Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 8/6/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **La Riforma dei Porti** (La Gazzetta Marittima, Trapani Oggi)
- **Ferry e Crociere** (Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Trieste:

"...Dipiazza elogia l'era Monassi ma blinda D'Agostino in porto..."
(Il Piccolo,)

"...Ucina inaugura oggi a Trieste il Congresso mondiale della Federazione ICOMIA e IFBSO..."
(Il Nautilus, Informazioni Marittime,L'Informatore Navale)

Venezia:

"...Appalti a Venezia no ai maxi-ribassi ..." (La Gazzetta Marittima)

"...Venezia, inaugurato parcheggio scalo commerciale..." (Ansa)

Genova:

"...Genova , l'Authority a caccia di un direttore tecnico..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Firmato il patto per il nuovo fronte mare..."
(Il Secolo XIX, La Repubblica Ge)

"...Doria "ripensiamo Genova per il futuro..." (La Repubblica GE)

"...Partita a Genova la costruzione di Seabourn Ovation..."
(L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...La nissan visita Palazzo Rosciano..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Commissario Basile, a Napoli c'è bisogno di fiducia..." (Ansa)

"...Napoli, corpo piloti festeggia 150 anni di attività..."
(Ansa, L'informatore Navale)

"...II edizione Naples Shipping Week ..."
(L'Informatore Navale, Seareporter.it)

Brindisi:

"... approvato il bilancio consuntivo 2015..." (Il Nautilus)

Olbia:

"...Olbia nel ponte del 2 giugno cifre da record..." (Ansa)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 8/6/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Messina:

"...Patto della Falce a piccoli passi: nuovi impegni..."

(La Gazzetta del Sud, Ilcittadinodimessina.it)

"...L'Autority.invierà il piano regolatore portuale la prossima settimana, poi scatteranno i 60 giorni.." (Tempo Stretto)

"...Protocollo «marino» al tecnologico..." (Giornale di Sicilia)

Focus:

- **Piattaforma online per riutilizzare i container vuoti**

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

La Riforma? Forse corre per davvero...

LIVORNO – Finalmente vedremo attuata, entro il prossimo 17 luglio, la tanto attesa riforma portuale. Così almeno han detto, alla sessantasettesima assemblea generale di Federagenti, riunita a Trapani, sia il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti – Simona Vicari – che Luigi Merlo, consigliere del ministro Del Rio.
Le competenti cinque Commissioni parlamentari, infatti, hanno sessanta giorni di tempo per esaminare il decreto e poi, licenziarlo: da tenere presente che il loro relativo parere è "vincolante" anche per i profili finanziari.
Il 26 maggio u.s., infatti, il senatore Marco Filippi ha annunciato in commissione che intende procedere celermente, con brevi cicli di audizioni ed approvazione del parere entro la fine del mese di giugno. Si pensa che sarà proposto l'inserimento d'includere anche i porti dell'Ogliastra e di Capraia, così come suggerito dal senatore Altero Matteoli, fermo restando che sarà il ministro a decidere.
Terminato l'iter, ci sarà il decreto legislativo "finale" del Consiglio dei Ministri, che entrerà in vigore dopo quindici giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, senza abbisognare di alcuna conversione in legge da parte del Parlamento, e prenderanno finalmente corpo le Autorità di Sistema Portuale; fatta salva la possibilità per il Governo, entro dodici mesi, poi, di adottare uno o più decreti correttivi.
La riforma, ha evidenziato Merlo, è il primo step di un processo d'intervento nel settore della logistica e dei porti, con provvedimenti che riguarderanno il Tavolo di partenariato, che si occuperà delle scelte e non delle procedure amministrative, della riforma del lavoro nei porti, della limitazione della responsabilità dei piloti e del caso delle crociere a Venezia.
In Toscana e dintorni, dal momento in cui il presidente Enrico Rossi, nonostante il parere contrario di alcuni sindacalisti regionali, ha dato il via libera all'operazione di accorpamento interregionale, Carrara e La Spezia (distanti tra loro meno di trenta chilometri) hanno pensato a dare corpo a possibili servizi comuni alle due realtà, una specie di visione portuale unitaria, così com'è avvenuta, da qualche tempo ormai, tra Livorno e Piombino.
Per quanto ci riguarda più da vicino, il porto di Civitavecchia è ancora alla ricerca d'investitori destinati a subentrare al gruppo tortonese (ed ai suoi soci) nella realizzazione del nuovo terminal container della Darsena Energetica Grandi Masse; e la "nostra" Piattaforma Europa ha una ragione in più di essere realizzata.
Il parere del CdS, tra altro, ha anche sollecitato la possibilità di estendere alle aree retroportuali, i regimi fiscali e doganali applicati ai porti: ideale per l'Interporto/Retroporto "Vespucci".
Infine, l'Autorità Portuale di Livorno ha annunciato in questi giorni il completamento dei lavori di dragaggio alla Darsena Toscana, opera che ha riportato i fondali a meno 13 metri (quota originale). L'intervento ha rimosso circa 700mila metri cubi di posature, che hanno consentito tra l'altro, dopo il banchinamento compiuto l'anno scorso, la possibilità di attivare un nuovo ormeggio alla radice della sponda est: il 15 E.
Grazie a questo dragaggio, la sicurezza "nell'evoluzione nave" sarà nettamente migliore, ma come ho già avuto modo di dire, solo ora vedo la possibilità di far cambiare l'ordinanza della Capitaneria 6/2015, che prevede ingressi navi solo di giorno per quelle di una lunghezza massima di 306 metri ed una larghezza massima di 40 metri e con pescaggio non superiore a 11,40 metri ... e via dicendo!
In sostanza, una volta completati tutti i necessari accertamenti, il Comandante del Porto potrebbe emettere una nuova ordinanza, pur sempre con il grosso handicap della strettoia del Marzocco, al fine di portare il limite massimo a meno 12 metri, con palesi vantaggi di "carico"per il nostro porto.
Angelo Roma

Riorganizzazione porti, D' Alì interviene in commissione Trasporti

Ha preso il via ieri in commissione Trasporti, al Senato, la discussione sul decreto riguardante la «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994 n.84». Ne dà notizia il senatore Antonio d' Alì che è intervenuto, a seguito dell' audizione del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, chiedendo chiarimenti in ordine all' inserimento nel decreto di porti non attualmente sede di Autorità portuali. Il parlamentare trapanese ha denunciato, a tal proposito, una violazione dei limiti della delega a suo tempo concessa al Governo. «Questo argomento - commenta D' Alì - sarà ripreso durante la discussione generale e in fase di proposta di modifiche al decreto che prevede, appunto, la volontà del Governo di inserire il porto di Trapani nell' Autorità portuale della Sicilia occidentale con sede a Palermo. Terremo informati la cittadinanza e gli operatori dello svolgersi del dibattito e del suo esito in seno al parere reso dalla commissione».

Ferry e Crociere, le buone pratiche Espo

L'European Sea Ports Organization (Espo) ha presentato il 2 giugno, nel corso della propria conferenza annuale, il "Codice Espo di buona pratiche per i porti crocieristi e passeggeri". È stato redatto dai membri nazionali dell'associazione (l'Italia è presente con Assoporti) unitamente a Cruise Baltic, Cruise Europe, Cruise Norway, MedCruise e Cruise Britain, i quali si sono uniti al network dei porti crocieristi e passeggeri a settembre 2014.

Il codice di buone pratiche Espo sui porti crociere e traghetti

Il Codice ha identificato cinque sfide tipiche che si ritrovano ad affrontare i porti che movimentano sia passeggeri di cabotaggio che provenienti dalle navi da crociera• Relazione porto-città• Infrastrutture• Cooperazione• Relazioni con le linee • Sicurezza

«Oltre a essere una pubblicazione da condividere tra le autorità portuali europee (che proprio Espo negli stessi giorni ne ha analizzato la governance in uno studio, ndr), il codice può anche essere visto quale strumento per migliorare il dialogo con tutti gli stakeholder interessati al settore delle crociere e dei traghetti», spiega Espo in una nota. «Inoltre – conclude -, questo codice deve informare coloro che si occupano delle politiche del settore, oltre al pubblico in generale, su quali siano le caratteristiche, le sfide e le iniziative messe in campo dalle autorità Portuali europee».

Il Piccolo

IL CANDIDATO DI CENTRODESTRA

Dipiazza elogia l'era Monassi ma blinda D'Agostino in porto

di Giovanni Tomasin
TRIESTE

Quando Roberto Dipiazza prende in mano il giornale, la mattina del giorno dopo lo spoglio dei voti, il suo faccione sorridente ricambia lo sguardo dalla prima pagina. Dopo l'entusiasmo iniziale, quello di ieri è per il candidato del centrodestra il giorno zero della campagna pre-ballottaggio. Una nuova sfida, da affrontare con la fiducia data da quel 40% abbondante cui ripensa soddisfatto, ma anche con la scaramanzia di chi sa che la pelle dell'orso è meglio non venderla anzitempo.

Di mattina Dipiazza accoglie a rasa troupe televisive e media vari. La tornata elettorale si inserisce pur sempre in un contesto nazionale e la sua figura interessa. Segue poi una riunione con lo staff, inclusa l'inseparabile fidanzata Claudia, per definire la campagna prossima ventura. Dipiazza si mette poi davanti alla telecamera e realizza degli spot elettorali: «Andranno in onda nei prossimi giorni», annuncia. Lo raggiungono i fedelissimi della lista, Giorgio Rossi e Carlo Grilli. Tutti assieme si stende il piano di battaglia fino al pomeriggio. «È stata una campagna elettorale bellissima - dice -, perché con la mia lista ho creato una squadra di giovani che oltre alla politica hanno fatto gruppo. Tirano anche tardi, l'età consente loro di farlo, ma la loro compagnia mi ha coinvolto».

Alle 17 via sul Suv nero, direzione piazza Oberdan. L'aspirante sindaco si fa intervistare dalla Rai. Segue una pausa per bere un bicchiere in un locale di via Belpoggio. Dipiazza chiede alla compagna di mostrare al cronista l'agenda degli appuntamenti delle scorse settimane, affumicata dagli appunti: «Se non ho toppato nessun incontro è merito di Claudia - dice -. Fare questa cosa assieme ti dà forza. Una sera ero molto stanco, pensavo di andare a casa ma lei mi ha ricordato che avevamo altri impegni. Fossi stato solo avrei rinunciato, invece in due ti fai forza a vicenda e ci vai. Si condivide e poi ci si rilassa assieme». Alle 18.30 di volata all'hotel Greif, dove l'aspetta il confronto con il sindaco Roberto Cosolini sul porto, organizzato dall'International Propeller Club.

Prima dell'incontro i due si concedono per una fotografia in coppia. Sorridono, spunta anche un accenno di pugilato. Il faccia a faccia poi è tutto sommato pacato. Dipiazza ascolta guardando in alto, verso il soffitto, piazzato al tavolo come un busto di sé stesso. Quando gli passano il microfono, sciorina le sue posizioni. Alla platea preme sapere se il commissario del porto Zeno D'Agostino ha da preoccuparsi di una sua eventuale vittoria: «Abbiamo finalmente una persona capace e mi impegnerò a fondo perché diventi presidente [redacted] dichiara («C'è da chiedersi perché non l'abbiano già fatto», commenta poi a margine dell'incontro). Si scalda soltanto quando il sindaco uscente critica la passata presidenza di Marina Monassi, che Dipiazza difende a spada tratta. Quando dal pubblico la marchesa Etta Carignani Melzi rincara la dose, lui la sferza: «Se permetti, delle tue opinioni me ne posso anche fregare». L'incontro dura un bel po', son quasi le otto quando Dipiazza risale in macchina assieme a Claudia, al suo addetto stampa e al cronista. «Domattina si riparte a pieno regime - dice -, andando sul territorio come ho sempre fatto». Di totogiunta non vuol sentire parlare: «Chi presenta nomine prima di aver vinto, di solito perde». Però conferma, anche alla luce del buon exploit di preferenze, l'accordo per il leghista Pierpaolo Roberti vicesindaco: «Con la Lega e Forza Italia siamo rimasti così e sono sicuro che non ci saranno cambiamenti». Un pensiero a Silvio Berlusconi, ricoverato a Milano: «Non l'ho mai chiamato in questo periodo per rispetto dei suoi impegni - dice -, non volevo dargli altro stress. Altri forse non sono stati così eleganti».

Il sole è calante quando il Suv si inerpica nel verde della stradina in Costiera dove vive il candidato. «Ora passiamo da casa e poi usciamo a cena, io e Claudia, devo guardare la mia bambina negli occhi», gigioneggia. Saluta e scende dall'auto. Dietro al portone il cane Ted l'attende scodinzolando.

L'AGENDA DI CLAUDIA

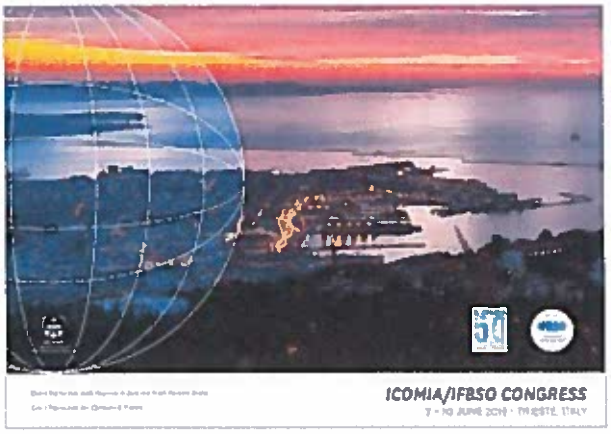
Tocca all'instancabile fidanzata controllare il rispetto dei tanti appuntamenti dalle interviste agli spot televisivi

LE SCINTILLE CON ETTA

Il botta e risposta all'hotel Greif durante il faccia a faccia con lo sfidante termina con una stoccata alla marchesa Carignani

Roberto Dipiazza indica i contenitori per la raccolta dei rifiuti

UCINA inaugura oggi a Trieste il Congresso mondiale delle Federazioni ICOMIA e IFBSO



TRIESTE – UCINA Confindustria Nautica aprirà domani 8 giugno a Trieste il Congresso internazionale 2016 di ICOMIA e IFBSO – patrocinato dal Comune di Trieste e dalla Regione Friuli Venezia Giulia – alla presenza del Sindaco Roberto Cosolini e del Commissario dell'Autorità Portuale Zeno D'Agostino.

"UCINA - commenta la Presidente Carla Demaria – ha avuto l'onore di organizzare questa importante edizione del Congresso annuale di ICOMIA e IFBSO – Federazioni mondiali delle Associazioni delle industrie nautiche e dei più prestigiosi Saloni nautici internazionali – a cui prenderanno parte 100 delegati provenienti da tutti i continenti".

Andrea Razeto, nella sua veste di Vice Presidente di UCINA e di ICOMIA, accoglierà i delegati nella suggestiva location della Centrale Idrodinamica del Porto Vecchio: "Siamo lusingati del fatto che ICOMIA abbia specificamente richiesto che fosse UCINA a occuparsi dell'edizione del cinquantenario, che si apre oggi sotto i migliori auspici e che proseguirà fino a venerdì con un ricco programma di incontri tecnici e di eventi sociali. Organizzare il Congresso mondiale è da sempre, per l'Associazione ospitante, un'occasione di grande prestigio, che permetterà di mostrare alla platea internazionale le eccellenze della nostra industria nautica e l'intenso lavoro svolto da UCINA negli ultimi anni."

Dopo 16 anni dall'organizzazione dell'ultimo Congresso ICOMIA/IFBSO in Italia, a S. Margherita Ligure, UCINA ha scelto la città di Trieste come prestigiosa location per questo rilevante evento, che peraltro celebra i 50 anni di fondazione di ICOMIA.

Il Congresso 2016 ICOMIA/IFBSO si svolge dal 7 al 10 giugno presso l'hotel Savoia Excelsior Palace di Trieste (cfr. programma allegato).

Ucina ospita a Trieste le federazioni mondiali

Ucina Confindustria Nautica apre oggi a Trieste il congresso internazionale 2016 di**Icomia** e **Ifbso**, federazioni mondiali delle associazioni delle industrie nautiche e dei più prestigiosi saloni nautici internazionali.

Oltre cento delegati provenienti da tutti i continenti saranno accolti nella suggestiva location della Centrale Idrodinamica del **Porto Vecchio**. Il congresso proseguirà fino a venerdì 10 giugno presso l'hotel Savoia Excelsior Palace di Trieste con un ricco programma di incontri tecnici e di eventi sociali.

L'Informatore Navale

UCINA Confindustria Nautica inaugura oggi a Trieste il Congresso mondiale delle Federazioni ICOMIA e IFBSO

Trieste, 7 giugno 2016 - UCINA Confindustria Nautica aprirà domani 8 giugno a Trieste il Congresso internazionale 2016 di ICOMIA e IFBSO - patrocinato dal Comune di Trieste e dalla Regione Friuli Venezia Giulia - alla presenza del Sindaco Roberto Cosolini e del Commissario dell'Autorità Portuale Zeno D'Agostino.

"UCINA - commenta la Presidente Carla Demaria - ha avuto l'onore di organizzare questa importante edizione del Congresso annuale di ICOMIA e IFBSO - Federazioni mondiali delle Associazioni delle industrie nautiche e dei più prestigiosi Saloni nautici internazionali - a cui prenderanno parte 100 delegati provenienti da tutti i continenti".

