demarcazione tra la vita e lo sviluppo e lo stallo e paralisi di questo importante nodo logistico”.

Il Piano risale al 2008, prodotto dal Comune di Pescara, redatto dal Gruppo di lavoro di esperti. Prevede la realizzazione di spazi e opere marittime per contribuire a risolvere le attuali problematiche connesse alla qualità delle acque costiere. In particolare: la deviazione del tratto terminale del fiume Pescara (realizzazione dei nuovi moli guardiani nel tratto terminale del fiume posti all'esterno dell'attuale alveo fluviale, demolizione di parte del molo guardiano preesistente ricadente nel nuovo alveo, deviazione del fiume con realizzazione di un tratto in destra idraulica del nuovo molo); realizzazione della darsena commerciale (dighe e banchine, riempimenti e pavimentazioni, demolizioni e riutilizzazioni, arredi e impianti, dragaggi) con apertura al traffico crocieristico e di servizi traghetti in configurazione di trasporto misto nel segmento Ro – Pax, oltre al traffico Ro-Ro, nonché delocalizzazione su struttura off-shore dell'attracco rinfuse liquide; realizzazione del bacino peschereccio; opere retroportuali consistenti in: prolungamento dell'asse attrezzato in ambito portuale (arteria stradale E80), riadeguamento viabilità interna al porto, aree parcheggio e realizzazione della stazione marittima. Il Piano regolatore diverrà efficace ed entrerà in vigore con la pubblicazione del provvedimento consiliare di approvazione. La Regione si è fatta parte attiva e propositiva anche nel reperire le risorse per realizzare le opere marittime previste nel piano che in questa prima fase ammontano complessivamente a circa 21 milioni e mezzo di euro. In particolare, 18 milioni e mezzo sono le risorse previste nel Masterplan Abruzzo – “Patto per il Sud”, sottoscritto tra il Governo Italiano e la Regione Abruzzo per l'intervento di deviazione del Porto Canale di Pescara e, nel programma Par Fsc, per l'apertura della diga foranea del Porto. Altre ulteriori risorse, pari a circa 3 milioni di euro, sono del ministero dei Trasporti e della disponibilità del MIT, prevista dal Decreto Sblocca Italia per i lavori di dragaggio.

"Porto Clementino, la Regione faccia la sua parte"

La consigliera regionale del Movimento Cinque stelle invita Zingaretti a prendere un provvedimento urgente



TARQUINIA - «La Regione è ora che si attivi e faccia la sua parte per la tutela di un notevole bene archeologico come Porto Clementino, a Tarquinia, pesantemente danneggiato dalle mareggiate». La consigliera regionale del Movimento Cinque Stelle, Silvia Blasi, incalza la giunta Zingaretti affinché prenda un provvedimento urgente.

«È nota da tempo agli amministratori e a tutta la cittadinanza la situazione di grave degrado in cui versa l'antico porto etrusco - spiega Silvia Blasi - importante testimonianza storico-archeologica, a causa dell'incessante azione erosiva del mare. Sono necessari interventi urgenti e non più differibili per il recupero e la tutela del porto, per questo ho depositato un'interrogazione in consiglio regionale per chiedere di individuare immediatamente gli strumenti finanziari più idonei per intervenire tenendo conto anche della recente programmazione comunitaria 2014-2020». «A tal proposito - aggiunge la grillina - esiste un "Progetto per il rinascimento delle spiagge e tutela della costa", il cui finanziamento sarà assicurato dal fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 ed in parte dal bilancio regionale. In questo ambito sono ricompresi interventi per la difesa, il recupero ambientale, la ricostruzione e la tutela della costa nel tratto tra la foce del fiume Marta e le Saline di Tarquinia». (a.r.)

Porti: a San Vito rimozione sabbia dai fondali

Lavori finanziati dalla Regione con 190 mila euro



(ANSA) - TRAPANI, 26 OTT - Il porto di San Vito lo Capo tornerà ad essere pienamente operativo dopo i problemi di insabbiamento che hanno interessato soprattutto la zona di sottoflutto. L'assessorato regionale delle Infrastrutture ha finanziato i lavori di escavazione dei fondali e di rimozione della sabbia a ridosso del molo minore; sarà il Genio Civile di Trapani ad esperire gli appalti necessari con l'urgenza riconosciuta dalla Regione; la somma impegnata è di 190 mila euro.

"Finalmente l'iter burocratico si è sbloccato - dice il sindaco Matteo Rizzo - noi speravamo che i lavori si potessero definire prima dell'estate appena conclusasi e avevamo anche contribuito direttamente con circa 30 mila euro per le necessarie analisi delle acque e della sabbia, ma purtroppo i tempi si sono notevolmente allungati visto che il primo verbale del Genio Civile che sanciva l'urgenza dell'intervento risale al giugno 2015". (ANSA).