

Primo piano:

- **Assemblea Confitarma e Confraspporto tra Riforma dei Porti, opere infrastrutturali e interventi degli armatori**

(Il Secolo XIX, Ansa, The MediTelegraph, Repubblica, Ferpress, MilanoFinanza, MF)

Dai porti:

Trieste:

"...Lavoro nei Porti, a Trieste accordo con i sindacati sull'Agenzia..."

(The MediTelegraph)

"...Maneschi e la crisi dei containers: "E' l'intermodalità che deve aiutare..." (La Gazzetta Marittima)

"...ALPT: Un modello di dialogo, partecipazione e produttività..."

(Il Natilus)

Venezia:

"...Gli operatori portuali a Delrio «Non vogliamo un commissario»..."
(NuovaVenezia.it)

"...Infrastrutture: pilota Livorno, i porti sono minira vergine..." (Ansa)

Genova:

"...«Così il porto rischia di fermarsi»..." (Repubblica)

"...Dp World, traffici in aumento..." (The MediTelegraph)

"...Nautico, Giglio pronto a entrare nella newco..." (The MediTelegraph)

"...Giapponese morto in albergo: era in visita al porto di Genova..."

(The MediTelegraph)

La Spezia:

"...Ultimo comitato alla Spezia, salta la cessione di Apls..."

(The MediTelegraph)

Livorno:

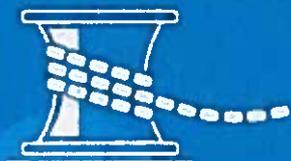
"...Bocca sud, si draga..." (La Gazzetta Marittima)

"...Dogana d'Acqua e Fortezza Nuova Livorno riqualifica i Fossi..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Palazzo Rosciano cercasi tecnici disperatamente"

(La Gazzetta Marittima)



Napoli:

"...7a Shipping and the Law..." (La Gazzetta Marittima, Ferpress, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

"...Poulsson (Ics), Armatori italiani hanno svantaggi competitivi..."

(Ansa)

Cagliari:

"...Cagliari, Terminal crociere operativo anche per i turisti..." (Ansa)

"...Porto Cagliari: piena operatività del nuovo terminal crociere sul Molo Rinascita..." (Ferpress, Il Natilus)

"...Cagliari salva il vecchio fortino..." (La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Attesa per le nuove commesse Intermarine..." (La Gazzetta del Sud)

"...Messina, lunedì la presentazione le nuove commesse della Marina Militare ai cantieri navali Intermarine ..." (StrettoWeb)

Palermo:

"...Immigrati, sbarcate a Palermo 1.150 persone e 17 salme—La notizia..." (Lettera 43)

Palermo:

"...Immigrazione, a Trapani sbarcati 548 extracomunitari. Morto un ghanese di 41 anni..." (TP24)

Riforma porti, 40 papabili al vaglio dell' Anac La partita dei segretari all' inizio del 2017

GENOVA. Sarebbero più di 40 i nomi dei papabili presidenti dei porti al momento al vaglio delle «Authority competenti» menzionate lunedì dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, in occasione dell' assemblea degli **armatori** italiani.

Di fatto si tratta dell' Autorità anti -corruzione, e la lista, pervenuta già la scorsa settimana agli uffici guidati da Raffaele Cantone, è più polposa rispetto alle 15 poltrone messe a disposizione dalla riforma della governance portuale in vigore da metà settembre, perché sulla lista dei papabili uscita dal ministero e già studiata dal sottosegretario Luca Lotti martedì scorso gravano due variabili: la prima, è che il passaggio all' Anac non è un pro forma e al ministero non c' è la certezza matematica che tutti i profili tracciati a Porta Pia siano in linea con i rigidi criteri dell' Authority, la seconda, è che su alcuni nomi non c' è ancora la quadra. Né con le Regioni, né talvolta nemmeno all' interno dello stesso governo. I due nodi da sciogliere sarebbero Livorno e Venezia. Sulle banchine labroniche Palazzo Chigi vedrebbe bene Alberto Rossi, avvocato in Italia di Gianluigi Aponte, ma anche di Vincenzo Onorato, tra l' altro **armatore** dato come vicino al premier Matteo Renzi.

A Porta Pia piace invece Luca Becce, manager della Darsena Toscana e già presidente del porto di Savona. A Venezia poi la girandola di nomi non si è ancora interrotta e l' accordo con Luca Zaia sembra lontano: proporre un solo nome, prendere o lasciare, al potente governatore leghista è una strada difficilmente percorribile.

Benché il ministro non vuole lo stillicidio di nomine, secondo alcune fonti i nomi più sicuri potrebbero già uscire oggi. Ad esempio quelli per la Liguria, dove c' è l' intesa tra Delrio e il governatore Giovanni Toti sulla coppia Signorini-Roncallo rispettivamente a Genova e La Spezia: accordo di natura bipartisan, la cui strategicità non deve essere sfuggita a Chigi per quanto è noto che la massa critica dei porti e delle relative nomine a livello nazionale sia contenuta. Eppure, nemmeno la partita ligure potrebbe chiudersi: la questione segretari generali slitterà a gennaio 2017, e nelle ultime ore la sedia di Davide Santini alla Spezia ha cominciato a scricchiolare nonostante le garanzie del centrodestra. Se finora per Genova si è convenuto sul nominare un segretario di continuità - un "conoscitore della macchina", con la riconferma di Sandro Carena o la nomina del dirigente Marco Sanguineri - non è escluso che la Regione a fronte di un diniego su Santini ne possa sollecitare - avendo nel board di Palazzo San Giorgio i numeri per farlo - la presenza sotto la Lanterna. Altrove si pongono questioni giuridiche, perché alcuni nomi di possibili

-segue

presidenti ricoprono già cariche elettive: Massimo Deiana, in precicato per diventare numero uno di Cagliari, è già assessore ai Trasporti regionale caso speculare a quello di Francesco Russo a Gioia Tauro.