Andrea Razeto, nella sua veste di Vice Presidente di UCINA e di ICOMIA, accoglierà i delegati nella suggestiva location della Centrale Idrodinamica del Porto Vecchio: "Siamo lusingati del fatto che ICOMIA abbia specificamente richiesto che fosse UCINA a occuparsi dell'edizione del cinquantenario, che si apre oggi sotto i migliori auspici e che proseguirà fino a venerdì con un ricco programma di incontri tecnici e di eventi sociali. Organizzare il Congresso mondiale è da sempre, per l'Associazione ospitante, un'occasione di grande prestigio, che permetterà di mostrare alla platea internazionale le eccellenze della nostra industria nautica e l'intenso lavoro svolto da UCINA negli ultimi anni."

Dopo 16 anni dall'organizzazione dell'ultimo Congresso ICOMIA/IFBSO in Italia, a S. Margherita Ligure, UCINA ha scelto la città di Trieste come prestigiosa location per questo rilevante evento, che peraltro celebra i 50 anni di fondazione di ICOMIA.

Il Congresso 2016 ICOMIA/IFBSO si svolge dal 7 al 10 giugno presso l'hotel Savoia Excelsior Palace di Trieste (cfr. programma allegato).

***

ICOMIA: Fondata nel 1966, ICOMIA ha l'obiettivo di rappresentare le federazioni nautiche nazionali e costituire una voce unica dell'industria nautica nel mondo. Fanno parte di ICOMIA 35 Paesi tra i più industrializzati dal Nord America fino al Giappone e la Cina, dalla Finlandia fino alla Nuova Zelanda. www.icomia.com

La Gazzetta Marittima

Appalti a Venezia no ai maxi-ribassi

Viene favorita la chiarezza delle norme e la volontà di accelerare i tempi dei lavori

VENEZIA – L'Autorità Portuale di Venezia e Ance Venezia hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la disciplina delle future gare di appalto per la realizzazione di opere pubbliche. L'accordo, le cui previsioni sono perfettamente conformi al nuovo Codice degli Appalti, si pone l'obiettivo di rafforzare il libero e regolare accesso al mercato dei lavori in ambito portuale, contrastando le offerte anomale, favorendo certezza e rapidità di esecuzione, un maggiore coinvolgimento delle Pmi e la tutela dei diritti economici delle imprese subappaltatrici.
Per prevenire la possibilità che gli appalti vengano affidati a imprese che abbiano presentato offerte insostenibili, l'Autorità Portuale utilizzerà, in fase di progettazione, esclusivamente i prezziari ufficiali aggiornati (Comune di Venezia, Regione Veneto, Veneto Strade, RFI), con adattamenti solo in relazione alle attività tipiche, come le banchine, studiati da un gruppo di lavoro apposito formato paritetica-mente da rappresentanti dell'Autorità e di Ance Venezia. L'adozione esclusiva dei prezzari regionali nella progettazione rappresenta una attesa novità. L'Ance chiede da tempo l'estensione dei prezzari a tutte le gare di appalto di interesse regionale proprio per avere un chiaro punto di riferimento dei costi ed evitare offerte che si discostano da un livello di effettiva praticabilità.
L'intesa prevede inoltre novità a tutela delle piccole imprese subappaltatrici, che potranno essere pagate direttamente dalla stazione appaltante, senza doversi rivolgere all'impresa contractor vincitrice della gara.
Per favorire un maggior coinvolgimento delle Pmi, coerentemente con le più recenti disposizioni normative nazionali ed europee, l'accordo prevede la suddivisione delle gare in stralci e lotti funzionali. Le parti contraenti si riserveranno nei prossimi mesi di verificare congiuntamente l'efficacia del protocollo appena sottoscritto.
«Il mercato dei lavori pubblici – commenta Ugo Cavallin, presidente di Ance Venezia – è stretto nella morsa della crisi economica e di una riforma di legge che le stazioni appaltanti stanno recependo con difficoltà e lentezza. Tutto questo determina un preoccupante rallentamento delle gare. L'accordo raggiunto con l'Autorità portuale rappresenta un modello da estendere presto ad altre realtà provinciali e regionali. Mi auguro anche che la progettualità che l'Autorità Portuale di Venezia ha messo in campo sia sulla piattaforma d'altura che sul terminal Montesyndial a Marghera sia al più presto avviata con il benestare del Governo liberando così risorse economiche capaci di valorizzare il territorio veneziano».
«Siamo il porto delle buone pratiche, con questo accordo vogliamo tutelare non solo tutte le imprese che sanno garantire una efficiente e puntuale esecuzione dei lavori ma in particolare le PMI nelle quali sappiamo possono trovarsi grandi risorse e professionalità da valorizzare. Il porto è, e vuole continuare ad essere, un luogo capace di dare grande sviluppo all'economia e alle aziende del territorio in primis garantendo parità di accesso agli appalti e certezza nei pagamenti», ha dichiarato Paolo Costa presidente dell'Autorità Portuale di Venezia.

Porti: Venezia, inaugurato parcheggio scalo commerciale

(ANSA) - VENEZIA, 7 GIU - E' stata inaugurata oggi in prossimità del varco del porto commerciale di Venezia, in via dell'Azoto a Marghera, la nuova area adibita a parcheggio.

L'area è stata consegnata dall'Autorità portuale di Venezia alla società leader nel settore dell'autotrasporto Autamarocchi, che ha deciso di investire sullo scalo lagunare.

Si tratta di un parcheggio ampio oltre 15.500 metri quadri per 45 stalli che rappresenta un ulteriore tassello del nuovo quadro viario e infrastrutturale volto a migliorare concretamente l'efficienza di Porto Marghera. Una soluzione che rende più fluido, accessibile ed efficiente il principale varco portuale.

L'area su cui oggi sorge il nuovo parcheggio nasce a seguito dei lavori di ampliamento del vicino parco ferroviario grazie ad un investimento di Autorità portuale di due milioni di euro, consentendo al contempo di bonificare il terreno e di migliorare l'accessibilità - sia stradale che ferroviaria - dell'intero porto commerciale.

I servizi sono dedicati sia ai mezzi di Autamarocchi, sia a tutti gli altri utenti del porto, ai quali è riservata un'area di 3.000 metri quadri (15 stalli) per la sosta breve in attesa di poter accedere ai terminal. Dal punto di vista tecnico, il piazzale è costituito da un manto stradale dello spessore di circa 1 metro realizzato con tecnologie 'green'. (ANSA).

Il Secolo XIX

ACCORDO TRA PALAZZO TURSI, [redacted] E SPIM

Firmato il patto per il nuovo fronte mare

Gli enti affronteranno insieme tutti i nodi: dalla viabilità all'uso delle aree

UNA convenzione fra Comune, [redacted] e Spim per procedere insieme verso l'attuazione del Blueprint. È stata firmata ieri a palazzo San Giorgio dal sindaco Marco Doria, dal commissario [redacted] Giovanni Pettorino e dal presidente di Spim, Stefano Franciolini. L'obiettivo è quello di procedere d'ora in poi con approfondimenti tecnico-urbanistici coordinati, da parte dei tre enti, sulle aree comprese tra calata Gadda e piazzale Kennedy, oggetto del Blueprint con il quale Renzo Piano ha ridisegnato il fronte mare di levante.

"L'integrazione/completamento di Porto Antico - si legge nella convenzione - coincide, per il lato levante, con il riassetto della Fiera e delle riparazioni navali, previa intesa tra Comune di Genova e [redacted] al fine di definire l'obiettivo di lungo periodo della riconversione per usi urbani di calata Gadda e calata Boccardo, ambito che è anche direttamente interessato dal progetto del tunnel sub portuale", che torna ad essere citato dopo un lungo oblio.

Comune, [redacted] e Spim, in base alla convenzione, lavoreranno insieme soprattutto su alcuni dei principali nodi urbanistici: viabilità di servizio al distretto delle costruzioni e riparazioni navali; viabilità urbana di connessione tra le aree del Porto Antico e piazzale Kennedy; possibilità di realizzazione di percorsi ciclo/pedonali di collegamento tra le aree del Porto antico e piazzale Kennedy; sistemazione del fronte banchina in relazione ai nuovi canali d'acqua indicati nel Blueprint; sistemazione dello specchio acqueo del porticciolo Duca degli Abruzzi/Calata Marconi; ricollocazione dei circoli sportivi ad oggi situati negli spazi di molo Giano/calata Marconi/porticciolo Duca degli Abruzzi, nelle darsene prospicienti comparto fieristico e lungo i nuovi canali d'acqua. Adesso saranno istituiti tavoli di approfondimento con i tecnici di [redacted] e Spim per tradurre in atti concreti la convenzione.

Il sindaco Marco Doria

IL DOCUMENTO FRA I PROGETTO, ANCHE IL TUNNEL

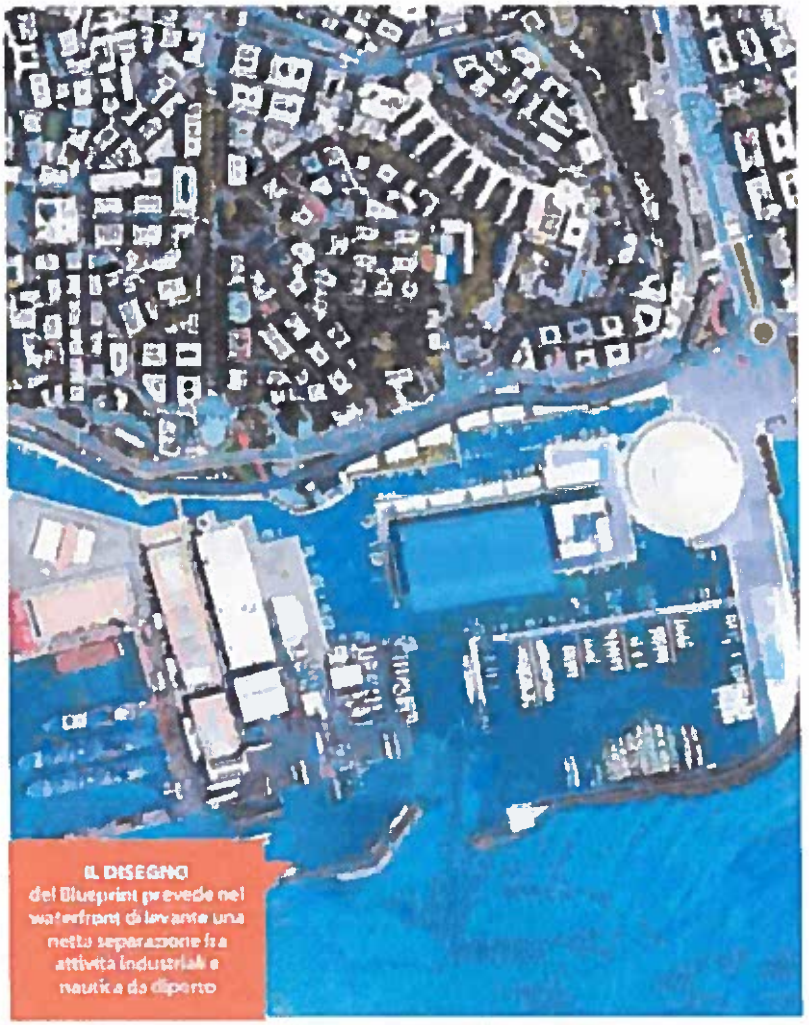
Blueprint la convenzione fra porto e città accelera i lavori

MASSIMO MINELLA

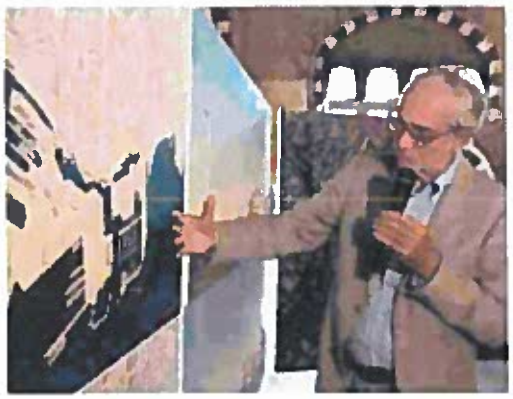
UN altro passo in avanti verso la realizzazione del Blueprint. Ieri, infatti, Comune, [redacted] e Spim, la società di Tursi incaricata della valorizzazione del patrimonio immobiliare, hanno firmato a palazzo San Giorgio la convenzione, un documento programmatico che impegna i tre soggetti a proseguire in maniera coordinata nella realizzazione del progetto di Renzo Piano. L'area in questione su cui si procederà insieme sarà quella compresa fra la calata Gadda e piazzale Kennedy, cioè il waterfront del levante genovese che, di fatto, prosegue il lavoro che nel '92, per le Colombiane, si era fermato all'Expo. Ora Piano ha accettato di occuparsi nuovamente del porto di Genova, a più di dieci anni dalla presentazione dell'Affresco, con un progetto più contenuto nei costi e nei tempi, un "rammendo", per dirla con le parole dell'architetto, che punta comunque a separare nettamente attività industriali da nautica da diporto e a ridare nuova vita alle aree ex fieristiche che recupereranno l'antica vocazione urbana. A firmare la convenzione, che si innesta sui due documenti-cardine di programmazione urbanistica di Genova, il Piano urbanistico comunale e il nuovo Piano regolatore portuale, il sindaco Marco Doria, il commissario [redacted] Giovanni Pettorino e il presidente di Spim Stefano Franciolini.

«L'integrazione-completamento di Porto Antico — si legge nella Convenzione — coincide, per il lato di levante, con il riassetto della Fiera e delle riparazioni navali». Per arrivare a questo, però, sarà necessario un accordo fra comune e [redacted] sulla riconversione a usi urbani di calata Gadda e calata Boccardo, ambito questo direttamente interessato dal progetto del tunnel sotto il porto che Tursi intende approfondire nuovamente. Nel frattempo, Comune e Spim stanno completando il bando internazionale per le aree ex Fiera. Secondo quanto stabilito dalla Convenzione, Comune, [redacted] e Spim lavoreranno insieme su sei " nodi urbanistici": la viabilità di servizio al distretto delle costruzioni e riparazioni navali; quella urbana di connessione tra le aree del Porto Antico e Piazzale Kennedy; la possibilità di realizzare percorsi ciclopedonali di collegamento tra le aree del Porto Antico e Piazzale Kennedy, la sistemazione del fronte banchina in relazione ai nuovi canali d'acqua indicati nel Blue Print e quella dello specchio acqueo del porticciolo Duca degli Abruzzi; la ricollocazione dei circoli sportivi che oggi sono negli spazi di Molo Giano, Calata Marconi, porticciolo Duca degli Abruzzi, nello darsena davanti alla Fiera e lungo i nuovi canali d'acqua.

A questo punto toccherà ai tavoli di approfondimento entrare nel merito delle singole questioni. «Con questa firma — dichiara l'ammiraglio Giovanni Pettorino — si concretizza un altro passo in avanti verso la realizzazione del progetto di Renzo Piano. Un coordinamento di tutti gli approfondimenti tecnico-urbanistici delle aree di rispettiva competenza, da parte di Comune e [redacted] trova in questa convenzione il proprio indispensabile momento di sintesi».



IL DISEGNO
del Blueprint prevede nel waterfront di levante una netta separazione fra attività industriali e nautica da diporto



RENZO PIANO
L'architetto durante la presentazione del progetto del Blueprint a palazzo San Giorgio. La liquidazione della Fiera e la nuova vocazione urbanistica del quartiere hanno portato ad alcune modifiche

L'INTERVISTA

Doria "Ripensiamo Genova per il futuro"

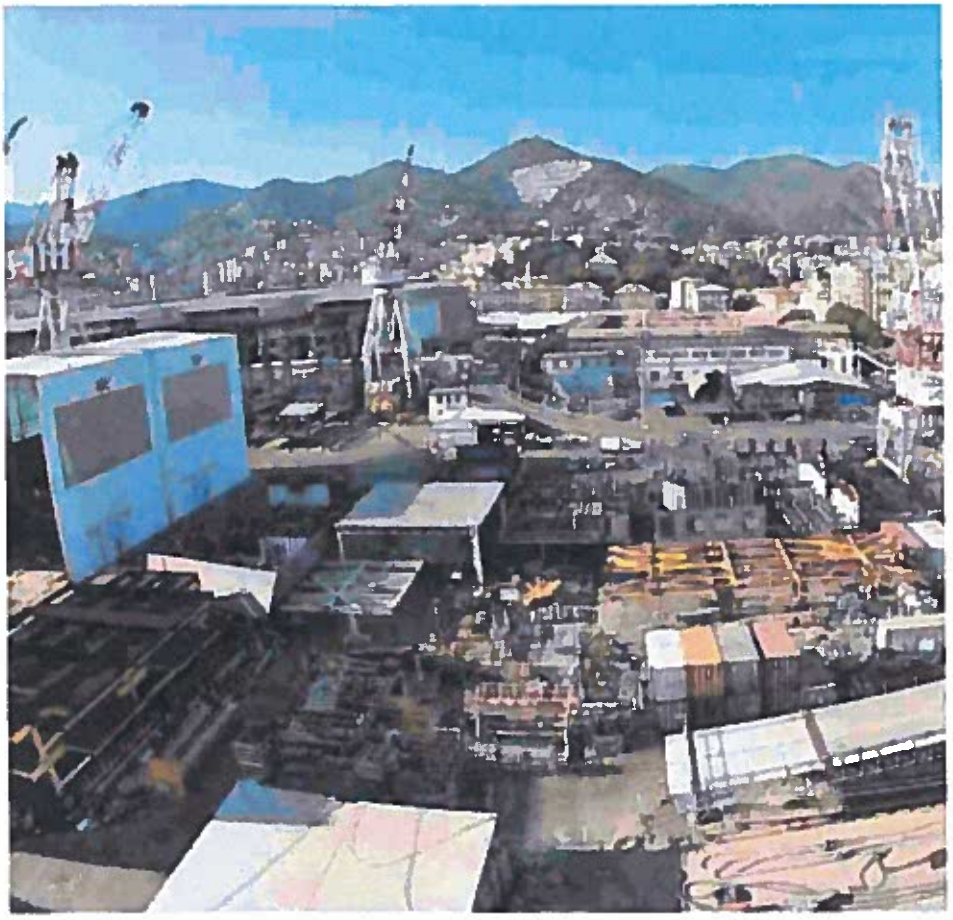
"Non siamo più una città assistita, ma anche Tursi deve cambiare passo"

Il sindaco Marco Doria

MASSIMO MINELLA

«GUARDI, bisogna tirare questa corda e poi aprire la serratura, non è semplice, ma ormai sono esperto». Succede così quasi ogni sera, alle otto passate, quando l'ultimo a chiudere il portone di Tursi è il primo dei cittadini, il sindaco Marco Doria. «Se uno è un giornalista o un docente risponde di quello che fa con il suo lavoro — spiega camminando veloce per via Garibaldi, un attimo prima di sparire per i vicoli — Se sei sindaco puoi essere ritenuto responsabile di qualsiasi cosa, un cantiere che ritarda, le prostitute che spuntano o quelli che affittuno le case abusivamente. È questo l'aspetto più pesante del mio lavoro».A un anno dalla scadenza del suo primo mandato, Marco Doria ha appena terminato con [/CAPI32-NE]*Repubblica* una lunga riflessione sullo stato di salute dell'economia genovese. Un'analisi che parte da un distinguo netto con le parole usate da Angelo Bagnasco al pellegrinaggio del lavoro. Alla Guardia, il cardinale aveva parlato di "Genova malata".

SEGUE A PAGINA V



L'intervista

«Ormai siamo una città post-industriale, in cui anche la Pubblica Amministrazione è chiamata a riflettere su se stessa e a essere efficiente al suo interno. Non è più tempo di assistenzialismo, lo Stato non garantisce più gli investimenti del passato, l'Iri è finito. Ma noi dobbiamo smetterla di piangerci addosso, di mugugnare e di spararci l'un l'altro. Proviamo invece a rimboccarci un po' di più le maniche, ad avere fiducia in noi stessi, a coordinarci, a fare un salto in avanti con una nuova mentalità. Mi sono confrontato finora nel mio mandato con tre governi, Monti, Letta e Renzi. Avrebbero potuto esserci anche Merkel e Hollande, l'imput non sarebbe comunque cambiato: tieni sotto controllo la spesa. È un imput fortissimo da realizzare senza giustamente ricorrere alla finanza creativa e senza indebitamento per il patto di stabilità. Reggere non era affatto semplice, ma controllando anche le voci di spesa non produttive direi che ci stiamo riuscendo»

Il sindaco di Genova Marco Doria

Doria al cardinale "A essere malata non è solo Genova ma tutta l'Europa

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

MA a essere malata, spiega Doria, non è Genova, quanto l'Italia o, ancor meglio, l'Europa Occidentale. «E noi non siamo certo un'isola felice» aggiunge. Eppure l'economia genovese non è solo preoccupazione e allarme, continua il sindaco. È anche crescita e sviluppo e, soprattutto, è un qualcosa che sta cambiando nel profondo e dentro al quale anche il Comune può agire direttamente. «È — aggiunge Doria — una città post-industriale in cui tutti sono chiamati a fare bene la propria parte, a cominciare dalla Pubblica Amministrazione».

Sindaco Doria, Genova è davvero malata come dice l'arcivescovo?

«In un mondo che cambia e si trasforma, ci sono economie che crescono e altre che rallentano. E questo è un problema che riguarda l'intera Europa. Isolare Genova è a mio avviso sbagliato».

Ma perché, secondo lei, la nostra economia è più lenta nel ripartire?

«Scarso dinamismo, una macchina affaticata che si trascina come un fardello un debito pubblico che distrae risorse che potrebbero essere utilizzate diversamente. E poi un appesantimento del quadro delle regole, con una legislazione farraginosa e complessa».

Quadro dentro cui c'è anche Genova...

«Certo. Ma non stiamo parlando di una città in caduta libera, come spesso si sente dire. Casomai Genova sta ridefinendo le sue caratteristiche di città economica».

E lei come le riassumerebbe?

«Vedo un settore in sofferenza e due più positivi, ovviamente sempre con chiaroscuri».

Partiamo dal primo.

«L'industria, con un andamento però differenziato. Bene realtà come Fincantieri, con il carico di lavoro garantito per Sestri, Esaote che si è spostata agli Erzelli e Ansaldo Energia che investe nell'area Ilva. Situazione invece critica per Piaggio e per la stessa Ilva, sofferenze e competenze nelle riparazioni navali».

E i due positivi?

«La portualità, con i traffici che crescono in modo complessivo, non solo nei container. Questo è un porto a vocazione mista, per merci e passeggeri, dobbiamo sempre tenerlo a mente. E sposo totalmente le parole del ministro Graziano Delrio, con cui per inciso sono in contatto costante: la soluzione per i nostri territori è la cura del ferro e dell'acqua. Aggiungo una partita fondamentale che dobbiamo vincere, quella dell'ultimo miglio in porto e penso al raddoppio dei binari del Vte e a tutte le infrastrutture necessarie nei terminal. Poi, certo, quando guardo al porto non posso non sottolineare la necessità di dare risposte anche al lavoro, alle due compagnie, per cui mi auguro che dopo l'approvazione della legge sulle autorità di sistemi, si possa individuare una soluzione normativa».

Sindaco, nel suo contatto costante con il ministro Delrio avete parlato di recente di presidenza del porto di Genova?

«Sull'argomento dico una cosa sola: ho sentito parlare di una logica spartitoria delle presidenze di 13 a 2. Bene, voglio dire che questi ragionamenti non mi appartengono. Il riten-

go vecchi, superati. Fine».

Torniamo al tema principale. Parlava di un secondo elemento positivo, quale?

«Sì, turismo e cultura. Siamo in trend molto positivo, alberghi e bed&breakfast si riempiono, creiamo lavoro per guide turistiche. Non siamo più solo la città dell'Acquario. Questo è il campo in cui l'ente Comune può incidere maggiormente, rispetto all'industria e al porto. Ciò che incassiamo come tassa di soggiorno viene investita sulla città. Abbiamo Palazzo Ducale, il sistema dei musei è comunale, le giornate dei Rolli avvengono sotto la nostra regia. Se Bono (ad Fincantieri n.d.r.) porta le navi a Sestri il merito è suo, se Piaggio riduce le sue attività è per una decisione aziendale. Noi possiamo e dobbiamo vigilare, fare pressing con azienda e governo, ma è nel campo del turismo e della cultura che rispondiamo in prima persona».

Come amministrazione siete anche impegnati nella realizzazione del Blueprint...

«Sentiamo l'obbligo di trasformare aree ex floristiche che oggi sono diventate un buco nero. Ma ci crediamo davvero, questa è una scommessa sul futuro di Genova, abbiamo avuto un'interlocuzione costante con l'architetto Piano lungo tutto l'iter attuativo e stiamo creando le condizioni per attrarre investitori. Il Blueprint è una delle due porzioni di città che possono essere il vero volano dello sviluppo».

Qual è l'altra?

«Gli Erzelli, al di là delle vicissitudini che possono riguardare singole aziende (Ericsson n.d.r.). La presenza industriale è già forte, ora deve arrivare l'università per dare corpo alla trasformazione di un pezzo di città».

Fra le criticità forse dovremmo anche ricordare l'edilizia, non trova?

«È il settore che ha sofferto di più, ma dobbiamo cominciare a ragionare in modo diverso rispetto al passato, partire dall'idea che in questo territorio, terribilmente fragile e a rischio dissesto, non si possa più consumare suolo. Un certo modello di sviluppo è finito, l'edilizia non potrà più avere il ruolo del passato, ma può e deve diventare strategica per il futuro».

E come?

«Lavorando sulla messa in sicurezza del territorio, sulle grandi opere come sulle aree a rischio, rendendole non esondabili. Certo, servono investimenti pubblici forti, che in parte sono arrivati con Italia Sicura. Ma è qui che dobbiamo insistere maggiormente».

Il presidente di Confindustria Giuseppe Zampini dice che unire le forze sarebbe il vero miracolo di cui ha bisogno Genova, per tornare alle parole di Bagnasco. È d'accordo?

«Dobbiamo tutti quanti fare un salto in avanti, non solo gli imprenditori, anche la città, avere più fiducia in noi stessi, smetterla di spararci addosso l'un l'altro o di mugugnare, dobbiamo rimboccarci di più le maniche e imparare a coordinarci».

Anche il Comune deve cambiare?

«Anche la Pubblica Amministrazione, certo. Non è più tempo di città assistita, non ci pensare solo lo Stato, non c'è più l'Iri. Questa è una città post-industriale e post-Iri. La Pubblica Amministrazione deve essere efficiente per riuscire a liberare risorse».

Da investire dove?

«Nella socialità, per aiutare i più deboli, e nella promozione, con azioni di marketing territoriale che possano garantire sviluppo. Non abbiamo alternative, anche perché dal governo arriva un solo mandato: riduci i costi. Io ho avuto tre governi, Monti, Letta e Renzi. Avrei potuto avere anche Merkel e Hollande, ma l'input non sarebbe cambiato: tieni sotto controllo la spesa».

È possibile?

«Non abbiamo alternative, sapendo che giustamente non possiamo ricorrere alla finanza creativa, ma nemmeno indebitarci per il patto di stabilità. Reggere e non era semplice, ma anche controllando voci di spesa non produttive ci stiamo riuscendo».

> Non siamo certo un'isola felice, ma è sbagliato isolare la città rispetto a un contesto in cui tutto l'Occidente fa fatica
>
> Con Delrio ho anch'io un contatto costante. Il futuro delle autorità portuali? La logica del 13 a 2 è vecchia e superata

Shipping & dintorni

Partita a Genova la costruzione di Seabourn Ovation

Si è svolta ieri, presso lo stabilimento di Sestri Ponente, alla presenza di Richard Meadows, presidente di Seabourn, e Raffaele Davassi, direttore del cantiere, la cerimonia del taglio della prima lamiera di "Seabourn Ovation", la seconda di due navi da crociera extra-lusso che Fincantieri sta realizzando per la società armatrice Seabourn, brand di Carnival Corporation. L'unità gemella, "Seabourn Encore", è attualmente in costruzione nel cantiere di Marghera e verrà consegnata entro la fine dell'anno. "Seabourn Ovation", che entrerà a far parte della flotta di Seabourn nella primavera 2018, sarà messa a punto secondo le caratteristiche e le soluzioni tecniche d'avanguardia che fanno di Seabourn uno fra i brand di maggior prestigio nel segmento extra-lusso e consentirà l'espansione della flotta cominciata nel 2009. L'unità, al pari della gemella, avrà circa 41.000 tonnellate di stazza lorda, sarà lunga circa 210 metri, larga 28 e potrà raggiungere i 18,6 nodi di velocità di crociera. Potrà inoltre ospitare a bordo appena 600 passeggeri, in spaziose suite doppie tutte dotate di balcone privato. Fincantieri ha costruito dal 1990 ad oggi 73 le navi da crociera, 61 delle quali per diversi brand di Carnival, mentre altre 22 unità sono in costruzione o di prossima realizzazione negli stabilimenti del gruppo, di cui 10 per società armatrici del gruppo statunitense. La cooperazione tra Fincantieri e il gruppo Carnival, si legge in una nota, ha una valenza strategica notevolissima non solo per la cantieristica ma per l'intera economia nazionale. Il gruppo statunitense, in virtù della partnership con Fincantieri, rappresenta, infatti, uno dei maggiori investitori stranieri in Italia per un ammontare complessivo dal 1990 ad oggi di quasi 30 miliardi di euro.

The Medi Telegraph

Partita a Genova la costruzione di "Seabourn Ovation"

Genova - L'unità gemella, "Seabourn Encore", è attualmente in costruzione nel cantiere Fincantieri di Marghera e verrà consegnata entro la fine dell'anno.

Genova - **Si è svolta questa mattina, presso lo stabilimento genovese di Sestri Ponente, alla presenza di Richard Meadows, presidente di Seabourn, e Raffaele Davassi, direttore del cantiere, la cerimonia del taglio della prima lamiera di "Seabourn Ovation",** la seconda di due navi da crociera extra-lusso che Fincantieri sta realizzando per la società armatrice Seabourn, brand di Carnival Corporation. **L'unità gemella, "Seabourn Encore", è attualmente in costruzione nel cantiere di Marghera** e verrà consegnata entro la fine dell'anno. "Seabourn Ovation", che entrerà a far parte della flotta di Seabourn nella primavera 2018, sarà messa a punto secondo le caratteristiche e le soluzioni tecniche d'avanguardia che fanno di Seabourn uno fra i brand di maggior prestigio nel segmento extra-lusso e con essa continuerà l'espansione della flotta cominciata nel 2009.

L'unità, al pari della gemella, avrà circa 41.000 tonnellate di stazza lorda, sarà lunga circa 210 metri, larga 28 e potrà raggiungere i 18,6 nodi di velocità di crociera. Potrà inoltre ospitare a bordo appena 600 passeggeri, in spaziose suite doppie tutte dotate di balcone privato. Fincantieri ha costruito dal 1990 ad oggi 73 le navi da crociera, 61 delle quali per i diversi brand di Carnival, mentre altre 22 unità sono in costruzione o di prossima realizzazione negli stabilimenti del gruppo, di cui 10 per società armatrici del gruppo statunitense. **La cooperazione tra Fincantieri e il gruppo Carnival,** si legge in una nota, ha una valenza strategica notevolissima non solo per la cantieristica ma per l'intera economia nazionale. Il gruppo statunitense, in virtù della partnership con Fincantieri, rappresenta, infatti, **uno dei maggiori investitori stranieri in Italia per un ammontare complessivo dal 1990 ad oggi di quasi 30 miliardi di euro.**

Genova, l'Authority a caccia di un direttore tecnico / RE-TROSCENA

Genova - Carena scrive alle altre Autorità portuali per trovare in prestito un dirigente che lo sostituisca in almeno quel compito. La contromossa per arginare la guerra dei revisori.

Genova - A.a.a. Direttore tecnico cercasi. Più o meno è l'intestazione della lettera che l'Autorità portuale di Genova ha inviato alle altre Authority italiane. Un ricognizione per cercare una figura che possa alleggerire **Carena di uno dei tanti compiti che deve svolgere, dopo la nomina a Segretario generale.**

I revisori dei conti la settimana scorsa avevano stroncato la nomina di Carena a segretario proprio perchè tra i ruoli ricoperti, c'è anche quello di direttore tecnico: «Non ha i titoli» avevano detto. Ora la contromossa con un incarico a tempo, sperando che qualcuno risponda.

LA CURIOSITÀ

Appello di Genova agli altri porti «Cerchiamo un direttore "in prestito"»

[redacted] chiede un dirigente per un anno per evitare l'assunzione

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Che coincidenza: alla fine del mese scorso, nel comitato del 31 maggio, i revisori [redacted] genovese, avevano contestato la nomina a segretario generale di Sandro Carena. Perché, secondo i tre che hanno ingaggiato una guerra contro [redacted] che va avanti dalla presidenza di Luigi Merlo, il neo segretario generale non può essere contemporaneamente direttore tecnico e al vertice della struttura.

«Chi controlla il controllore?» si sono chiesti i revisori, criticando la scelta di Carena quale successore di D'Aste, visto i diversi ruoli dirigenziali già ricoperti all'interno di Palazzo San Giorgio. E in particolare, nel mirino era finito quello di direttore tecnico: «Non ha i titoli» avevano scritto i revisori. E così il giorno dopo - come si evince dalla data di protocollo in alto a destra sulla missiva di cui il *Secolo XIX* è entrato in possesso - lo stesso Carena ha scritto a tutte le Autorità portuali italiane, chiedendo la disponibilità di una figura da inserire nel ruolo contestato: «Copertura di un posto vacante in organico con assunzione a tempo determinato per la durata di un anno, rinnovabile per un ulteriore anno». Il candidato deve possedere una lunga lista di requisiti: competenze specifiche, conoscenze e un'«esperienza pluriennale nella programmazione di opere e lavori», ma soprattutto deve avere almeno dieci anni di consuetudine con «la direzione di strutture tecniche in enti pubblici».

Lo stipendio sarà quello previsto del contratto nazionale «equivalente a quello dei direttori» [redacted] di Genova. A spanne circa centomila euro lordi. I candidati avranno tempo quindici giorni dalla data della lettera, per presentarsi e sostenere un colloquio. [redacted] è in cerca dunque di un dirigente "in prestito" dagli altri enti e se non dovesse trovarlo, è pronta a far scattare un bando di assunzione, aperto a chiunque voglia candidarsi. «La legge ci chiede di intraprendere prima questo percorso, per verificare se anche nelle altre [redacted] c'è una figura simile» spiega Palazzo San Giorgio. Ora bisogna aspettare che qualche dirigente di un altro porto italiano si faccia vivo, anche se qualche difficoltà esiste: il cambio della guardia ai vertici dei [redacted] previsto dalla riforma, è un disincentivo piuttosto forte. Una figura con quei requisiti così elevati, potrebbe infatti fare carriera nella propria sede di appartenenza. E perdere il treno del nuovo presidente per un incarico a Genova, può costare molto. E poi l'impiego a Palazzo San Giorgio è a tempo: due anni al massimo e nessuna certezza della conferma. Il ruolo di direttore tecnico è affidato a Carena da un anno e mezzo dopo che Andrea Pieracci era stato spostato nello staff del segretario generale. Il dirigente è stato assolto in uno dei processi che lo riguardano, ma la Corte di Conti lo aveva condannato a risarcire 270 mila euro per danno erariale. Tra due anni però le vicende giudiziarie potrebbero terminare e i giochi per il posto di direttore tecnico, ricominciare daccapo.