FRANCESCO RUSSO

Porti: Merlo, con riforma trasformazione epocale del sistema

Finalmente non si rimpiange più Ministero Marina Mercantile



(ANSA) - MILANO, 25 OTT - "Con la riforma dei Porti l'Italia va verso una trasformazione epocale del trasporto marittimo": l'ex presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, oggi consulente del ministro Delrio, ha presentato in questi termini al Forum di Confrtrasporto a Cernobbio la riforma dei Porti varata dal Governo, grazie alla quale a suo avviso "l'Italia oggi va finalmente verso un modello di sistema, avendo un disegno organico davanti a sé". "Per la prima volta - ha detto - non si sente più rimpiangere il ministero della Marina Mercantile, ma si assiste ad una vera politica dell'Economia portuale". Secondo Merlo, i Comitati Portuali che hanno caratterizzato per decenni le attività dei porti italiani "erano figli del consociativismo di questo Paese.

Un consociativismo che ha creato mostri, come le attuali Authority, che hanno più partecipate di una multinazionale. Ora con questa riforma l'Italia è di fronte a una trasformazione epocale del trasporto marittimo. Perché i porti con la riforma saranno sempre più porti-industria e la nuova Autorità Portuale sempre più soggetto regolatore". La riforma abbrevierà i tempi di attesa delle merci, renderà più efficienti e certi i controlli, e in definitiva "renderà la nuova portualità italiana un elemento di novità tale dal punto di vista economico da fare così della logistica una forza capace di trascinare l'intero sistema Paese verso crescita e sviluppo".(ANSA).

Porti: Delrio, non si è fatto la riforma per essere nuovi

Ma per rendere competitivo il sistema Paese



(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 25 OTT - Il Governo e il ministero delle Infrastrutture non hanno varato la riforma sui Porti "per il gusto di essere nuovi, non è per bisogno di nuovismo, ma per mettere l'Italia nelle condizioni di competere". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, nel suo intervento al Forum di Conftrasporto a Cernobbio.

"La logistica è elemento chiave per lo sviluppo dei prossimi anni. Se avessimo lo stesso sistema logistico della Germania saremmo la prima manifattura in Europa". Con la riforma dei porti, così come con il piano di investimenti sulla infrastrutture, "si sta finalmente concretizzando uno sguardo largo su uno sviluppo possibile, che non può che essere di sistema". L'Italia ha bisogno più che mai di "fare sistema", e la riforma dei Porti va in quella direzione. "Che senso ha per la Cina ricevere sette delegazioni dal porto di Ancona, e poi altre sette dal porto di Trieste, e così via?. La Cina giustamente ci dice: 'magari venite una volta sola e fatelo come Italia'. Ecco, la riforma cerca di dare una risposta a questo tipo di problemi. Ma un dato è certo: o si va in quella direzione, oppure l'Italia sarà tagliata fuori dai traffici internazionali". (ANSA)

Porti: Uggè (Conftrasporto), riforma è grande occasione

Non solo dal punto di vista della logistica ma anche dello sviluppo del Paese



(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 25 OTT - La riforma dei Porti varata dal Governo "è una grande opportunità" per l'Italia, non solo dal punto di vista della logistica ma anche dello sviluppo del Paese. Lo ha detto Cernobbio il presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè, riconoscendo che la riforma è arrivata "dopo una lunga attesa grazie all'impegno del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, e dei suoi consulenti".

"Abbiamo accolto con favore la riforma delle Autorità Portuali(60 Porti che diventano 15 Autorità di Sistema), che getta le basi per il rilancio del sistema nazionale dei porti e della logistica. Tra gli obiettivi - ha aggiunto -, la semplificazione burocratica, l'alleggerimento delle formalità e lo snellimento delle procedure di approvazione dei Piani Regolatori Portuali". (ANSA)

«Le nomine dei presidenti entro pochi giorni»

Roma - Per Graziano Delrio è questione di giorni. Perché «tutti i presidenti dei porti ormai sono stati scelti». A Roma, durante l'assemblea di Confitarma, il ministro dei Trasporti è stato categorico: «Abbiamo già deciso, aspettiamo le ultime risposte»



Roma - Per Graziano Delrio è questione di giorni. Perché «tutti i presidenti dei porti ormai sono stati scelti». A Roma, durante l'assemblea di Confitarma, il ministro dei Trasporti è stato categorico: «Abbiamo già deciso, aspettiamo le ultime risposte». Indicazioni che dovrebbero arrivare dall'Anac e da Palazzo Chigi, poi il via libera. Quasi fatta dunque, tanto che ieri, circolava con insistenza la voce che entro venerdì potrebbe arrivare l'annuncio ufficiale di quelli che saranno, dove ancora non sono stati nominati, i futuri presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale. Non solo, anche uno dossier più delicati pare essere stato sistemato: il futuro presidente del porto di Genova (aggregato a Savona) sarà, come anticipato nei mesi scorsi dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, *Paolo Emilio Signorini*, attuale segretario generale della Regione Liguria. La partita resta invece aperta per il ruolo di segretario: l'ipotesi più probabile è che venga prolungato l'incarico a *Sandro Carena* almeno fino al 2017, per poi nominare uno tra l'avvocato genovese *Luigi Cocchi* e il professore della Bocconi *Lorenzo Cuocolo*. Tutto sistemato anche per il porto della Spezia, la cui Authority includerà anche lo scalo di Marina di Carrara: il futuro presidente sarà *Carla Roncallo*, oggi dirigente della Regione Liguria. Per la figura del segretario generale invece, calano le quotazioni di quello attuale, *Davide Santini*, mentre prende sempre più campo l'ipotesi che a coprire il ruolo, a breve, sarà un uomo di fiducia del governatore della Toscana, *Enrico Rossi*.