Il bacino storico del porto di Genova. Sullo sfondo il Sech

www.ilsecoloxix.it

La Gazzetta Marittima

La Nissan in visita a Palazzo Rosciano

Le auto nuove sempre più strategiche per il porto di Livorno

LIVORNO – Certo, come sottolinea la nota dell'Autorità portuale, si è trattata di una visita di cortesia. Ma la presenza a Livorno di due dei massimi dirigenti della Nissan, Sawako Tobe e Gen Moroshi, giunti a Palazzo Rosciano assieme a rappresentanti dell'Agenzia Marittima Prosper e dell'Agenzia Renzo Conti, ha acquisito una particolare rilevanza. E non solo perché la compagnia giapponese è uno dei principali clienti dello scalo labronico (ogni anno vengono movimentate a Livorno circa 60 mila vetture made in japan, attraverso i vettori Hoegh Autoliners, Nissan Motorcarriers Company e EML, a loro volta clienti della Cilp), ma anche perché l'incontro con i vertici dell'APL si è svolto a distanza di poco più di una settimana dalla conclusione della undicesima edizione del Break Bulk Europe, la fiera dedicata a tutto il traffico che non si muove in container, che ha portato in dote al nostro scalo la prospettiva di un considerevole aumento dei volumi movimentati dal big operator Euro Marine Logistics.
Non è un mistero che il porto della città dei Quattro Mori si stia specializzando sempre di più sul traffico delle auto nuove. A dimostrarlo, più di ogni altro ragionamento, l'incremento percentuale a doppia cifra che questa tipologia di traffico ha fatto registrare nel primo trimestre dell'anno: +26,6% rispetto allo stesso periodo del 2015 e 139 mila veicoli, quasi 30 mila in più. Aumento che dovrebbe diventare ancora più consistente già a partire dal secondo semestre quando diventeranno tangibili e concrete le previsioni di crescita di Eml.
A ricevere i dirigenti della Nissan e i rappresentanti delle due agenzie marittime (la Prosper è la rappresentante generale a Genova della compagnia di navigazione della Nissan, che si appoggia, per quanto riguarda Livorno, anche sull'agenzia marittima di Renzo Conti), il dirigente promozione e studi e il suo capoarea, rispettivamente Gabriele Gargiulo e Francesco Ghio.
«Le auto nuove sono un segmento di traffico in forte crescita – ha affermato Gargiulo – e a Livorno intendiamo non farci trovare impreparati. L'obiettivo, per il medio periodo, è quello di razionalizzare e ottimizzare l'uso degli accosti oggi riservati al traffico delle auto nuove , creando anche nuove sinergie con i terminalisti posizionati sulla sponda est della Darsena Toscana». La parola d'ordine è destinare, 24 ore su 24, l'accosto 15 C alle auto, e trovare nuovi spazi anche sugli accosti adiacenti.
Per il futuro, invece, la Piattaforma Europa è la risposta migliore da dare a chi chiede una maggiore disponibilità di aree e banchine: «La Maxi Darsena – ha concluso il dirigente promozione e studi – libererà nel porto commerciale nuovi spazi da destinare ai nostri principali core business: dalle auto ai prodotti forestali».

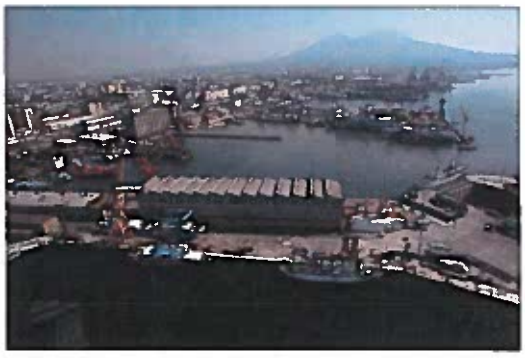
Porti: commissario Basile, a Napoli c'è bisogno di fiducia

Auspicio che entro fine giugno possa esserci presidente

(ANSA) - NAPOLI, 7 GIU - "Io credo che questo porto abbia bisogno di fiducia; abbiamo tutti bisogno di fiducia". Lo ha detto il commissario straordinario del porto di Napoli, l'ammiraglio Antonio Basile, a margine dell'anniversario dei 150 anni di attività dei Piloti al servizio del Porto di Napoli, auspicando che "entro la fine di giugno ci possa essere un presidente in modo tale da poter risolvere tutti i problemi del porto". "Quella del porto di Napoli - ha aggiunto - è una comunità in cui sono presenti tante categorie che dovrebbero anche loro imparare a stare anche un po' più tranquille per poter avere maggiori risultati". "Quando il ministro Delrio è venuto a Napoli, in occasione della sua visita, ha garantito che entro l'estate ci sarebbe stata la nomina del presidente per stabilizzare una situazione precaria da troppo tempo", ha aggiunto, invece, Luca Cascone, presidente della Commissione Trasporti e Viabilità della Regione Campania.

"Noi faremo la nostra parte stando vicino a chiunque sia, per continuare nel percorso che porti alla concretizzazione dei progetti messi in campo", ha concluso Cascone.(ANSA).

Porti: Napoli, corpo piloti festeggia 150 anni di attività



(ANSA) - NAPOLI, 7 GIU - I piloti al servizio del Porto di Napoli hanno festeggiato oggi i 150 anni di attività. Un corpo che nel corso degli anni ha esteso le sue competenze anche sui porti di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata, diventando così il Corpo Piloti del Golfo di Napoli. E del passato, ma soprattutto del futuro del Corpo si è discusso nel corso del convegno "Il ruolo dei Piloti nei 150 anni della loro storia" che si è tenuto alla Stazione Marittima (Molo Angioino).

Questi "controllori del mare" da qualche mese affrontano nuove sfide e nuove responsabilità. Il problema della sicurezza è stato uno dei temi più discussi, problema evidenziato da Luigi Lucenteforte, Capo Pilota Corporazione Piloti del Golfo di Napoli.

All'incontro, tra gli altri, ha partecipato anche Antonio Basile, Contrammiraglio e Commissario Straordinario Autorità Portuale di Napoli, Arturo Faraone, Direttore marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli, Fiorenzo Milani, direttore Fedepiloti e Luca Cascone, presidente della Commissione Trasporti e Viabilità della Regione Campania. A partire da quest'anno, la Corporazione sarà interessata da una importante novità: la digitalizzazione. (ANSA).

II EDIZIONE NAPLES SHIPPING WEEK NAPOLI 27 GIUGNO – 2 LUGLIO 2016

A NAPOLI IL FORUM DELLE FUNZIONI DI GUARDIA COSTIERA DEL MEDITERRANEO

Napoli, 7 giugno 2016 - In concomitanza con la **Naples Shipping Week** il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera organizzerà a Napoli - presso la Stazione Marittima - con il supporto della Direzione Marittima della Campania, dal 30 giugno al 2 luglio prossimi, il "Forum delle Funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo" (MedCGFF), su specifico mandato della Commissione Europea - Direzione Generale per gli Affari Marittimi e la Pesca (DG MARE).
Il MedCGFF, che nasce da un'iniziativa avviata proprio dalla Guardia Costiera italiana nel 2009 a Genova e proseguita con Marsiglia (Francia 2012), Palma di Maiorca (Spagna 2013) e Vilamoura (Portogallo 2014), è un Forum di dialogo non vincolante, volontario, indipendente ed apolitico che riunisce i rappresentanti delle Istituzioni ed Agenzie con competenze relative a funzioni di Guardia Costiera nell'ambito del bacino del Mediterraneo (Paesi UE ed extra-UE) così come rappresentanti delle Istituzioni europee, di omologhi *Forum* internazionali di Guardia Costiera ed organizzazioni Internazionali marittime di riferimento.

cliccare per ingrandire

La Guardia Costiera italiana, per l'edizione 2016, si propone di massimizzare il rilancio del dialogo all'interno del bacino del Mediterraneo, con particolare riguardo ai rapporti tra la sponda europea ed africana, interessando i rappresentanti di circa 95 Organizzazioni internazionali tra cui l' Organizzazione Mondiale Marittima (IMO); le Direzioni Generali HOME, MARE, MOVE della Commissione europea; l'Agenzia Europea per il coordinamento e il pattugliamento delle frontiere (FRONTEX); l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA); l'Agenzia Europea di Controllo della Pesca (EFCA); l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO);

l'Associazione Internazionale delle Autorità per i Fari e di aiuto alla navigazione (IALA) e la Commissione Generale per la Pesca nel Mediterraneo (GFCM).

La scelta del tema cardine del MedCGFF "*Mediterranean: Sharing experiences among Coast Guard Functions*", propone con forza il termine *Condivisione* come parola chiave per rilanciare il ruolo strategico ed al contempo storico del Mar Mediterraneo quale luogo di interscambio per la reciproca conoscenza tra le differenti Organizzazioni, tese a renderlo un luogo più sicuro, più pulito, più tutelato.
In particolare, il 1 luglio, nel corso della Conferenza Plenaria del Forum, vedrà altresì la partecipazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano DELRIO; il giorno seguente si svolgerà la Cerimonia ufficiale per il Passaggio di Consegne tra la Guardia Costiera italiana e la Guardia costiera turca, che in tale consesso presenterà formalmente la sua candidatura ad ospitare l'edizione 2017.
Il Forum rappresenta, dunque, un'eccellente occasione per rinforzare la cooperazione tra tutte le agenzie operanti nel Mar Mediterraneo, per questo la Guardia Costiera Italiana si propone di agevolare la cooperazione multilaterale attraverso la condivisione di esperienze e prassi, in modo cooperativo e consensuale per affrontare i cambiamenti che interessano il settore marittimo (protezione dell'ambiente marino e sicurezza della navigazione *in primis*).

I Piloti festeggiano 150 anni della loro storia nel Porto di Napoli

Lucenteforte: "Il servizio pilotaggio non può essere svolto in proprio da ogni armatore. E' una questione di sicurezza"

Napoli, 7 giugno 2016 - Sono stati celebrati oggi, martedì 7 giugno, **i 150 anni di attività dei Piloti al servizio del Porto di Napoli.** A partire dalle ore 9.30, nella Sala Dione della **Stazione Marittima** (Molo Angioino) di Napoli, per consacrare questo importante anniversario, si è tenuto il convegno **"Il ruolo dei Piloti nei 150 anni della loro storia"**, attraverso tre importanti assi legati alla storia dei Piloti, al pilotaggio marittimo visto attraverso la sicurezza e alle innovazione tecnologica e alle nuove prospettive dei piloti nel contesto internazionale.

Il Corpo Piloti del Porto di Napoli, dal 1 gennaio 2016, ha esteso le proprie competenze anche al traffico marittimo dei porti di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata, diventando così il **Corpo Piloti del Golfo di Napoli.** Un maggior raggio di azione, dunque, per questi "controllori del mare" che da qualche mese affrontano nuove sfide e nuove responsabilità. La tavola rotonda di oggi, seppure celebri i 150 anni di attività della corporazione originaria, è stata la prima occasione per delineare prospettive e futuro di questo nuovo assetto organizzativo e territoriale.

Gli indirizzi di saluto sono stati affidati a **Mario Calabrese**, assessore comunale alle Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità, **Antonio Basile**, Contrammiraglio e Commissario Straordinario Autorità Portuale di Napoli, **Arturo Faraone**, Direttore marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli, **Luca Cascone**, presidente della Commissione Trasporti e Viabilità della *Regione Campania*. Ha introdotto i lavori del convegno **Luigi Lucenteforte**, Capo Pilota Corporazione Piloti del Golfo di Napoli.

Sono intervenuti: **Gioacchino Longobardo** Presidente Associazione di Studi, ricerche e documentazione della Marineria della Penisola Sorrentina e **Umberto Masucci** Vice Presidente Federazione del Mare e Presidente Propeller Clubs che hanno discusso sulla **Storia dei Piloti di Napoli**. Il presidente Longobardo ha incentrato il suo intervento su "Brevi note storico-giuridiche sull'attività dei piloti, ed i traffici marittimi dal Regno delle due Sicilie all'Unità D'Italia".

Hanno parlato, invece, de **Il pilotaggio marittimo: sicurezza e innovazione tecnologica**: il Comandante **Gennaro Esposito**, responsabile Safety&Security Fedarlinea, **Giovanni De Tullio** Ammiraglio Ispettore Comando Generale Guardia Costiera, **Giovanni Gargiulo** Vice Capo Pilota Corporazione Piloti del Golfo di Napoli, **Cesare Guidi** Presidente Angopi, **Andrea Mastellone** Presidente Assoagenti, **Stefania Visco** Presidente Federimorchiatori. Hanno analizzato, infine, le **Nuove prospettive dei piloti nel contesto internazionale: Cristiano Aliperta** Ammiraglio Rappresentante permanente all'IMO della Repubblica di Palau e **Fiorenzo Milani**, Direttore Fedepiloti.

All'incontro erano stati invitati anche il ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, **Gian Luca Galletti** e il ministro delle Infrastrutture e Trasporti **Graziano Delrio**, impossibilitati a partecipare per sopraggiunti impegni istituzionali. Al posto del ministro Delrio è intervenuta **Maria Cristina Farina**, Direzione Generali Porti. Il ministro Galletti ha inviato una lunga lettera a Luigi Lucenteforte Capo Pilota Corporazione Piloti del Golfo di Napoli.

"Un forte sentimento di stima e rispetto - si legge nella nota del **ministro Galletti** - lega me personalmente e il mio Dicastero al lavoro di chi è impegnato quotidianamente a preservare lo straordinario valore ambientale e culturale rappresentato dal mare. Il Golfo di Napoli è un luogo dal fascino unico: a renderlo tale è anche la vostra qualificatissima opera al servizio, ormai da 150 anni, della sicurezza degli specchi acquei oltre che delle persone. Il mio augurio per il vostro anniversario è allora proprio questo: restate fedeli alla vostra storia accettando le sfide della modernità con la solita passione, dedizione e impegno che vi contraddistinguono".

Il Capo Pilota **Luigi Lucenteforte**, nel corso del suo intervento, si è soffermato soprattutto sul tema della sicurezza, ponendo "l'attenzione su uno stralcio di una recente sentenza, in virtù della quale si mettono in rilievo gli aspetti fondamentali del pilotaggio. Come affermato dalla recente giurisprudenza, **il servizio [di pilotaggio] va inteso come attività espletata a beneficio della sicurezza del Porto nel suo complesso**, oltre che come ausilio alle attività di conduzione e manovra del singolo comandante di imbarcazione. E' evidente che il comandante esperto e l'equipaggio che lo coadiuva possono essere perfettamente in grado di condurre nel porto l'imbarcazione, specie quando si tratta di rotte e manovre che vengono eseguite continuativamente, anche più volte al giorno. Tuttavia, non può essere sottaciuto il rilievo secondo il quale le esigenze di **sicura navigazione** ed approdo sorgano non solo (e non tanto) per effetto della possibile inesperienza o insufficiente conoscenza dei luoghi da parte del comandante, quanto in ragione del fatto che nella ristretta area marittima interessata sono contestualmente presenti diverse imbarcazioni in manovra, con rotte incrociate, i cui movimenti e posizioni devono essere necessariamente coordinati dalla stazione dei piloti, onde evitare il verificarsi di quelle accidentali

collisioni che recenti fatti di cronaca hanno dimostrato essere sempre possibili. Alla luce di tale primaria esigenza ovvero quella inerente alla sicurezza, **Il servizio di pilotaggio non potrebbe essere svolto in proprio da ogni armatore**, a beneficio esclusivo delle sue navi, in quanto i singoli conducenti, ancorché tecnicamente capaci ed esperti, non potrebbero avere quella visione d'insieme del traffico portuale necessaria a gestire le operazioni in totale sicurezza. Sicurezza che, per contro, viene garantita solo da una **regìa unitaria** che coordini gli interventi dei vari piloti presenti, in un determinato momento, nel porto".

Il Vice Capo Pilota **Giovanni Gargiulo** ha focalizzato, invece, l'attenzione in particolar modo sull'innovazione tecnologica che ha interessato la Corporazione dei Piloti. "Il Porto di Napoli - racconta - rimane ancora oggi uno dei principali porti del Mezzogiorno e fra i primi tre a funzioni multiple sul piano nazionale. La più grande opera di recente costruzione, nell'ambito del Porto di Napoli, è la Torre di controllo dei Piloti, dotata di una sala di avvistamento ad una altezza di 35 metri sul livello del mare e situata in una posizione strategica all'interno del porto, dalla quale è possibile allargare la visione a tutto il Golfo di Napoli. Dal 1 gennaio, - sottolinea ancora Gargiulo - la Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli, ha posto in essere una serie di interventi migliorativi, primo fra tutti quello di digitalizzazione del sistema di gestione. Come è ben noto a tutti, digitalizzare processi e documenti è una condizione ormai indispensabile, in grado di offrire vantaggi in termini di efficienza e sviluppo. Attraverso questo sistema, i Piloti potranno verificare la movimentazione delle navi su uno schermo di grandi dimensioni, dove saranno riportati in forma tabellare, le navi, la tipologia, gli orari di arrivo e di uscita; si potranno prelevare, nei tempi e nei modi stabiliti, le firme del comandante della nave in transito con l'utilizzo a bordo di specifici tablet e tutte le informazioni saranno riportate automaticamente nei registri. Un processo, questo, completamente informatizzato, che porterà un incremento della produttività, riducendo i tempi delle trascrizioni a mano e dei passaggi cartacei, e aumentando il livello della sicurezza".

Per il presidente della Commissione Trasporti e Viabilità della *Regione Campania*, **Luca Cascone**, "L'incontro di oggi è stato molto importante, in quanto, per la prima volta si sono delineate quelle che saranno le nuove prospettive del Corpo Piloti del Porto di Napoli che dal 1 gennaio 2016, ha esteso le proprie competenze anche al traffico marittimo dei porti di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata, diventando così il Corpo Piloti del Golfo di Napoli. Non solo si allarga il bacino di competenze della corporazione, ma si tratteggiano nuovi scenari anche in vista delle nuove tecnologie che sicuramente cambiano le dinamiche di questa importante professione. Un "mestiere" dove la figura dell'uomo è fondamentale ma anche l'apporto delle macchine è rilevante. La Regione, anche in questo caso, è attenta e sensibile ad accompagnare e seguire con interesse i percorsi di crescita e sviluppo di una categoria indissolubilmente legata non solo a Napoli ma alla Campania tutta" .

Per il direttore Fedepiloti, **Fiorenzo Milani**: "I centocinquanta anni del Corpo Piloti del Golfo di Napoli, chiamano a raccolta tutta la comunità portuale Partenopea, per un momento di comunione e di festa. La data è puramente simbolica, non rappresenta la vera storia del pilotaggio a Napoli, ma sancisce solo la costituzione del Corpo Piloti con Regio Decreto. Le radici di questo mestiere sono ben più antiche e profonde. I moderni piloti devono trarre insegnamento dalla propria storia, raccogliendo la sfida

di tramandare questa professione, adeguandola e plasmandola alle moderne tecnologie, per garantire quella sicurezza produttiva, parte fondante dell'economia di uno scalo marittimo".

"Fino dal 1968, - aggiunge l'Ammiraglio **Cristiano Aliperta** - a livello mondiale è stata riconosciuta l'esigenza di impiegare nel servizio di pilotaggio , la cui nascita realmente si perde nella notte dei tempi, personale altamente qualificato con specializzazione locale. L'International Maritime Organization, agenzia delle nazioni Unite specializzata nella sicurezza della navigazione con la Risoluzione A 159 proprio del 1968 raccomandava agli stati membri di organizzare un servizio di pilotaggio adeguato alle esigenze. Da allora diverse risoluzione si sono susseguite da parte dell'IMO a favore degli stati membri, che oggi sono 171, sempre riconoscendo e riaffermando la solita importanza del pilotaggio per la navigazione marittima internazionale e per la sicurezza della navigazione nella sua ampia accessione. I piloti assicurano insieme ai Comandanti della navi e agli altri indispensabili servizi portuali una navigazione sicura fino all'arrivo in banchina giocando, insieme ai già citati servizi nautici di assistenza alla nave, un ruolo essenziale e determinante. Questo vale per ogni porto del mondo".

"Sono lieto - rimarca l'Ammiraglio **Arturo Faraone**, Comandante della Capitaneria di Porto di Napoli - di partecipare all'evento che si svolge oggi alla Stazione Marittima di Napoli e che celebra una ricorrenza, quella del 150° Anniversario, particolarmente importante. **L'Autorità Marittima è vicina alla Corporazione che è parte integrante del tessuto economico della realtà portuale** e che svolge un Servizio tanto importante per le diverse attività accanto alla Guardia Costiera".

Si sofferma su questo importante anniversario, anche l'Ammiraglio Ispettore **Giovanni de Tullio**, Capo del Reparto 2° - Affari giuridici e servizi d'istituto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, il quale dice: "Un tributo alla gloriosa tradizione della Corporazione dei piloti del porto di Napoli che, al tempo stesso, è occasione per evidenziare il ruolo che il servizio di pilotaggio, insieme agli altri servizi tecnico-nautici, riveste, oggi, per l'intera portualità. Guardiamo alla storia: i piloti di Napoli sono pressoché coetanei del Corpo delle Capitanerie di porto, del quale, ancora lo scorso anno, abbiamo festeggiato i 150 anni. Capaci, come le Capitanerie di porto, di adeguarsi alle sfide del nostro tempo, i piloti sono portatori di un patrimonio tecnico professionale a servizio della "sicurezza produttiva". Un servizio pubblico, caratterizzato da unicità ed universalità delle prestazioni, che, grazie alla funzione di disciplina del Comandante del porto, si traduce non in un mero costo per l'utenza ma, piuttosto, in un concreto supporto alle ragioni della produttività e dell'efficienza dei nostri porti".

"L'innovazione tecnologica che garantisce sempre migliori performance sia per il fornitore di servizio tecnico-nautico che per l'armatore delle navi utente - prosegue **Stefania Visco**, presidente Federimorchiatori - deve essere utilizzata come strumento di innalzamento dei livelli di sicurezza e affidabilità, in modo da rendere i nostri porti sempre più efficienti e le manovre interne sempre più sicure. Esiste nei nostri porti un rischio intrinseco connesso alle manovre in acque ristrette e spesso con condimeteo avverse che può essere minimizzato con le nuove tecnologie adottate sulle navi moderne ma mai eliminato e dunque supporto fondamentale alla sicurezza portuale

sono proprio il concetto di presidio e universalità dei servizi tecnico nautici. Le innovazioni tecnologiche favoriscono e concorrono alla richiesta di sempre maggiore affidabilità e velocità nelle operazioni che in termini portuali si traducono in certezza di approdo in sicurezza, realizzabile solo con efficienti servizi tecnico-nautici".

"Le leggi che regolano la vostra professione ed il servizio di pilotaggio – illustra, invece, **Andrea Mastellone** Presidente Assoagenti – devono essere adeguate alla realtà attuale e quindi una forte azione a tale riguardo deve essere programmata: gli art. 62 ed 86 e successivi del codice della navigazione risalgono al 1942, la legge 84 risale a 22 anni fa e nel frattempo nel campo del trasporto marittimo abbiamo assistito ad un cambiamento radicale dello scenario con l'affermarsi sempre più massiccio del gigantismo navale. Anche gli agenti marittimi, che rappresento questa mattina, stanno iniziando un percorso simile di rivisitazione della legge che regola la loro attività e che risale al 1977 e che anch'essa era stata scritta quando di gigantismo navale non se ne parlava proprio, quando il settore crocieristico non esisteva affatto ed analogamente le autostrade del mare. La strada della rivisitazione delle leggi e delle norme che regolano la vostra attività mi sembra percorribile. Anche la nuova legge di riforma che dovrebbe a breve tempo essere implementata, sicuramente nel futuro prossimo contribuirà al miglioramento delle vostre condizioni di lavoro nel sistema portuale nazionale".

Parole di soddisfazione per questo importante anniversario da parte del presidente Angopi, **Cesare Guidi** che dice: "Sono queste storie, storie come la vostra, che fanno la Storia, quella con la "S" maiuscola. Onorarne quindi la vostra ricorrenza non è un mero esercizio retorico, ma un'occasione per far pulsare il cuore della vostra identità di marinai, e quindi di piloti del porto di Napoli, d'Italia e d'Europa Unita. Riflettendo a consuntivo su questo passato secolo e mezzo, – rimarca Guidi – potete con orgoglio affermare che quando si tratta di appartenenza autentica non ci sia alcun dubbio nel riconoscervi nella vostra straordinaria categoria: quella di piloti del porto. E lo diciamo noi ormeggiatori con cognizione di causa, che orgogliosamente possiamo dire di essere parte integrante di questa grande "famiglia", e che da tempo immemore siamo sempre al vostro fianco nel servizio, attenti esecutori al vostro coordinamento. E a noi operatori del comparto tecnico-nautico il pilota, offre la consapevolezza di una visione e una competenza che contribuisce a determinare le azioni di una gestione sicura della manovra, anche quando occorre svolgerla senza "punti di riferimento", diciamolo così sotto metafora, "perché semisepolti come in una notte senza stelle"".

"I numeri del *Cluster* marittimo del V Rapporto Censis presentato nel 2015, – spiega **Umberto Masucci,** Vice Presidente Federazione del Mare e Presidente Propeller Clubs – ci dimostrano come il settore negli ultimi anni abbia tenuto bene. L'Italia dello Shipping è un'eccellenza mondiale ed il ruolo dei piloti all'interno del nostro comparto è strategico. I piloti infatti svolgono un'opera molto importante per l'intera economia nazionale che importa via mare gran parte delle materie prime, nonché per le crociere dove l'Italia è al primo posto in Europa con oltre 6 milioni di passeggeri movimentati".

Nel pomeriggio, alle ore 16, e' stata impartita la **benedizione della Torre dei Piloti**, insieme a Sua Eccellenza **Monsignor Francesco Alfano** promotore dell'apostolato del Mare (Ufficio CEI). La Benedizione è stata preceduta dal Recital Spettacolo "Chi tene 'o mare", a cura di Gaetano Stella, Elena Parmense, Fabio Notari e Tommaso

Fichella.

Mons. Alfano leggerà una lunga lettera del **Cardinale di Napoli, Crescenzio Sepe**, impossibilitato a partecipare all'evento. "È un anniversario - recita la nota - che è giusto solennizzare in omaggio alla storia che la corporazione ha scritto assicurando al mondo nautico un servizio prezioso, fatto di perizia, di abnegazione e di sacrificio. Una storia, la vostra, che si incrocia con quella del porto e, quindi, della città di Napoli, di cui costituite il primo biglietto da visita che offrite ai mercantili e ai passeggeri ospiti, in termini di accoglienza e di guida all'incontro con il territorio cittadino. Siete dei veri angeli custodi per i marittimi provenienti da ogni parte del mondo, che si affidano a voi per realizzare un approdo corretto e sicuro. Quello dei piloti - dice ancora il cardinale Sepe - è un impegno delicato e altamente specialistico, che passa quasi in osservato e dimenticato perché svolto nel silenzio e con una umiltà che onora e qualifica la serietà professionale e comportamentale".

I Piloti festeggiano 150 anni della loro storia nel Porto di Napoli

Storia, sicurezza, innovazione tecnologica. Sono i tre assi del convegno "Il ruolo dei Piloti nei 150 anni delle loro storia" tenutosi alla Stazione Marittima nell'ambito delle celebrazioni per il secolo e mezzo di attività del servizio nel porto di Napoli. Una ricorrenza che cade in un momento particolare per il Corpo che dal 1 gennaio di quest'anno ha esteso le proprie competenze anche al traffico marittimo dei porti di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata, assumendo così la denominazione di Corpo Piloti del Golfo di Napoli. Un maggior raggio di azione, dunque, per questi "controllori del mare" che da qualche mese affrontano nuove sfide e nuove responsabilità. Folto il parterre dei partecipanti che ha contribuito a delineare prospettive e futuro di questo nuovo assetto organizzativo e territoriale.
"Un forte sentimento di stima e rispetto - si legge nella nota inviata dal ministro Galletti - lega me personalmente e il mio Dicastero al lavoro di chi è impegnato quotidianamente a preservare lo straordinario valore ambientale e culturale rappresentato dal mare. Il Golfo di Napoli è un luogo dal fascino unico: a renderlo tale è anche la vostra qualificatissima opera al servizio, ormai da 150 anni, della sicurezza degli specchi acquei oltre che delle persone. Il mio augurio per il vostro anniversario è allora proprio questo: restate fedeli alla vostra storia accettando le sfide della modernità con la solita passione, dedizione e impegno che vi contraddistinguono".
Il Capo Pilota, Luigi Lucenteforte, nel corso del suo intervento, si è soffermato soprattutto sul tema della sicurezza, ponendo "l'attenzione su uno stralcio di una recente sentenza, in virtù della quale si mettono in rilievo gli aspetti fondamentali del pilotaggio. Come affermato dalla recente giurisprudenza, il servizio [di pilotaggio] va inteso come attività espletata a beneficio della sicurezza del Porto nel suo complesso, oltre che come ausilio alle attività di conduzione e manovra del singolo comandante di imbarcazione. E' evidente che il comandante esperto e l'equipaggio che lo coadiuva possono essere perfettamente in grado di condurre nel porto l'imbarcazione, specie quando si tratta di rotte e manovre che vengono eseguite continuativamente, anche più volte al giorno. Tuttavia, non può essere sottaciuto il rilievo secondo il quale le esigenze di sicura navigazione ed approdo sorgano non solo (e non tanto) per effetto della possibile inesperienza o insufficiente conoscenza dei luoghi da parte del comandante, quanto in ragione del fatto che nella ristretta area marittima interessata sono contestualmente presenti diverse imbarcazioni in manovra, con rotte incrociate, i cui movimenti e posizioni devono essere necessariamente coordinati dalla stazione dei piloti, onde evitare il verificarsi di quelle accidentali collisioni che recenti fatti di cronaca hanno dimostrato essere sempre possibili. Alla luce di tale primaria esigenza

ovvero quella inerente alla sicurezza, il servizio di pilotaggio non potrebbe essere svolto in proprio da ogni armatore, a beneficio esclusivo delle sue navi, in quanto i singoli conducenti, ancorché tecnicamente capaci ed esperti, non potrebbero avere quella visione d'insieme del traffico portuale necessaria a gestire le operazioni in totale sicurezza. Sicurezza che, per contro, viene garantita solo da una regìa unitaria che coordini gli interventi dei vari piloti presenti, in un determinato momento, nel porto".

Il Vice Capo Pilota Giovanni Gargiulo ha focalizzato, invece, l'attenzione in particolar modo sull'innovazione tecnologica che ha interessato la Corporazione dei Piloti. "Il Porto di Napoli – racconta – rimane ancora oggi uno dei principali porti del Mezzogiorno e fra i primi tre a funzioni multiple sul piano nazionale. La più grande opera di recente costruzione, nell'ambito del Porto di Napoli, è la Torre di controllo dei Piloti, dotata di una sala di avvistamento ad una altezza di 35 metri sul livello del mare e situata in una posizione strategica all'interno del porto, dalla quale è possibile allargare la visione a tutto il Golfo di Napoli. Dal 1 gennaio, – sottolinea ancora Gargiulo – la Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli, ha posto in essere una serie di interventi migliorativi, primo fra tutti quello di digitalizzazione del sistema di gestione. Come è ben noto a tutti, digitalizzare processi e documenti è una condizione ormai indispensabile, in grado di offrire vantaggi in termini di efficienza e sviluppo. Attraverso questo sistema, i Piloti potranno verificare la movimentazione delle navi su uno schermo di grandi dimensioni, dove saranno riportati in forma tabellare, le navi, la tipologia, gli orari di arrivo e di uscita; si potranno prelevare, nei tempi e nei modi stabiliti, le firme del comandante della nave in transito con l'utilizzo a bordo di specifici tablet e tutte le informazioni saranno riportate automaticamente nei registri. Un processo, questo, completamente informatizzato, che porterà un incremento della produttività, riducendo i tempi delle trascrizioni a mano e dei passaggi cartacei, e aumentando il livello della sicurezza".

Per il direttore Fedepiloti, Fiorenzo Milani: "I centocinquanta anni del Corpo Piloti del Golfo di Napoli, chiamano a raccolta tutta la comunità portuale Partenopea, per un momento di comunione e di festa. La data è puramente simbolica, non rappresenta la vera storia del pilotaggio a Napoli, ma sancisce solo la costituzione del Corpo Piloti con Regio Decreto. Le radici di questo mestiere sono ben più antiche e profonde. I moderni piloti devono trarre insegnamento dalla propria storia, raccogliendo la sfida di tramandare questa professione, adeguandola e plasmandola alle moderne tecnologie, per garantire quella sicurezza produttiva, parte fondante dell'economia di uno scalo marittimo".