Aree da gestire Deciderà il Piano Regolatore del governo

SARA un piano regolatore portuale nazionale a definire in futuro le strategie di crescita o di contenimento degli spazi portuali della Penisola. Luigi Merlo, da presidente del porto di Genova, ha gestito il tombamento della calata Bettolo e i piani di sviluppo dei terminal privati, confrontandosi con la vicina Savona e con il progetto della nuova piattaforma Maersk di Vado. Oggi, da consulente del ministero dei Trasporti, riflette sul progetto a cui il dicastero si dedicherà già dalle prossime settimane, non appena saranno definiti tutti i vertici delle nuove autorità di sistema. Merlo e il ministro dei Trasporti Graziano Delrio sono a Cernobbio per prendere parte ai lavori dell'assemblea di Confrtrasporto. Delrio spiega ancora una volta le linee guida della riforma, la volontà di arrivare a un riassetto della portualità italiana non per un semplice desiderio di "nuovi-

simo", ma per imprimere al Paese quella svolta che solo una «cura del ferro e dell'acqua» può dare al Paese. «Se avessimo la stessa logistica della Germania, saremmo il primo Paese manifatturiero d'Europa», dice Delrio. Appare quasi come una provocazione, ma è una semplice realtà: l'Italia non riesce ancora a ottimizzare il percorso della merce e ne consegna sovente la regia a operatori esteri. Inoltre, almeno fino a oggi, non ha programmato e pianificato il suo sviluppo portuale, ma ha sostenuto con soldi pubblici progetti di sviluppo che ora rischiano di creare un effetto di sovraccapacità dalle conseguenze pesantissime. Solo nell'Alto Tirreno stanno per arrivare ampliamenti di spazi e di strutture alla Spezia, a Genova, a Savona-Vado, a Livorno. Il rischio di una concorrenza al ribasso e conseguentemente di un taglio del costo del lavoro è quanto mai concre-

ta, se non riesce velocemente ad allargare il bacino di traffico dell'Alto Tirreno, aprendosi ai paesi esteri. Solo così i volumi possono crescere. «Una cosa è certa, con la riforma ora cambia tutto - spiega Luigi Merlo - Con un lavoro propedeutico di programmazione si arriverà al piano regolatore portuale nazionale che impedirà la logica territoriale del passato. A questo punto fare il presidente dell'autorità di sistema sarà più semplice perché ci saranno linee comuni e visione condivisa. Ci sarà più attenzione all'evoluzione del mercato mondiale, cercando di anticipare i cambiamenti in una logica di forte integrazione». Per Merlo, il soggetto pubblico «deve costruire le condizioni per far crescere

traffico e impresa, non sostituirsi al privato». Stesso criterio anche per quanto riguarda il tema controverso delle concessioni. «Non si può pretendere il rinnovo e poi, una volta ottenuto, vendere la società - dice - perché questo significa che il fine non era il futuro dell'azienda ma la massimizzazione della rendita. E dobbiamo soprattutto capire come costruire l'interlocuzione con i fondi d'investimento che in questo momento

Vertice a Cernobbio
tra il ministro Graziano Delrio
e l'ex presidente Luigi Merlo
ora consulente del governo

stanno facendo incetta di terminal». Sullo sfondo resta, forte, l'allarme sociale. Perché concorrenza sui prezzi vuol dire tagliare da subito il costo del lavoro. Costi che Genova ha già ridotto e che non può certo pensare di ridurre ancora. «Ho posto la questione già al tavolo degli Stati Generali, nel primo incontro con il sindaco Doria - spiega il segretario generale della Camera del Lavoro Ivano Bosco - Rispetto allo scenario che abbiamo davanti, l'autorità di sistema Genova-Savona è lo strumento per evitare il dumping anche nelle regole e nell'organizzazione del lavoro. Non possiamo attendere che le cose avvengano, dobbiamo capire prima come agire, altrimenti sarà ancora una volta il lavoro a pagare scelte sbagliate che altri hanno compiuto nel passato».

(massimo minella)