"Fino dal 1968, – aggiunge l'Ammiraglio Cristiano Aliperta – a livello mondiale è stata riconosciuta l'esigenza di impiegare nel servizio di pilotaggio , la cui nascita realmente si perde nella notte dei tempi, personale altamente qualificato con specializzazione locale. L'International Maritime Organization, agenzia delle nazioni Unite specializzata nella sicurezza della navigazione con la Risoluzione A 159 proprio del 1968 raccomandava agli stati membri di organizzare un servizio di pilotaggio adeguato alle esigenze. Da allora diverse risoluzione si sono susseguite da parte dell'IMO a favore degli stati membri, che oggi sono 171, sempre riconoscendo e riaffermando la solita importanza del pilotaggio per la navigazione marittima internazionale e per la sicurezza della navigazione nella sua ampia accessione. I piloti assicurano insieme ai Comandanti della navi e agli altri indispensabili servizi portuali una navigazione sicura fino all'arrivo in banchina giocando, insieme ai già citati servizi

nautici di assistenza alla nave, un ruolo essenziale e determinante. Questo vale per ogni porto del mondo".
"L'innovazione tecnologica che garantisce sempre migliori performance sia per il fornitore di servizio tecnico-nautico che per l'armatore delle navi utente - prosegue Stefania Visco, presidente Federimorchiatori - deve essere utilizzata come strumento di innalzamento dei livelli di sicurezza e affidabilità, in modo da rendere i nostri porti sempre più efficienti e le manovre interne sempre più sicure. Esiste nei nostri porti un rischio intrinseco connesso alle manovre in acque ristrette e spesso con condimeteo avverse che può essere minimizzato con le nuove tecnologie adottate sulle navi moderne ma mai eliminato e dunque supporto fondamentale alla sicurezza portuale sono proprio il concetto di presidio e universalità dei servizi tecnico nautici. Le innovazioni tecnologiche favoriscono e concorrono alla richiesta di sempre maggiore affidabilità e velocità nelle operazioni che in termini portuali si traducono in certezza di approdo in sicurezza, realizzabile solo con efficienti servizi tecnico-nautici".
"Le leggi che regolano la vostra professione ed il servizio di pilotaggio - illustra, invece, Andrea Mastellone Presidente Assoagenti - devono essere adeguate alla realtà attuale e quindi una forte azione a tale riguardo deve essere programmata: gli art. 62 ed 86 e successivi del codice della navigazione risalgono al 1942, la legge 84 risale a 22 anni fa e nel frattempo nel campo del trasporto marittimo abbiamo assistito ad un cambiamento radicale dello scenario con l'affermarsi sempre più massiccio del gigantismo navale. Anche gli agenti marittimi, che rappresento questa mattina, stanno iniziando un percorso simile di rivisitazione della legge che regola la loro attività e che risale al 1977 e che anch'essa era stata scritta quando di gigantismo navale non se ne parlava proprio, quando il settore crocieristico non esisteva affatto ed analogamente le autostrade del mare. La strada della rivisitazione delle leggi e delle norme che regolano la vostra attività mi sembra percorribile. Anche la nuova legge di riforma che dovrebbe a breve tempo essere implementata, sicuramente nel futuro prossimo contribuirà al miglioramento delle vostre condizioni di lavoro nel sistema portuale nazionale".
Parole di soddisfazione per questo importante anniversario da parte del presidente Angopi, Cesare Guidi che dice: "Sono queste storie, storie come la vostra, che fanno la Storia, quella con la "S" maiuscola. Onorarne quindi la vostra ricorrenza non è un mero esercizio retorico, ma un'occasione per far pulsare il cuore della vostra identità di marinai, e quindi di piloti del porto di Napoli, d'Italia e d'Europa Unita. Riflettendo a consuntivo su questo passato secolo e mezzo, - rimarca Guidi - potete con orgoglio affermare che quando si tratta di appartenenza autentica non ci sia alcun dubbio nel riconoscervi nella vostra straordinaria categoria: quella di piloti del porto. E lo diciamo noi ormeggiatori con cognizione di causa, che orgogliosamente possiamo dire di essere parte integrante di questa grande "famiglia", e che da tempo immemore siamo sempre al vostro fianco nel servizio, attenti esecutori al vostro coordinamento. E a noi operatori del comparto tecnico-nautico il pilota, offre la consapevolezza di una visione e una competenza che contribuisce a determinare le azioni di una gestione sicura della manovra, anche quando occorre svolgerla senza "punti di riferimento", diciamolo così sotto metafora, "perché semisepolti come in una notte senza stelle"".
Gli indirizzi di saluto sono stati affidati a Mario Calabrese, assessore comunale alle Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità, Antonio Basile, Contrammiraglio e Commissario Straordinario Autorità Portuale di Napoli, Arturo Faraone, Direttore marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli, Luca Cascone,

presidente della Commissione Trasporti e Viabilità della Regione Campania. Sono intervenuti: Gioacchino Longobardo Presidente Associazione di Studi, ricerche e documentazione della Marineria della Penisola Sorrentina e Umberto Masucci Vice Presidente Federazione del Mare e Presidente Propeller Clubs che hanno discusso sulla Storia dei Piloti di Napoli. Il presidente Longobardo ha incentrato il suo intervento su "Brevi note storico-giuridiche sull'attività dei piloti, ed i traffici marittimi dal Regno delle due Sicilie all'Unità D'Italia". Hanno parlato, invece, de Il pilotaggio marittimo: sicurezza e innovazione tecnologica: il Comandante Gennaro Esposito, responsabile Safety&Security Fedarlinea, Giovanni De Tullio Ammiraglio Ispettore Comando Generale Guardia Costiera. La giornata di celebrazioni si è chiusa con la benedizione della Torre dei Piloti, insieme a Sua Eccellenza Monsignor Francesco Alfano promotore dell'apostolato del Mare (Ufficio CEI). La Benedizione è stata preceduta dal Recital Spettacolo "Chi tene 'o mare", a cura di Gaetano Stella, Elena Parmense, Fabio Notari e Tommaso Fichella.

Porto di Brindisi: approvato il bilancio consuntivo 2015

BRINDISI – Con dieci voti favorevoli, un astenuto e nessun voto contrario, nel corso della seduta odierna del Comitato portuale, è stato approvato il Bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2015 dell'Autorità portuale di Brindisi, chiusosi con un avanzo di amministrazione pari a 16.188.863,32 euro.
Il rendiconto generale ha ottenuto la piena approvazione del Collegio dei revisori dei conti, i quali hanno riscontrato che i dati relativi allo stato patrimoniale, al conto economico e ai dati finanziari sono stati redatti nel rispetto della normativa vigente conformandosi ai vincoli di spesa indicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
Inoltre, l'Autorità portuale, in attuazione della direttiva 2000/35/CE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, recepita dall'art. 33 del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33, ha posto particolare attenzione al rispetto dei tempi di pagamento delle fatture emesse dai fornitori.
"Sono molto soddisfatto dei risultati del bilancio 2015 approvato dal Comitato portuale", commenta il Commissario Straordinario Mario Valente. "I dati riportati nel documento contabile sono lusinghieri e confermano la vitalità della nostra amministrazione e la correttezza della sua gestione".

Porti: a Olbia nel ponte del 2 giugno cifre da record

Boom del traffico +82%, oltre 60mila passeggeri in 5 giorni

(ANSA) - OLBIA, 7 GIU - Ponte del 2 giugno da record nel porto di Olbia: oltre 60 mila passeggeri in appena cinque giorni. Una prima prova di stagione che, rispetto allo stesso periodo del 2015, vale un più 82,5%. Dieci, in media, le navi al giorno che hanno collegato lo scalo gallurese con i porti di Civitavecchia, Livorno e Genova. Circa 21.750 le auto sbarcate e imbarcate.

Il dato più rilevante, nel dettaglio, è quello della sola giornata del 2 giugno, durante la quale sono sbarcati ad Olbia 13.751 passeggeri, 2.214 dei quali appartenenti alla nave da crociera Aida Stella. Oltre 10 mila e 700 in più rispetto allo stesso giorno dello scorso anno. In attesa del dato di maggio - emerge dalle cifre dell'Autorità portuale del nord Sardegna - la crescita globale dei tre scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres si attesta attorno ai 20 mila passeggeri in più al mese, con un incremento percentuale totale di circa il 25% in appena 4 mesi. Nello specifico, da gennaio a fine aprile, Olbia cresce del 18%, Golfo Aranci del 38% e Porto Torres del 40%.

"Quello del ponte del 2 giugno è un dato incredibile - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna - un fenomeno che, considerato il periodo di ancora bassa stagione, ha sorpreso anche gli stessi operatori portuali. Con circa 60 mila e 600 passeggeri registrati in appena cinque giorni ci avviamo ad un boom turistico che non vedevamo da oramai sei anni. Una definitiva inversione di tendenza che riporta i nostri porti in vetta nelle classifiche europee". Una squadra che funziona: "La leale concorrenza tra armatori, l'operatività consolidata dei nostri scali, l'avvio di alcune opere fondamentali come il sistema antincendio, la nuova stazione marittima di Golfo Aranci, la viabilità portuale di Porto Torres che inaugureremo a breve e la manutenzione dei fondali dello scalo olbiese e golfo arancino sono sicuramente gli ingredienti giusti per la crescita - continua Preziosi -. A questi bisogna aggiungere l'aspetto, non trascurabile, della governance del sistema, frutto della stretta sinergia tra Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Servizi tecnico nautici (piloti, ormeggiatori e rimorchiatori) e forze dell'ordine che, nonostante i numeri così consistenti, ha azzerato quasi totalmente la percezione di disagio per il passeggero in arrivo e partenza e garantito puntualità negli orari di imbarco e sbarco. Una realtà, quindi, già pronta ad una gestione di grande professionalità di un'estate d'oro per i nostri porti".

Gazzetta del Sud

Interlocutoria la riunione del tavolo tecnico ieri all' Università

Patto della Falce a piccoli passi: nuovi impegni

Il nodo centrale rimane il Piano regolatore del porto, ma si punta ad ampliare l' area da bonificare

Sebastiano Caspanello Tutti attorno a un tavolo per assumere nuovi impegni. E fissare nuove scadenze. Parlare di veri e propri progressi, sul piano della concretezza, sarebbe fin troppo ottimistico a proposito della riunione che ieri pomeriggio si è tenuta nei locali del Rettorato sul "Patto della Falce". Considerando che sono passati cinque mesi dalla firma dell' accordo definito trionfalisticamente storico tra Regione, Comune e Autorità portuale, con la "supervisione" dell' Università, era legittimo attendersi deiprimi risultati tangibili. Specie se si tratta di una te matica su cui troppo tempo si è perso, in passato, dietro a inutili e dannose controversie istituzionali. La riunione di ieri, invece, è servita a fare il punto e a fissare nuovi impegni, grazie anche al lavoro di "pungolo" svolto dall' Università.

Due gli elementi chiave: il Piano regolatore del porto, senza il quale ogni discorso rischia di rimanere tale, e le bo nifiche delle aree, che potrebbero essere estese rispetto al perimetro inizialmente previsto. Primo punto, la Valutazione ambientale strategica del Piano regolatore del porto, dalla quale dipende, di fatto, la "fortuna" di tutto il Prp. L' Autorità portuale ha confermato di avere inviato alla Regione la bozza del rapporto ambientale, comprimendo già i tempi originali nella fase di consultazione. La Regione, dal canto suo, ha dato il via libera per procedere al completamento del rapporto ambientale, che la settimana prossima l' Authority trasmetterà insieme al Piano regolatore del porto all' assessorato regionale Territorio e Ambiente. Secondo legge, i tempi massimi per esitare rapporto ambientale e Prp sono 60 giorni. Toccherà alla Regione garantire il rispetto di questa tempistica per concludere la procedura.

Secondo punto, le bonifiche, in particolare quella che riguarda la Real Cittadella. Attraverso un confronto tra Comune e assessorato regionale all' Energia, si sta studiando la possibilità di ripristinare un precedente finanziamento (ma non se n' era già discusso nei precedenti tavoli?) per una modifica di variante presentata da Palazzo Zanca alla Regione, relativamente a un primo intervento. È, però, necessaria un' integrazione di documentazione da parte del Comune, che la prossima settimana provvederà a consegnare quanto richiesto. Sarà il dipartimento Programmazione della Regione, aquel

punto, a riconoscere le somme a copertura dell' intervento. La novità di ieri è che si è discusso anche dell' inserimento nel Piano regionale delle bonifiche di alcune aree non incluse dal primo intervento, per poter così accedere alle risorse comunitarie.
Su questo aspetto, il presidente dell' Authority Antonino De Simone ha assunto l' impegno di avviare la stesura di un Piano di caratterizzazione, funzionale a questa procedura, non appena sarà definitivamente chiuso il contenzioso con il Comune (una delle assurdità del la telenovela zona falcata). Intanto, però, si potrebbero inserire immediatamente in questa pratica le aree già censite in passato attraverso appositi studi (nella zona della Cittadella fortificata), in cui sono emersi livelli di contaminazione. A questo punto, sarà necessaria una risposta da parte degli assessorati regionali all' Energia ed al Territorio e Am biente, per capire la percorribilità di queste ipotesi.
Ed ecco le nuove scadenze: entro i prossimi dieci giorni, tutti i partecipanti al tavolo tecnico daranno riscontro rispetto agli impegni assunti: e cioè consegna del Piano regolatore del porto, consegna dei documenti inerenti un primo finanziamento per la bonifica, definizione di un cronopro gramma per l' inserimento di nuove aree atto a intercettare ulteriori risorse. Tutti concordi, poi, nel decidere di richiedere alla presidenza della Regione la disponibilità ad ospitare, entro fine mese a Palermo, una nuova riunione del tavolo tecnico. Con l' auspicio che in quella sede certi nodi possano iniziare a sciogliersi davvero.4.

SEBASTIANO CASPANELLO

L' Ateneo ha assunto il compito di cabina di regia

Riunione del Tavolo Tecnico istituito nell' ambito del "Patto della Falce"

Si è riunito oggi 7 giugno, nei locali del Rettorato, il Tavolo Tecnico istituito nell' ambito del "Patto per la Falce" . Per l' Ateneo, che ha assunto il compito di cabina di regia degli interventi che dovranno portare al recupero della Zona Falcata, erano presenti il Rettore, Pietro Navarra, ed il direttore del Dipartimento di Scienze Politiche e Giuridiche, Giovanni Moschella; per l' Assessorato regionale all' Energia, il Capo di Gabinetto vicario Nicola Barbalace; per l' Assessorato regionale ai Beni Culturali, il soprintendente Orazio Micali; per il Comune di Messina, l' Assessore all' Urbanistica e Lavori Pubblici, Sergio De Cola; per l' Autorità Portuale, il presidente Antonio De Simone, il segretario generale Francesco Di Sarcina e la prof.ssa Francesca Moraci . Il tavolo ha affrontato innanzitutto il tema della VAS (Valutazione Ambientale Strategica), legato all' approvazione del Piano Regolatore del Porto. L' Autorità Portuale ha confermato di avere inviato alla Regione Siciliana la bozza del rapporto ambientale, comprimendo già i tempi originali nella fase di consultazione. La Regione, dal canto suo, ha dato il via libera per procedere al completamento del rapporto ambientale, che la settimana prossima l' Autorità trasmetterà insieme al Piano Regolatore del Porto all' Assessorato regionale al Territorio e Ambiente. A norma dell' articolo 3 comma 3 e 4, i tempi massimi per esitare rapporto ambientale e PRP sono pari a 60 giorni. Sarà cura dell' Assessorato garantire il rispetto di tale tempistica per concludere la procedura. Per ciò che concerne le operazioni di bonifica, rispetto all' intervento specifico riguardante la Cittadella, attraverso un confronto tra Comune di Messina e Assessorato regionale all' Energia - come emerso dal tavolo - si sta studiando la possibilità di ripristinare un precedente finanziamento per una modifica di variante presentata da Palazzo Zanca alla Regione, relativamente a un primo intervento. è, però, necessaria un' integrazione di documentazione da parte del Comune, che la prossima settimana provvederà a consegnare quanto richiesto. Sarà il Dipartimento Programmazione della Regione Siciliana a riconoscere le somme a copertura dell' intervento. In più, sempre con riferimento al tema delle bonifiche, nel corso dell' incontro si è discusso dell' inserimento nel Piano regionale delle Bonifiche di alcune aree non incluse dal primo intervento, al fine di potere accedere alle risorse comunitarie. Su

questo aspetto, il presidente De Simone ha assunto l' impegno di avviare la stesura di un Piano di Caratterizzazione, funzionale a questa procedura, non appena sarà definitivamente chiuso il contenzioso con il Comune di Messina. Intanto, però, si potrebbero inserire immediatamente in questa pratica le aree già censite in passato attraverso appositi studi (nella zona della Cittadella fortificata), in cui sono emersi livelli di contaminazione. A questo punto, sarà necessaria una risposta da parte degli Assessorati regionali all' Energia ed al Territorio e Ambiente, al fine di capire se queste ipotesi sono percorribili. Entro i prossimi dieci giorni, tutti i partecipanti al tavolo tecnico daranno riscontro rispetto agli impegni assunti: consegna del PRP, consegna dei documenti inerenti un primo finanziamento per la bonifica, definizione di un cronoprogramma per l' inserimento di nuove aree atto a intercettare ulteriori risorse. In conclusione, si è deciso di richiedere alla Presidenza della Regione la disponibilità ad ospitare, entro fine mese a Palermo, una nuova riunione del tavolo tecnico.

politica

L' Authority invierà il piano regolatore portuale la prossima settimana, poi scatteranno i 60 giorni

E' finalmente arrivato il via libera della Regione sulla bozza della Valutazione Ambientale Strategica, legata all' approvazione del piano regolatore portuale . La prossima settimana l' Autorità Portuale trasmetterà il rapporto ambientale completo insieme al piano all' assessorato regionale al Territorio e Ambiente. Da quel momento "scatteranno" i 60 giorni di tempo massimo previsti dal Patto per la Falce per dare l' esito definitivo.E' quanto emerso dal tavolo tecnico tornato a riunirsi nei locali del rettorato, al quale hanno preso parte il rettore Pietro Navarra ed il direttore del Dipartimento di Scienze Politiche e Giuridiche, Giovanni Moschella; per l' Assessorato regionale all' Energia il capo di gabinetto vicario Nicola Barbalace; per l' Assessorato regionale ai Beni Culturali il soprintendente Orazio Micali; per il Comune di Messina l' assessore all' Urbanistica e Lavori pubblici, Sergio De Cola; per l' Autorità Portuale il presidente Antonio De Simone, il segretario generale Francesco Di Sarcina e la prof.ssa Francesca Moraci. E' stato poi affrontato il tema relativo alla bonifica della Cittadella . Attraverso un confronto tra Comune di Messina e Assessorato regionale all' Energia, si sta studiando la possibilità di ripristinare un precedente finanziamento per una modifica di variante presentata da Palazzo Zanca alla Regione, relativamente a un primo intervento. È, però, necessaria un' integrazione di documentazione da parte del Comune, che la prossima settimana provvederà a consegnare quanto richiesto. Sarà il Dipartimento programmazione della Regione Siciliana a riconoscere le somme a copertura dell' intervento.In più, sempre con riferimento al tema delle bonifiche, nel corso dell' incontro si è discusso dell' inserimento nel Piano regionale delle Bonifiche di alcune aree non incluse dal primo intervento, al fine di potere accedere alle risorse comunitarie. Su questo aspetto, il presidente De Simone ha assunto l' impegno di avviare la stesura di un Piano di Caratterizzazione , funzionale a questa procedura, non appena sarà definitivamente chiuso il contenzioso con il Comune di Messina. Intanto, però, si potrebbero immediatamente inserire in questa pratica le aree già censite in passato attraverso appositi studi (nella zona della Cittadella fortificata), in cui sono emersi livelli di contaminazione. A questo punto, sarà necessaria una risposta da parte degli Assessorati regionali all' Energia ed al Territorio e Ambiente , al fine di capire se queste ipotesi sono percorribili. Entro i prossimi dieci giorni , tutti i partecipanti al tavolo tecnico daranno riscontro rispetto agli impegni assunti: consegna del Prp, consegna dei documenti inerenti ad un primo finanziamento per la bonifica, definizione di un cronoprogramma per l' inserimento di nuove aree atto a intercettare ulteriori risorse. In conclusione, si è deciso di richiedere alla Presidenza della Regione la disponibilità ad ospitare, entro fine mese a Palermo, una nuova riunione del tavolo tecnico.