Delrio, Italia spaccata, Ponte Stretto per crescere

Ministro a Forum Confrtrasporto, oggi contano le connessioni

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 25 OTT - Dal punto di vista infrastrutturale "l'Italia è un Paese spaccato a metà": il Nord, dove i treni corrono anche ad alta velocità, e il Sud, dove "per andare in treno da Napoli a Palermo ci vogliono dieci ore e mezza". Può essere considerata una situazione "normale"? "No" dice il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che a Cernobbio, davanti alla platea di Confrtrasporto, porta questo messaggio: è tempo che il Paese prenda atto di questa realtà e si attrezzi per porre rimedio, perché ne va della sua stessa competitività nel mondo. L'Italia ha tutte le carte in regola per farcela, è solo necessario individuare quali sono le priorità e partire. Per crescere bisogna ragionare in termini di connessioni in Europa, Ponte sullo Stretto compreso. Delrio ha riconosciuto che è vero quanto rilevato da una ricerca di Confcommercio sullo stato della Logistica e dei trasporti in Italia: "siamo un Paese spaccato a metà - ha detto al Forum di Cernobbio subito dopo aver ascoltato l'intervento del presidente onorario di Confrtrasporto, Fabrizio Palenzona, favorevole al Ponte sullo Stretto -. Per questo insistiamo sul fatto che le connessioni sono un elemento strategico. I Corridoi vanno realizzati per permettere al Sud di vedersi parte del Paese. La connessione Nord-Sud è un elemento decisivo. Perché l'Italia può essere competitiva solo se si presenta come sistema Paese. O si cresce insieme o si muore insieme". Il ministro non ha nominato in modo esplicito il Ponte (come invece ha fatto il presidente di Confrtrasporto, Paolo Uggè, favorevole). Delrio ha parlato di "opportunità dei Corridoi europei". Quello che riguarderebbe il Ponte è il cosiddetto Corridoio 1, che corre sull'asse Berlino-Palermo. Un asse europeo. "Il Ponte in sé a me non interessa - ha detto Delrio -. Perché non è il cemento che porta lavoro, è il talento. A me interessa creare le connessioni, operare in un ambiente legale, creare lavoro. Le reti non sono il fine, ma il mezzo per crescere". Per questo è importante che l'Italia attrezzi le sue infrastrutture, dalle autostrade alle ferrovie, dai valichi ai porti, per mettersi al passo con la velocità del mondo. "Non abbiamo fatto la riforma dei porti per il gusto di essere nuovi, a noi il nuovismo non interessa. Ci interessa avere porti che funzionano". In Italia servono interventi, sia in termini di investimenti che in termini normativi. "Qualcuno parla di 20 miliardi, qualcuno di 40. Non mi interessa, so solo che sono tanti soldi. Ma so anche che la logistica fa la differenza". "Un esempio - ha concluso -: la Cina è pronta a portare le sue merci via mare nei porti italiani, ma ci chiede: per favore, non venite con sette delegazioni da Ancona, con altrettante da Trieste. Venite magari una sola volta a presentarvi, e fatelo come Italia. Possiamo noi non prendere in considerazione una richiesta così?".(ANSA).

Confcommercio: Italia divisa in due in termini di accessibilità. Il focus su trasporti e logistica

(FERPRESS) – Cernobbio, 25 OTT – Italia divisa in due in termini di accessibilità, con le regioni del Centro a fare da cuscinetto. In Abruzzo e Umbria gli spostamenti scendono del doppio rispetto alla media nazionale, mentre in Friuli Venezia Giulia la contrazione si ferma a 1/5 della media. Questi, alcuni risultati del Focus sui trasporti e la logistica in Italia, realizzato dall'Ufficio Studi di Confcommercio in collaborazione con Isfort, presentato oggi al 2° Forum Internazionale di Confratrasporto-Confcommercio a Cernobbio.

Il Nord va meglio del Sud anche nell'utilizzo delle ferrovie mentre strade nate vecchie, mai nate, incomplete mostrano un Paese 'strappato': 31 anni per i 40 chilometri della Variante di Valico Barberino-Sasso Marconi; 45 anni circa per i 9 chilometri della Tirreno-Brennero (ma ne mancano ancora 76); Nuova Romea, sogno nel cassetto.

Per quanto riguarda i porti ci sono i buoni esempi di Genova e Ravenna per diversificazione del traffico ed equilibrio tra offerta e domanda e di La Spezia e Trieste per l'intermodalità mare-ferrovia.

Per sanare questi squilibri Confratrasporto-Confcommercio propone:

- Un Piano strategico che indichi le priorità della politica dei trasporti e, conseguentemente, gerarchizzi gli interventi in base alla domanda di mercato e ai Piani di sviluppo del Paese.
- Selezione delle opere secondo i seguenti criteri: a) costruire solo opere che servono, rispondono a una domanda reale, colmano un gap di offerta; b) opere senza servizi efficienti sono come un'auto senza benzina; c) le opere non come gioielli (per sempre): le infrastrutture vanno mantenute in qualità ed efficienza nel tempo, adeguate alle evoluzioni del mercato e abbattute se diventano inutili.
- Un comune campo da gioco per le imprese di autotrasporto italiane ed europee (dalle regole ai controlli, dal costo del lavoro alla burocrazia, al fisco).
- Un trasporto ferroviario di merci competitivo in tutto il Paese: macchinista unico, treni lunghi 750 metri (contro i 5-600 di oggi), peso trainabile di 2mila tonnellate (contro le attuali 1600), adeguamento delle sagome delle gallerie, utilizzo dell'Av nella notte.
- Un cluster marittimo italiano ed europeo rafforzato con: la tempestiva attuazione della recente riforma della Governance portuale, l'attuazione delle azioni previste nel Piano Nazionale Strategico della Portualità e Logistica.
- Misure specifiche per il trasporto marittimo a corto raggio (revisione disciplina IVA, contributi a rinnovo flotta, sviluppo progetti pilota impiego LNG), una cabina di regia nazionale per la promozione della Blue- Economy.

Consulta: il [rapporto-sui-problemi-e-le-prospettive-della-logistica-in-italia](#); il [focus-sui-trasporti-e-la-logistica-in-italia](#); le [dichiarazioni-presidente-confratrasporto-ugge](#).

Conftrasporto: Uggè, ponte sullo Stretto, riforma porti, piano strategico Italia 4.0 ma ancora tanta strada da fare

(FERPRESS) – Cernobbio, 25 OTT – Il rilancio dell’idea del Ponte sullo Stretto di Messina. La riorganizzazione dei Porti. Il Piano strategico di Italia 4.0. La conferma del superammortamento – più volte sollecitata da Conftrasporto – per l’acquisto di beni strumentali. Impegni, provvedimenti e conferme rilevanti per il mondo dei trasporti e della logistica, anche se la strada da percorrere è ancora lunga. Sono i temi toccati dal presidente di Conftrasporto Paolo Uggè, nel suo intervento a Cernobbio.

“Sullo Stretto di Messina è bene che si riprenda il filo del discorso: il Ponte sarebbe una grande opportunità di crescita. Una scelta già condivisa a livello europeo, legata all’asse Berlino-Palermo (il cosiddetto Corridoio 1), che – spiega Uggè – sosteniamo perché la Sicilia divenga la piattaforma logistica europea avanzata del Mediterraneo, rimettendo l’Italia al centro dei grandi traffici europei e mondiali.

Allo stesso modo, abbiamo accolto con favore la riforma delle Autorità Portuali (60 Porti che diventano 15 Autorità di Sistema), che getta le basi per il rilancio del sistema nazionale dei porti e della logistica. Tra gli obiettivi, la semplificazione burocratica, l’alleggerimento delle formalità e lo snellimento delle procedure di approvazione dei Piani Regolatori Portuali. La riforma arriva dopo una lunga attesa, grazie all’impegno del Ministro Delrio.

Misure fortemente innovative sono anche gli incentivi fiscali previsti dal Piano strategico Italia 4.0 per le imprese che investono in nuove tecnologie per fornire servizi sempre più efficienti, che contribuiranno ad accorciare le distanze con i nostri competitor. Ci piace anche ricordare il risultato che Conftrasporto ha ottenuto, grazie all’interessamento del Ministro Calenda con la conferma – per nulla scontata – nella Legge di Bilancio del superammortamento del 140% per l’acquisto di beni strumentali per sostenere gli investimenti delle imprese in Italia.

Sul fronte dell’autotrasporto, dai dati diffusi oggi emerge una sperequazione tra i diversi Paesi dell’Unione europea, che vede nettamente favorite le imprese dell’Est, il cui traffico merci è in esponenziale e costante aumento. Il che si traduce in un regime di concorrenza sleale nei confronti delle nostre imprese e in un innalzamento del rischio per chi viaggia sulle strade italiane. Oltre ai controlli, bisogna realizzare un sistema di leggi omogeneo a livello comunitario per garantire elevati livelli di professionalità, dalla selezione del personale alla remunerazione, al rispetto dei periodi di riposo tra un viaggio e l’altro, che salvaguardino la sicurezza dei cittadini.

Così facendo si evita che le imprese italiane siano costrette, per continuare a intraprendere, a trasferirsi all’estero”.

Ponte Stretto: Ugge', sarebbe grande opportunita' crescita

CERNOBBIO (MF-DJ)--"Sullo stretto di Messina e' bene che si riprenda il filo del discorso: il ponte sarebbe una grande opportunita' di crescita". Lo ha affermato il presidente di Confrtrasporto, Paolo Ugge', aggiungendo che si tratta di "una scelta gia' condivisa a livello europeo, legata all' asse Berlino-Palermo, che sosteniamo perche' la Sicilia divenga la piattaforma logistica europea avanzata nel Mediterraneo, rimettendo l' Italia al centro dei grandi traffici europei e mondiali". Ugge' ha aggiunto che "allo stesso modo abbiamo accolto con favore la riforma delle **autorita' portuali**, che getta le basi per il rilancio del sistema nazionale dei porti e della logistica". Inoltre, "misure fortemente innovative sono anche gli incentivi fiscali previsti dal piano strategico Italia 4.0 per le imprese che investono in tecnologie per fornire servizi sempre piu' efficienti". Sul fronte dell' autotrasporto, ha proseguito Ugge', "dai dati diffusi oggi emerge una sperequazione tra i diversi Paesi dell' Unione europea, che vede nettamente favorite le imprese dell' Est, il cui traffico merci e' in costante aumento. Oltre ai controlli, bisogna realizzare un sistema di leggi omogeneo a livello comunitario per garantire elevati livelli di professionalita'".
rov/fal elisabetta.rovis@mfdowjones.it (fine) MF-DJ NEWS.

Palenzona: «Trasporti, serve Authority Europea»
Cernobbio (Como) - Secondo Palenzona, in termini infrastrutturali il gap tra Italia ed Europa esiste, «e anche da lì derivano per l'Italia i problemi di competitività».

Cernobbio (Como)- Il mondo italiano dei trasporti «è pronto a fare la sua parte» per ammodernare il sistema italiano e metterlo nelle condizioni di competere, ma è necessario che a livello europeo venga costituita «una Autorità che sia per le grandi reti di omologazione dei contenuti»: **ne è convinto Fabrizio Palenzona, che nelle vesti di presidente onorario di Contrasporto è intervenuto al Forum di Cernobbio per ribadire che «l'Europa passa dalla sua interconnessione vera».** Secondo Palenzona, in termini infrastrutturali il gap tra Italia ed Europa esiste, «e anche da lì derivano per l'Italia i problemi di competitività». «Ma noi - ha sottolineato - abbiamo tutto ciò che serve per fare gli investimenti giusti nel modo giusto». **L'Italia viene da un tempo in cui «ogni città si faceva il suo porto, o il suo interporto».** «Ora quel tempo lì è finito, non ce lo possiamo più permettere - ha concluso -. È tempo invece di spingere sull'alta velocità, di pensare in termini di operatori logistici integrati e di mettere la persona al centro».

Traghetti, alleanza Onorato -Aponte

Il patron di Moby: «Creiamo un network forte in alternativa al gruppo Grimaldi»

GENOVA. Alla luce del sole l' alleanza fra Vincenzo Onorato e Gianluigi Aponte, due dei maggiori **armatori** italiani, per lo sviluppo delle Autostrade del mare. «Il comandante Gianluigi Aponte e io - ha detto ieri Onorato al Forum di Cernobbio organizzato da Confrtrasporto abbiamo deciso di unire le forze, cioè Gnv, Snav, Moby e Tirrenia, per creare un network alternativo che serva gli autotrasportatori, i nostri clienti».