Giornale di Sicilia

Milazzo

Protocollo «marino» al tecnologico

Sarà stipulato domani mattina alle ore nove nell' aula magna dell' Istituto tecnologico "L. da Vinci", un protocollo d' intesa fra l' Autorità marittima di Messina presieduta da Antonio De Simone e la scuola mamertina diretta da Stefania Scolaro. Presente all' incontro il comandante del porto di Milazzo, capitano di Fregata Fabio Rottino.
("ILA")

Porti: piattaforma online per riutilizzare i container vuoti

Arriva in Italia reUse, per autotrasporto e compagnie marittime

(ANSA) - GENOVA, 7 GIU - Sbarca anche in Italia, dopo Belgio, Germania, Francia, Olanda e Portogallo la piattaforma informatica reUse dell'azienda belga Avantida. Operativa da oggi, consente agli operatori dell'autotrasporto di evitare lunghi viaggi con i container vuoti. In pratica una volta consegnato il carico in importazione, i trasportatori possono chiedere in via diretta alle compagnie di navigazione di riutilizzare il contenitore vuoto per ritirare una spedizione da esportare, evitando il passaggio attraverso un deposito o terminal interno e garantendo ottimizzazione dei tempi e dei costi legati alla logistica terrestre. "Oggi oltre 2 mila società di trasporti e operatori logistici usano la nostra piattaforma e sono sedici le compagnie di navigazione che hanno aderito al sistema, superando 200 mila richieste di reUse andate a buon fine" spiega Luc De Clerck, ceo di Avantida.

"Con le compagnie marittime che mettono a disposizione i loro container per essere riutilizzati - prosegue De Clerck - gli autotrasportatori italiani possono ridurre i chilometri percorsi e quindi i costi legati a combustibile e usura del mezzo".

Attualmente reUse è usata in Europa da sedici fra le più importanti compagnie di navigazione e da oggi Apl, Cma Cgm, Hamburg Süd, Mol, Nyk, Oocl e Zim offrono il servizio di riutilizzo in Italia.

Porti: piattaforma online per riutilizzare i container vuoti

Arriva in Italia reUse, per autotrasporto e compagnie marittime

(ANSA) - GENOVA, 7 GIU - Sbarca anche in Italia, dopo Belgio, Germania, Francia, Olanda e Portogallo la piattaforma informatica reUse dell'azienda belga Avantida. Operativa da oggi, consente agli operatori dell'autotrasporto di evitare lunghi viaggi con i container vuoti. In pratica una volta consegnato il carico in importazione, i trasportatori possono chiedere in via diretta alle compagnie di navigazione di riutilizzare il contenitore vuoto per ritirare una spedizione da esportare, evitando il passaggio attraverso un deposito o terminal interno e garantendo ottimizzazione dei tempi e dei costi legati alla logistica terrestre. "Oggi oltre 2 mila società di trasporti e operatori logistici usano la nostra piattaforma e sono sedici le compagnie di navigazione che hanno aderito al sistema, superando 200 mila richieste di reUse andate a buon fine" spiega Luc De Clerck, ceo di Avantida. "Con le compagnie marittime che mettono a disposizione i loro container per essere riutilizzati - prosegue De Clerck - gli autotrasportatori italiani possono ridurre i chilometri percorsi e quindi i costi legati a combustibile e usura del mezzo". Attualmente reUse è usata in Europa da sedici fra le più importanti compagnie di navigazione e da oggi Apl, Cma Cgm, Hamburg Süd, Mol, Nyk, Oocl e Zim offrono il servizio di riutilizzo in Italia.

Avantida: arriva in Italia l'applicazione innovativa per il riutilizzo dei container

(FERPRESS) - Genova, 7 GIU - Arriva anche in Italia reUse, la piattaforma informatica per la riutilizzazione dei container sviluppata da Avantida, startup belga nata nel 2012. Dopo Belgio, Olanda, Francia, Germania, Spagna e Portogallo, il 7 giugno è stata lanciata anche in Italia ed è a disposizione degli operatori dell'autotrasporto.

Attraverso la applicazione reUse, una volta consegnato il carico in importazione, i trasportatori possono chiedere in via diretta alle compagnie di navigazione di riutilizzare il contenitore vuoto per ritirare una spedizione da esportare, evitando il passaggio attraverso un deposito o terminal interno e garantendo una ottimizzazione dei tempi e dei costi legati alla logistica terrestre.

"Ad oggi – spiega Luc De Clerck, CEO di Avantida - le società di trasporti e gli operatori logistici europei che usano la nostra piattaforma sono oltre 2.000 e sono 16 le compagnie di navigazione che hanno aderito al sistema, superando quota 200 mila richieste di reUse andate a buon fine. Siamo sicuri che l'applicazione rappresenti un valore aggiunto anche per la logistica italiana, che vanta un'alta movimentazione di container tra i suoi porti e l'inland sia in importazione sia in esportazione".

Il sistema presentato da Avantida, disponibile su tutti i dispositivi mobili, prevede applicazioni e assistenza in lingua italiana di facile accesso.

Attraverso il portale il trasportatore accede alla piattaforma e, una volta registrato, può gestire la riutilizzazione dei contenitori inserendo nel sistema le informazioni del container vuoto disponibile e chiedendo la possibilità di usarlo per un nuovo servizio.

La compagnia di navigazione verrà quindi allertata dall'applicazione e potrà accettare o declinare la richiesta dell'autotrasportatore.

"Con le compagnie marittime che mettono a disposizione i loro container per essere riutilizzati attraverso reUse - dice Luc De Clerck, CEO di Avantida - gli autotrasportatori italiani hanno la possibilità di ridurre i chilometri percorsi e di conseguenza i costi legati al combustibile e all'usura del mezzo. Senza mettere in secondo piano la diminuzione dei costi ambientali che deriva da minori emissioni di CO2 e minore congestione di strade, terminal e depositi".

La piattaforma reUse è stata lanciata per la prima volta in Belgio a metà novembre 2013 ed è attualmente utilizzata in 6 Paesi europei da 16 tra le più importanti compagnie di navigazione a livello globale. In Italia, a partire dal 7 giugno, APL, CMA CGM, Hamburg Süd, MOL, NYK, OOCL e ZIM inizieranno a offrire il servizio di riutilizzo.
"L'applicazione reUse - spiega Stefano Pieri, di APL Italia – crediamo che ci consentirà di coordinare al meglio i trasporti in merchant (gestiti dal cliente), interfacciandoci con un unico interlocutore per l'ottimizzazione della flotta dei container vuoti, dei tempi del trasporto e dei rapporti con i depositi. È un altro tassello che si aggiunge ad una logistica sempre più intelligente ed efficiente e che già stiamo utilizzando con buoni risultati in altri paesi Europei, per esempio in Belgio e Olanda".

Contributi europei per ricerca e innovazione, è guerra fredda tra cantieri navali italiani

Genova - Stanziati 100 milioni di euro.

Genova - **Sul piatto ci sono 100 milioni di euro di contributi europei per il settore italiano delle costruzioni navali.** Fondi che, nei prossimi giorni, il ministero dei Trasporti dovrà assegnare a chi, lo scorso anno, ha presentato nuovi progetti in ricerca e innovazione: motori a Lng, ad esempio, ma non solo. Ora, in attesa di una risposta da parte del Mit, ci sono diversi cantieri italiani, tra cui Fincantieri attraverso il Cetena, società del gruppo dedicata alla ricerca e agli studi di ingegneria in campo navale e marittimo, che attendono di sapere se loro domande saranno accolte oppure no. «Il bando del ministero dei Trasporti - **spiega Sandro Scarrone, presidente e ad del Cetena** - è stato chiuso lo scorso anno, ma non abbiamo ancora avuto risposte da Roma. I fondi prevedono di aiutare un cantiere nella costruzione di una nuova imbarcazione, se l'azienda ha presentato progetti innovativi ritenuti idonei da parte di un'apposita commissione del ministero dei Trasporti». «Se parliamo di unità da crociera e traghetti alimentati a Lng - prosegue Scarrone - potrà essere finanziata, in parte, la realizzazione del sistema di propulsione, non la costruzione dell'intera nave. E neppure parti come lo scafo oppure gli allestimenti».

Profondo blu

Con pinne ed occhiali, vado in ferie sott' acqua

BARRIERE coralline, grotte nascoste, banchi di pesci e alghe belle come fiori. È la voglia di esplorare i panorami marini che spinge a mettere la maschera e partire alla scoperta dei fondali. Nuotare in acque profonde e limpide, tra rocce di granito e relitti che raccontano storie di secoli fa. Questa è la stagione giusta per le immersioni e per ammirare questi paradisi subacquei non serve arrivare dall' altro capo del mondo. Terre vicine ricche di spiagge coralline, acque calde, calette silenziose, profumate, dalla vegetazione lussureggiate, dove cimentarsi in lunghe passeggiate sottomarine, adatte sia agli esperti sub, che ai principianti. Dalla Sardegna alla Sicilia, dalle Cicladi alle Azzorre, sono tante le mete per tuffarsi dove l' acqua è più blu. L' ARTICOLO SEGUE A PAGINA 36 L' ITALIA, con i suoi oltre settemila chilometri di costa, offre straordinari panorami subacquei. Infatti, quella delle immersioni è una passione che coinvolge sempre più italiani: sono più di cinquecentomila gli appassionati professionisti con un brevetto. Ma tanti sono anche i meno esperti che si divertono a immergersi in vacanza, magari scegliendo mari più "facili". Come quello di Ventotene, Isole Pontine, uno spot ideale per prendere confidenza con l' acqua, nuotando tra scenari magnifici: la bassa "secca della Molara", con i suoi banchi enormi di barracuda, il colorato "Molo IV", vicino al vecchio carcere di Santo Stefano o il famoso relitto del "Santa Lucia". Ci s' immerge in Liguria a Capo Mortola, che nasconde un' area marina protetta che è un vero paradiso per gli amanti della fotografia subacquea. Tra le tante attrazioni c' è "la fontana d' acqua dolce", detta così per via di un vortice di correnti d' acqua dolce e salata che crea effetti sorprendenti. Occhio poi ai fondali, che nascondono relitti inabissati come l' Haven, che giace silenziosa tra Genova e il Bolzaneto alle Cinque Terre. In Toscana c' è l' imbarazzo della scelta.

È però Giannutri la più quotata dai sub, un vero forziere: gorgonie, dentici e barracuda, rocce variopinte e relitti come il Nasim II. Sardegna e Sicilia sono le regioni dalle acque più ricche. A Ustica si nuota tra le sue differenti grotte, la Grotta Azzurra, cosiddetta per il colore turchese del mare, la Grotta Verde con i suoi riflessi smeraldo, la Grotta delle Barche, dove un tempo si rifugiavano i pescatori quando c' era burrasca, la Grotta Pastizza, con le sue antiche stalattiti, o la Grotta dell' Oro, con le pareti scintillanti. Dirigetevi a La Maddalena per bagni memorabili. Le spiagge piene di conchiglie, con gli straordinari fondali di granito, colorati da praterie di Posidonia e alga rossa, sono un invito all' avventura anche per i

più pigri. Se amate lo snorkeling cercate le secche di Spargiottello, nuotate a ovest di Spargi per quelle di Washington, e a sud-ovest di Budelli per le secche dello Zoppo. Per gli appassionati di archeologia subacquea la meta sono le Bocche di Bonifacio, che nascondono un vero museo sottomarino, come la grande nave romana affondata tra il 120 e il 110 avanti Cristo a secca Corsara, nelle acque di Spargi.
In Grecia, invece, un approdo sorprendente è Kea, la meno conosciuta delle Cicladi.? Attraversata da una manciata di stradine, offre una cartolina autentica, fatta di casette bianche a picco sul mare, chiesette ortodosse, trattorie di pesce e calette isolate. Qui l' Egeo dà il meglio di sé, con acque trasparenti popolate da labridi, salpe e castagnole, pesci pappagallo, ricciole e cernie, specie a Platis Yalos. E a Koundouros, dove giace il relitto del Patrice, una nave a vapore affondata nel 1860. Il diving center Kea Divers, con due sedi al porto di Vourkari e alla spiaggia di Koundouros, porta al largo con i gommoni e accompagna anche i principianti in immersioni in piena sicurezza.
Non sottovalutate i mari del Nord, che, una volta superato lo scoglio delle basse temperature, regalano scenari unici. A Gulen, vicino a Bergen, sulla costa occidentale norvegese, sorge Sognefjord, il fiordo più lungo del mondo: la sua barriera corallina è famosa per la varietà di specie di nudibranchi. L' ideale è fare base al Gulen Dive Resort, che offre un villaggio semplice ma ben attrezzato in cui alloggiare, organizza uscite in barca per immersioni alla ricerca di specie rare e cimeli, come il cargo tedesco SS Frankenwald. E al ritorno rifocilla i suoi ospiti con caffè e cialde norvegesi.
In acque ben più calde, in Portogallo, sono le Azzorre a offrire alcuni tra gli scenari marini più interessanti. La vulcanica Isola di Pico è la più grande dell' arcipelago, chiamata l' isola grigia per via della composizione di basalto che la caratterizza e delle numerose fajãs (zone costiere pianeggianti) di origine lavica. Non ci sono spiagge, ma scogliere frastagliate e imponenti con falesie altissime, come quelle di São Jorge. Pico è lontana dalle tipiche cartoline tropica- li, ma attira tanti amanti del diving grazie alle sue acque profonde e piene di vita. Ma occhio a dove vi tuffate, qui girano squali, barracuda e mante. Nosy Tour offre la possibilità di vivere esperienze uniche come sguazzare con i delfini, salutare le balene e, per i cuor di leone, nuotare con gli squali.
Alle Canarie ogni stagione è buona per lanciarsi in spedizioni marine. Specie a Tenerife, con acque popolate da razze, mante, squali angelo, tartarughe marine, delfini. Da Playa Paraiso a Punta Prieta, da Montaña Amarilla a Neptuno Cave, il fondale è costituito soprattutto da rocce laviche, che creano dei veri sentieri marini da seguire nuotando, tra archi, paesaggi lunari e grotte. Meglio farsi accompagnare dai centri diving di spiagge e hotel: il Gran Meliá Palacio de Isora è un' ottima base per fare immersioni e snorkeling, allenarsi con le bombole nella sua piscina infinity, la più grande d' Europa, praticare qualsiasi tipo di sport acquatico e godersi la spiaggia di Alcalà, lingua di sabbia tra Playa Fañabè e Playa de Las Americas. Oltre alle immersioni, da lì si parte per gite nel vicino Parco nazionale Las Cañadas del Teide, per poi rifocillarsi con le delizie dello chef e i trattamenti rigeneranti della spa.
©RIPRODUZIONE RISERVATA L' Italia ha oltre 7000 km di costa e molte specie marine da osservare Per chi ama l' archeologia subacquea la meta giusta sono le Bocche di Bonifacio LE IMMAGINI Nella foto grande: immersione-show tra i pesci coloratissimi e la barriera corallina sui fondali dell' isola di Susac, in Dalmazia. Qui sopra, turisti nuotano in una "piscina naturale" sull' isola di Gozo (Malta)

MICOL PASSARIELLO

Il Secolo XIX

"GIORNALE IN CLASSE": GLI ALLIEVI DEL "MIGLIORINI" INCONTRANO I LAVORATORI DEL MARE

Autunno, nuove assunzioni sulle navi

I bandi di Costa Crociere per neodiplomati nei settori cucina e accoglienza

SILVIA ANDREETTO

L'emozione di una crociera a bordo delle navi Costa, gli studenti delle classi quinte dell'Istituto Alberghiero "A. Migliorini" di Finale Ligure l'hanno toccata con mano, lo scorso marzo, imbarcandosi come passeggeri e trascorrendo una vacanza indimenticabile di cinque giorni, accompagnati dai docenti Angelo Barone, Clotilde Ferrari e Stefania Arata.

Lunedì scorso, poi, grazie all'incontro con Alessandra Bezerra Nunes e Daniela Cimone, rispettivamente Global recruiting manager e Global recruiting coordinator di Costa Crociere, sponsor de "Il Giornale in classe", ponte diretto tra scuola e lavoro, hanno anche potuto conoscere le grandi opportunità che la compagnia di navigazione offre ai giovani diplomati.

Duecentocinquanta destinazioni in tutto il mondo, 10 mila dipendenti, di cui 18 mila a bordo e mille e 300 a terra: ecco i numeri di Costa. Ma c'è un altro dato assai significativo, perché assolutamente in controtendenza rispetto a un mondo del lavoro che in Italia discrimina prevalentemente i giovani: l'80 per cento dei dipendenti della Compagnia ha un'età inferiore ai 40 anni.