Grandi navi veloci (Gnv) e Snav fanno parte del gruppo Aponte, il cui fiore all' occhio è un' altra compagnia, Msc, con i suoi due rami dedicati rispettivamente a container e crociere. Moby e Tirrenia sono invece controllate da Onorato Armatori. La collaborazione fra i due gruppi è in atto da qualche tempo. «Abbiamo in essere un accordo commerciale con Tirrenia e Moby che consente di offrire alla clientela merci un network più esteso», confermano da Gnv. Ma le parole di Onorato a Cernobbio vanno ben oltre la semplice promozione comune di servizi e prefigura un' alleanza strategica. Da un lato l' **armatore**, parlando di «network alternativo», arruola il collega Aponte nel suo braccio di ferro

commerciale con il concorrente Emanuele Grimaldi per la leadership sulle rotte dei traghetti italiani. Dall' altro, enfatizzando l' importanza del nuovo network, prelude a ulteriori passaggi che porteranno a un legame più stretto fra i due gruppi. «Siamo agli albori di questa collaborazione», ha detto Onorato a Il Secolo XIX/TheMediTelegraph, senza specificare fino a che punto si spingeranno le sinergie fra i due gruppi. In un periodo in cui lo **shipping** internazionale è interessato da acquisizioni e fusioni anche di grandi dimensioni, nessuna ipotesi può essere esclusa. Sicuramente si andrà oltre l' accordo commerciale e l' obiettivo non è semplicemente una sinergia per risparmiare. «L' intesa - ha spiegato Onorato - non è finalizzata a una razionalizzazione, ma a creare un solo network di linea più forte.

Questo accordo passa anche attraverso l' apertura di nuove linee». Insomma, il prossimo passo sarà la condivisione delle rotte, norme antitrust permettendo. A proposito di nuove linee, Tirrenia sta per lanciare un collegamento da Genova, per Livorno, Catania e Malta. Si tratta della nuova versione di un servizio che era stato annunciato quest' estate. Doveva cominciare a operare lo scorso settembre e in origine era limitato a Livorno, Catania e Malta. Invece non ha potuto partire alla data fissata e adesso Onorato lo rilancia in una nuova veste, allargata al capoluogo ligure: «Abbiamo come deadline per l' inaugurazione del servizio il prossimo 24 novembre».

I tempi dell' intervento di Cernobbio non sono casuali.

-segue

Il giorno precedente, Ema nuele Grimaldi aveva presieduto a Roma l'assemblea di Confitarma, criticando il governo riguardo a una nuova legge sulle navi che battono bandiera italiana. Ieri Onorato ha attaccato Grimaldi. «Il network - ha chiarito - è una risposta a Grimaldi, per dare un'alternativa agli autotrasportatori». E gli ha anche risposto riguardo al decreto legislativo, ancora in discussione alle Camere, sul registro navale internazionale, che a Confitarma non piace e che Onorato difende.

La polemica fra i due armatori su questo punto dura ormai da alcuni mesi e si intreccia con la concorrenza commerciale fra le rispettive compagnie. Nel frattempo Onorato ha anche lasciato Confitarma.

Secondo Grimaldi, l'obbligo contenuto dal decreto di imbarcare personale esclusivamente italiano o comunitario sulle rotte di short sea shipping «farà perdere competitività alla bandiera italiana, con l'inevitabile trasferimento della flotta traghetti sotto altra bandiera comunitaria». Affermazioni che il presidente di Moby non prende sul serio: «Quelle di Confitarma sono frottole, minacce fin a sé stesse. Confitarma continua a difendere privilegi, senza tener conto che gli armatori, come tutte le imprese, hanno una responsabilità sociale». Secondo Onorato non ci sarebbe il rischio di un cambio di bandiera perché «anche se una compagnia la cambiasse, per le norme sulla stabile organizzazione dovrebbe comunque pagare le tasse in Italia».

i due gruppi sono pronti a unire le forze nel trasporto via mare di carichi rotabili

Onorato-Msc, asse anti-Grimaldi

L'armatore che controlla Moby e Tirrenia Cin annuncia la creazione di un network commerciale con Gianluigi Aponte per contrastare lo strapotere della flotta napoletana sulle rotte mediterranee

La battaglia **navale** del trasporto via mare di carichi rotabili sembra essere arrivata alla resa dei conti. Per contrastare lo strapotere del gruppo Grimaldi sulle rotte italiane e mediterranee il gruppo Onorato Armatori (che controlla Moby e Tirrenia Cin) e la Msc di Gianluigi Aponte (Grandi **Navi Veloci**) sono pronti a unire le forze. In occasione del forum annuale di Confrtrasporto tenutosi ieri a Cernobbio (Como) Vincenzo Onorato ha infatti annunciato «la creazione di un grande network commerciale dedicato ai traffici ro-ro del Mediterraneo fra il mio gruppo e quello di Aponte». Che l'azione sia rivolta a limitare il ruolo del gruppo Grimaldi lo conferma Onorato, che gli attribuisce «una posizione dominante sul mercato mediterraneo».

S'infiamma dunque la sfida che da mesi si sta giocando sul mercato delle rotte verso la Sardegna e in Parlamento con le modifiche richieste al Registro Internazionale delle **Navi** per l'obbligo di imbarco di marittimi solo comunitari a bordo delle navi che operano fra porti nazionali.

La nuova alleanza di cui parla il numero uno di Moby e Tirrenia era stata già ipotizzata nei mesi scorsi, quando Onorato Armatori aveva preannunciato un accordo di code sharing

agreement per un nuovo collegamento marittimo fra Nord Italia, **Sicilia** e Malta. Il network di Grandi **Navi Veloci** offre collegamenti marittimi anche verso Spagna, Tunisia e Marocco.

Onorato è tornato anche sulle dichiarazioni rese da Grimaldi all'ultima assemblea di Confitarma, in particolare sull'ipotesi di portare le sue navi sotto bandiera estera: «Nella relazione letta all'assemblea c'erano monumentali bugie», ha detto.

«La più grande è quella del deflagging della flotta, uno spettro che Grimaldi agita omettendo di menzionare il requisito della stabile organizzazione in Italia (per beneficiare della Tonnage Tax, ndr). La riforma Cocciandich è una buona norma, che, se passerà come il governo l'ha voluta, darà ottimi risultati occupazionali».

Sulla battaglia **navale** dei traghetti è intervenuto sempre a Cernobbio anche il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, rivolgendosi a Fabrizio Pallenzona (presidente di Confrtrasporto e consigliere di

-segue

Tirrenia Cin): «Fabrizio, prova tu con le tue capacità di mediazione a far ragionare i due».

Il forum di Confraspporto è stato anche l'occasione per presentare alcune statistiche elaborate da Confcommercio e Isfort su trasporti e logistica in Italia, secondo cui il Paese è diviso in due dal punto di vista infrastrutturale. «L'Italia è divisa a metà in termini di accessibilità, con le regioni del Centro a fare da cuscinetto», dicono gli analisti sottolineando che questa frattura è ancor più evidente soprattutto nel trasporto ferroviario. «Poco meno di tre quarti del traffico nazionale avviene tra le regioni a nord dell'Emilia-Romagna. Circa il 70% del materiale rotabile (68,7% dei carri e il 72,4% dei locomotori elettrici) è nella disponibilità di questa parte del Paese». Obsoleto è stato definito anche il network infrastrutturale del trasporto su strada: «Una rete vecchia e l'inconcludenza dei piani di potenziamento mai nati o incompleti disegnano una cartina dell'Italia "a singhiozzo" sul fronte sia ferroviario sia stradale». Al punto che il completamento degli interventi infrastrutturali necessari o non completati richiederebbe, secondo Confraspporto, circa 16 miliardi, che si aggiungerebbero ai quasi 2 miliardi già destinati al potenziamento del trasporto merci ferroviario.

Onorato-Aponte, nasce l'alleanza anti-Grimaldi

Milano - Lo annuncia lo stesso patron di Moby: Gnv, Snav, Moby e Tirrenia uniscono le forze «per ora solo a livello commerciale».



Milano - Nasce un nuovo network per gli autotrasportatori nel Mediterraneo, formato da quattro compagnie - **Gnv, Snav, Moby e Tirrenia** - che si pone come alternativa a quello del gruppo Grimaldi. Lo ha annunciato Vincenzo Onorato, presidente di Moby, durante il suo intervento al Forum di Confrasperto di Cernobbio. «Il comandante Gianluigi Aponte e io abbiamo deciso di unire le forze - spiega Onorato - cioè Gnv, Snav, Moby, Tirrenia, per creare un network alternativo che serva gli autotrasportatori, i nostri clienti». Si parte da subito e per adesso «ci sarà un'unione commerciale del settore per il trasporto merci» unendo cioè risorse e rotte. «È un atto di liberalizzazione degli autotrasportatori - aggiunge - che avranno una alternativa seria, un network forte di 4 compagnie che nel Mediterraneo avranno un peso notevole unendo le forze». Secondo Onorato per «sviluppare il combinato strada mare, ci vuole una grande attenzione nei porti, perché la battaglia si sta facendo durissima nei terminal» e «tra poco non si troverà posto neanche per attraccare un piccolo gommo nei porti italiani. Questo creerà ancora un'altra situazione di monopolio. Bisogna mettere delle regole.

Lavoro nei porti, a Trieste accordo con i sindacati sull'Agenzia

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

Trieste - Alpt Trieste, Agenzia per il lavoro portuale e le Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl mare, Clpt – Usb e Ciu – Unionquadri, hanno raggiunto un accordo sindacale per l'avvio delle attività dell'Agenzia. Tale accordo, di valore strategico per il porto di Trieste, contiene importanti temi programmatici per la contrattazione di secondo livello. In particolare, sono state affrontate le questioni delle relazioni sindacali prefigurando un modello partecipativo e di gestione preventiva nei conflitti sindacali, un piano di formazione professionale che valorizzi al massimo la polivalenza dei lavoratori, e sono stati definiti un regolamento interno e un codice disciplinare basato sui principi condivisi. L'accordo prevede altresì che per i mesi di ottobre e novembre siano mantenuti, per tutti i lavoratori, **i trattamenti già corrisposti al personale della società Minerva, ivi compresa l'idennità di euro 11,45 a titolo di "premio presenza"**. L'accordo conferma il valore strategico che il Porto di Trieste intende dare al lavoro portuale e al miglioramento della professionalità, produttività e sicurezza dei lavoratori e dell'intero sistema portuale.