A lezione

Gli studenti hanno ottenuto preziose informazioni da Bezerra Nunes e Cimone. Ad esempio, che una buona conoscenza della lingua inglese è il primo biglietto da visita richiesto ai giovani interessati ad avere un colloquio di lavoro con i reclutatori Costa. I ragazzi, inoltre, hanno anche potuto ascoltare l'esperienza diretta di un'ex alunna dell'Istituto alberghiero "Migliorini", la finalese Martina Milano, la quale, nonostante non abbia ancora raggiunto i 40 anni, ha già fatto una grande carriera all'interno della Compagnia. Martina, infatti, ricopre il ruolo di Human resorce manager, vale a dire gestisce il personale delle sale da pranzo delle navi della flotta, per un totale di 4 .800 persone.

Le possibilità di carriera, all'interno della Costa, società che ha il primato di essere stata la prima ad organizzare crociere nell'ormai lontano 1959, sono molto alte. «È fondamentale avere una buona preparazione di base ed essere disposti a lavorare con serietà e determinazione», è stato detto agli studenti, i quali hanno rivolto numerose domande alle due esperte, in particolare sul contratto di lavoro che è di cinque mesi, con altissime probabilità di essere rinnovato, per chi si impegna e con uno stacco obbligatorio di due mesi durante i quali si può richiedere la disoccupazione. E' attualmente aperto un bando per le assunzioni nel settore cucine e, dopo l'estate, ne sarà pubblicato un altro per il settore accoglienza. Al primo bando gli allieve delle quinte classi non potranno partecipare, in quanto maturandi. Ma potranno concorrere per quello di settembre.

I ragazzi hanno anche voluto sapere se piercing e tatuaggi potessero costituire una discriminante per le assunzioni. Effettivamente, lo sono se - hanno spiegato Bezerra Nunes e Cimone - sono presenti in parti del corpo dove non si possono coprire. E c'è anche chi ha chiesto (la risposta è sì), se a bordo ci sia anche la possibilità di trovare l'anima gemella.

Commissione Ue Trasporti aggiorna norme sulla sicurezza navi passeggeri

BRUXELLES – Semplificare e migliorare le norme sulla sicurezza delle navi passeggeri è da sempre un obiettivo fondamentale per l'Unione europea. Il Commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc, ha affermato che l'utilizzo delle nuove tecnologie agevola l'applicazione delle norme in tema di sicurezza, evitando così requisiti ridondanti ed in alcuni casi duplicazioni di normative non chiare.

La scorsa settimana, la Commissione Europea ha adottato una serie di proposte legislative sulle navi che trasportano passeggeri. In particolare, sono state adottate tre modifiche alle attuali norme: la prima riguarda un emendamento della direttiva 98/41 che introduce l'obbligo di registrare i dati dei passeggeri in forma digitale, con una interfaccia unica nazionale (come da direttiva 65/2010 sulla formalità di dichiarazione delle navi), prevedendo anche la flessibilità tra gli operatori che effettuano servizi marittimi a corto raggio.

La seconda proposta riguarda proprio le navi passeggeri (variazioni alla direttiva 45/2009 sulle norme di sicurezza); le navi costruite in alluminio devono essere certificate secondo tale direttiva e soddisfare i requisiti di protezione contro gli incendi; in più sono escluse imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 24 metri.

Infine, la Commissione Ue, per quanto riguarda i traghetti ro-ro pax e le unità veloci pax adibiti a servizi di linea, propone di eliminare le sovrapposizioni tra i diversi sistemi di ispezione per la verifica delle condizioni di sicurezza per l'esercizio di queste imbarcazioni; introduce un sistema efficiente per le visite obbligatorie e propone di abrogare la direttiva 35/1999.

IL COLOSSO CINESE

Cosco punta sul trasporto di gas: in arrivo 25 nuove navi

PECHINO. Cosco, il gigante delle spedizioni marittime cinesi, lancia la nuova flotta per il trasporto di gas e petrolio, che sarà la più grande al mondo secondo le stime dello stesso gruppo cinese, sia per numero di navi cargo, 105, che per tonnellaggio, in grado di trasportare fino a 17 milioni di chilogrammi. In totale, la nuova flotta, Cosco Shipping Energy Transportation, presentata a Shanghai, conta per l'11% del totale degli asset del gruppo e utilizza il 20% del totale delle navi a disposizione dell'intera flotta di Cosco. Con la nuova divisione il gruppo sarà in grado di competere al meglio con i rivali internazionali e sul piano interno, le nuove navi permetteranno a Cosco di «procedere lungo la strada della ristrutturazione» voluta dal governo. Cosco, ha proseguito Xu, «utilizzerà la propria forza nel trasporto di greggio e del gas per avvantaggiarsi delle opportunità offerte dalla Belt and Road». Il colosso marittimo cinese punta ad aumentare ulteriormente la propria flotta con 25 nuove navi per il trasporto di gas naturale liquefatto e a diversificare il proprio business: settimana scorsa, a Hong Kong, Cosco aveva lanciato la sua Shipping Financial Holding, per entrare nei settori della finanza, degli investimenti e delle assicurazioni.

SCONTI FINO AL 65% A VENTI GIORNI DALL'APERTURA DI PANAMA

Suez, il Canale alla guerra delle tariffe

Pesano il calo del costo del bunker e la concorrenza della rotta del Capo

Mancano meno di tre settimane all'inaugurazione della terza serie di chiuse a Panama, ma la guerra dei canali è sempre più accesa. A Suez, complice rallentamento dei traffici e basso costo del bunker, i passaggi non sono all'altezza delle aspettative che si erano create lo scorso anno, quando venne aperto il nuovo tratto allargato. E così l'amministrazione (Sca, Suez canal [redacted]) corre ai ripari con sconti sempre maggiori. Dopo il taglio del 30 per cento concesso nei mesi scorsi alle navi che viaggiano fra Far East e Costa orientale degli Stati Uniti, lunedì è stata emanata una nuova nota che prevede per altre tratte concessioni ancora maggiori, fra il 45 e il 65 per cento.

La circolare [redacted] che sostituisce quella precedente in vigore fino al 5 giugno e che a sua volta sarà in vigore fino al prossimo 3 settembre, per 90 giorni rinnovabili, spiega che «per venire incontro al desiderio degli armatori e degli operatori che utilizzano il canale di Suez e per incoraggiare più navi a passare per il canale di Suez, la Suez canal [redacted] ha deciso» le seguenti riduzioni sulla tariffa di transito, che di solito costa alcune centinaia di migliaia di dollari, per le navi portacontainer che viaggiano fra Stati Uniti e Far East: sconto del 45 per cento se sono partite da Norfolk o da un porto più a settentrione (come ad esempio Baltimora e New York) e sono dirette a Port Kelang (vicino a Kuala Lumpur in malesia) e più a Est (cioè tutti i grandi scali del Far East come Singapore, Hong Kong, Shanghai, Busan, eccetera), sconto del 65 per cento per quelle che sono partite dalla costa statunitense a Sud di Norfolk (ad esempio Charleston o Savannah) e sempre dirette a Port Kelang e in Far East, sconto del 55% se la destinazione è il porto di Colombo, nello Sri Lanka, e tutti i porti fra questo e Port Kelang. La circolare si applica alle navi che non toccano per motivi commerciali altri scali fra quello di origine e quello di destinazione. In caso di toccate per motivi non commerciali le amministrazioni dei porti scalati devono rilasciare alla Sca un certificato con motivi della toccata. L'agenzia della nave deve firmare un impegno a pagare l'ammontare della riduzione se non venissero rispettate le condizioni poste dalla Sca.

Attualmente il principale concorrente di Panama è il Capo di Buona Speranza. Le navi dirette o provenienti dagli Stati Uniti verso l'Estremo Oriente preferiscono allungare di più duemila miglia il loro percorso, beneficiando però dei risparmi che consente loro la diminuzione del prezzo del bunker. Ma il prossimo 26 giugno arriverà altra pressione competitiva per l'apertura del nuovo canale a Panama.

Il governo egiziano a sua volta aveva inaugurato lo scorso anno l'ampliamento del canale di Suez. L'opera, costata 8 miliardi di dollari, dovrebbe fare da volano a un progetto più ampio di sviluppo della regione intorno al canale, con centri logistici e industriali che, secondo i proclami del regime, porteranno maggiori guadagni per 100 miliardi di dollari e milioni di nuovi posti di lavoro. Dal solo pedaggio del canale si aspettava un forte aumento delle entrate, da 5 a 12 miliardi di dollari all'anno entro il 2023, come affermato lo scorso anno dal ministro egiziano per gli Investimenti, Ashra Salman.

I dati del 2015 e del primo trimestre 2016 non sono però confortanti. Lo scorso anno l'Egitto ha incassato complessivamente 5,175 miliardi, contro i 5,465 miliardi del 2014, nel primo trimestre del 2016 le entrate sono state 1,239 miliardi di dollari, poco più degli 1,236 miliardi dello stesso periodo del 2015. Gli analisti fanno inoltre notare che da quest'anno [redacted] del canale non pubblica più un rapporto mensile delle entrate e non fornisce più le cifre in dollari, rendendo più complesso effettuare confronti con il passato.

Il mese scorso l'Autorità del canale ha firmato un accordo con la società giapponese Mitsubishi per lo sviluppo di attività di costruzione e riparazione navale nell'area di Suez. A Port Said verranno costruite due grandi vasche per navi oceaniche che andranno ad aggiungersi alle strutture esistenti. In occasione dell'accordo, il presidente di Sca, Mohab Mashad, ha detto che Suez non sta subendo effetti negativi per la concorrenza del Capo di Buona Speranza.

Alberto Ghiara

Una tanker attraversa il Canale di Suez assistita da un rimorchiatore

Armatori

Tempo di saldi per il Canale di Suez [redacted] introduce sconti fino al 65%

L'Autorità di Suez ha annunciato un nuovo piano di facilitazioni per chi usa la nuova arteria marittima. In particolare è previsto uno scontro sino al 65% del totale del pedaggio, per le navi che percorrono il Canale in direzione Est, dai porti del Nord America sino all'Asia e al Sud Est asiatico.

PER L'OPERATORE UN TERMINAL DA 750 MILA TEU

Dp World sbarca in Ecuador con un nuovo porto

Il terminalista arabo DP World ha vinto la gara per la realizzazione del primo porto di acque profonde in Ecuador dove sono previsti investimenti pari a 1,2 miliardi di dollari. L'accordo firmato lunedì, prevede una concessione pari a 50 anni per il terminalista di Dubai a fronte della realizzazione del terminal a Posorja, nel delta del fiume Guayas. Il porto sorgerà a circa 70 kilometri dalla capitale dell'Ecuador, Guayaquil. Il terminal sarà dedicato quasi interamente ai contenitori – con una capacità di 750 mila teu all'anno, ma sarà in grado di gestire anche altri tipi di merce. Cinquecento milioni serviranno per gli espropri, dragaggi, piazzali logistici e banchine.

Tra sei mesi si comincerà a lavorare sul progetto e successivamente partiranno i lavori. Secondo gli ingegneri dovrebbero volerci almeno due anni per la realizzazione del terminal che sancisce lo sbarco di un altro operatore mondiale nel mercato dell'America latina.

Barcellona: il porto ed Enagas in un centro di distribuzione di GNL nel Mediterraneo

Il presidente del Porto di Barcellona, Sixte Cambra, ed il CEO Enagás, Marcelino Oreja.

Barcellona, 7 giugno 2016 - Il Porto di Barcellona e Enagas creeranno nell' area portuale un centro di distribuzione di GNL nel Mediterraneo. Entrambe le entità hanno firmato un accordo per promuovere il gas naturale liquefatto (GNL) come combustibile alternativo ai combustibili convenzionali di mobilità.
Sixte Cambra, il presidente del porto di Barcellona, e Marcelino Oreja, il CEO di Enagas, hanno firmato un accordo questa mattina per la creazione di nuovi servizi di logistica per il gas naturale liquefatto (GNL) presso l'impianto di rigassificazione che la società di energia gestisce nell'area portuale. L'accordo prevede iniziative da sviluppare congiuntamente per convertire il porto di Barcellona in un centro di distribuzione di GNL nel Mediterraneo.
Sia il porto di Barcellona che Enagas sono fermamente impegnate nel gas naturale, che è attualmente riconosciuto e promosso come combustibile per il trasporto di merci perché rappresenta un'alternativa realmente sostenibile ai combustibili tradizionali derivati dal petrolio greggio a livello internazionale. Infatti, il gas naturale liquefatto in una forma ha iniziato ad essere utilizzato nel trasporto (autocisterne) di trasporto merci (camion). Si stima che entro la fine del 2016 un centinaio di navi saranno alimentati a gas naturale.
Il vantaggio principale che la modifica di questo combustibile porterà al porto di Barcellona sarà una riduzione della materia gassosa e particellare, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria per l'ambiente e la città. Il Presidente, Sixte Cambra, ha evidenziato il contributo che l'uso di GNL come combustibile avrebbe sulla riduzione dell'inquinamento ambientale: "Rispetto ai combustibili a base di petrolio, GNL emette l'80% in meno di emissioni di NOx e non di particolato e le emissioni di ossidi di zolfo", ha sottolineato .

Vantaggi competitivi
Da parte sua, l'amministratore delegato di Enagas, Marcelino Oreja, ha evidenziato gli oltre 45 anni di esperienza che l'azienda ha nel settore del gas naturale e il ruolo importante che l'impianto di rigassificazione a Barcellona può giocare come un centro logistico, soprattutto data la crescente domanda. Oltre ai benefici ambientali, ha affermato che "l'uso del gas naturale può contribuire a migliorare la competitività

delle attività di trasporto, in quanto è un combustibile più conveniente di petrolio."
La presenza di un infrastrutture di approvvigionamento di GNL nel porto stesso è essenziale per incoraggiare la promozione di questo prodotto come carburante per il trasporto alternativo. L'impianto di stoccaggio e rigassificazione Enagas nel porto di Barcellona - in funzione dal 1969 - è ricco di esperienza e know-how per quanto riguarda il trattamento del GNL. La disponibilità di questa progetto è una grande occasione per sviluppare il processo per cambiare il tipo di combustibile utilizzato nel porto.
L'accordo offrirà una maggiore velocità alla catena di fornitura che è necessario per convertire il porto di Barcellona in un centro di distribuzione di GNL nel Mediterraneo. Così, l'introduzione di questo carburante alternativo migliorerà la qualità dell'aria dell'ambiente, aumentando la competitività della logistica e dei trasporti (il suo prezzo è inferiore a quello del gasolio) e anche per aiutare a ottenere nuove linee di navigazione con le moderne navi alimentate a metano.
La collaborazione tra il porto di Barcellona e Enagas per aumentare GNL come combustibile mobilità alternativa si estende ad altre aree come il progetto Nucleo europea LNGas Hive, guidato da Enagas in collaborazione con oltre 40 organizzazioni e aziende, in cui il porto di Barcellona è un Partner e il coordinatore delle cinque iniziative. Queste azioni includono l'adattamento di un ancoraggio da cui GNL può essere fornito a chiatte e navi di piccole dimensioni; la modifica di una chiatta per la fornitura di GNL per navi; la progettazione e l'installazione di un motore a gas naturale LNG-alimentati per generare elettricità per farla arrivare ad un nave da carico durante la sua permanenza in porto; la trasformazione di due straddle-vettori (apparecchiature terminali) nei due terminal container del porto di Barcellona (TCB e BEST) per essere alimentato da LNG; e la progettazione di un rimorchiatore alimentato a gas naturale.

CLIPPER STAD AMSTERDAM AL PORTO MEDICEO

Da domani per tre giorni si potrà ammirare al Porto Mediceo di Livorno lo splendido Clipper, un veliero a tre alberi, attraccato al Molo Capitaneria, Pontile Elba 66 Nord.

IN EUROPA

NORVEGIA Bergen (costa occidentale) attira sub per la barriera corallina e i relitti sepolti CROAZIA La costa di Makarska, di natura rocciosa, permette ottima visibilità in mare CORSICA Paradisi del diving: le isole Cerbicales e le Lavezzi, a Finochiarola e Scandola AZZORRE L' Isola di Pico, regno di moltissime biodiversità, è gettonatissima dai sub GRECIA Imperdibile Kea, nel mar Egeo, a un' ora di traghetto dal porto di Lavrios, Atene MALTA Ghar Lapsi offre acque limpide e profonde anche vicino alla costa SPAGNA Le Isole Medes sono il top della Catalogna per uno snorkeling speciale.

PRIMI 5 MESI DEL 2016

Armatori greci ordini crollati dell'87%

Rispetto al 2015, gli ordini nei primi cinque mesi, sono calati dell'87%. E' il dato rilevato dallo shipbroker Intermodal sugli armatori greci. Alla fine dell'anno, rileva invece nelle sue analisi Clarkson, il calo sarà del 65% rispetto al 2015. Il calo è particolarmente avvertito dall'industria navalmeccanica, considerando l'attivismo di Atene non solo nel settore dell'usato, ma anche negli ordini di nuove navi. In alcuni segmenti i greci non si sono mossi in particolare gli ordini da portacontainer e porta rinfuse nei primi cinque mesi del 2016, sono stati inesistenti. Ad assorbire gli appetiti di nuova flotta di Atene ci ha pensato il mercato dell'usato, dove tradizionalmente gli armatori greci si muovono con naturalezza. Secondo la Union of Greek Shipowners gli ordini di nuove navi nel 2015 sono stati pari a 407 navi, pari a 44,83 milioni di tonnellate. Un portafoglio ordini che vale 21,46 miliardi di dollari, con una decisa preferenza verso le petroliere. In totale sono state ordinate 170 petroliere, 140 porta-rinfuse e 26 Lng carrier. Altre 35 gassiere fanno parte della classifica degli ordini, mentre le portacontainer sono solo 27. Il valore delle commesse di petroliere è di 9,2 miliardi di dollari e riguarda sia le unità per trasportare il crudo che le products.