Maneschi e la crisi dei containers: “E’ l’intermodalità che deve aiutare”

Da Trieste l’analisi del comparto trasportistico mondiale dopo il fallimento di Hanjin e dei limiti dei porti italiani per i collegamenti ferroviari con il nord Europa – L’incidenza dei noli

TRIESTE – Il traffico dei containers è in crisi, le compagnie soffrono. E il fallimento della coreana Hanjin è solo la punta di un iceberg che piano piano sembra emergere dalle nebbie. Come sottolineano alcuni dei protagonisti dei traffici marittimi mondiali con una visione globale sulle loro tematiche. E’ il caso della recente intervista, apparsa sul blog FAQrieste.It, di Pierluigi Maneschi, presidente di Italia Marittima, di TO Delta e storico agente generale di Evergreen per l’Italia. Secondo Maneschi, il fallimento di Hanjin è solo “l’effetto più evidente della crisi generale e profonda nel trasporto delle merci via mare”. Un settore che negli anni ha visto – ricorda Maneschi – ritirarsi dalla competizione alcuni grandi paesi, come gli Stati Uniti e il Regno Unito “che avevano le migliori e le più grandi linee del mondo ed oggi hanno quasi del tutto rinunciato”, ritenendo il settore troppo rischioso e non più strategico per le proprie industrie. “Si pensi – è la chiosa – che nel 2006 i noli transoceanici incidono per circa il 9% sul valore delle merci, mentre oggi siamo scesi al 4%”. Vero è che oggi le navi sono più grandi e meno costose – continua l’intervista – e che il bunker costa meno: ma le navi devono essere riempite ed è più difficile farlo se periodicamente l’economia attraversa cicli di crisi”. E’ stato chiesto al presidente Maneschi quali siano le opzioni possibili per fronteggiare l’attuale crisi, con due scuole di pensiero: visto che gli armatori hanno sottovalutato la durata della crisi stessa, si deve puntare su offrire più servizi a terra oppure occorre offrire rate di nolo più basse per riconquistare traffici? Secondo Maneschi, “la prima soluzione è un’opzione virtuosa, mentre la seconda non può che portare le compagnie al fallimento. Forse sarebbe opportuno – ha aggiunto – introdurre regole e strumenti di regolazione che non limitino la concorrenza, come la Federal Maritime Commission Usa che controlla l’attività sulle linee marittime che gli scambi da e per il territorio statunitense. Le tariffe nolo offerte al mercato devono essere registrate e pubblicate e nessuno può sotto-quotarle”. Dove questo non si applica, il mercato rimane aperto a una competizione esasperata e distruttiva. La commissione Europea d’altra parte – ha detto ancora Maneschi – non permette agli armatori di discutere le politiche relative ai noli, ma non prevede regole per rendere palesi e dichiarate le tariffe, aggravando una crisi di comparto dove l’offerta è superiore alla domanda. Maneschi è anche critico sulla crescita dei porti italiani così come si configura con le politiche trasportistiche. “La competizione delle linee marittime si estende a terra dove sono necessarie infrastrutture che permettano di esercitare l’intermodalità (gomma e rotaia). Le decisioni prese da Trenitalia negli anni passati hanno cancellato la possibilità del trasporto intermodale sul territorio nazionale a favore dei porti del Nord Europa, che possono quindi servire il nord Italia via ferrovia. Nei porti italiani si è costretti ad usare quasi solo la gomma, con costi maggiori per l’industria e la distribuzione”. Sui porti italiani di transhipment, Maneschi ricorda la spietata concorrenza che fanno loro Pireo, Port Said, Malta a Tanger, “con il costo della manodopera di almeno il 50% più basso senza parlare dei danni del corporativismo che affligge e mortifica la portualità italiana”. L’inefficienza del sistema trasportistico terrestre (ferroviario) italiano secondo Maneschi continua a pesare sia sui porti del Tirreno, sia su quelli dell’Adriatico, con la parziale eccezione di Trieste che tuttavia ha concorrenti sulla sponda est dell’Adriatico particolarmente aggressivi. Come rimedio – conclude Maneschi – Trieste deve utilizzare diversamente il porto franco internazionale e disegnare un porto moderno (perché quello “Nuovo” del secolo scorso è diventato ormai vecchio). Concetti chiari, chiaramente espressi, e che fanno pensare. Sperando che facciano pensare (e agire) specialmente dove “si puote ciò che si vuole”. A.F.

Il Nautilus

ALPT: Un modello di dialogo, partecipazione e produttività



TRIESTE – ALPT Trieste, Agenzia per il lavoro portuale e le OOSS FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI, UGL MARE, CLPT – USB e CIU – Unionquadri, hanno raggiunto un accordo sindacale per l'avvio delle attività dell'Agenzia. Tale accordo, di valore strategico per il Porto di Trieste, contiene importanti temi programmatici per la contrattazione di secondo livello.

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

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

L'accordo conferma il valore strategico che il Porto di Trieste intende dare al lavoro portuale e al miglioramento della professionalità, produttività e sicurezza dei lavoratori e dell'intero sistema portuale.

Gli operatori portuali a Delrio «Non vogliamo un commissario»

I membri del Tavolo per l' economia marittima respingono l' ipotesi di nominare nuovo presidente dell' Autorità di sistema di Venezia e Chioggia l' ingegnere Stefano Corsini. «Meglio un tecnico locale»

Tirato per la giacca da questa e quella categoria economica e dalle forze politiche veneziane, ognuna con una sua proposta diversa e contrapposta a quella degli altri, il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio aveva ipotizzato nei giorni scorsi il nome di Stefano Corsini come presidente manager della nuova Autorità di sistema del porto unificato di Venezia e Chioggia. L' ingegnere marittimo Stefano Corsini attualmente riveste il ruolo di coordinatore della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha alle spalle una significativa esperienza nel settore marittimo e delle infrastrutture ed è uno dei pianificatori del Cipe. La proposta è stata però respinta, ancor prima di essere ufficializzata, dagli operatori portuali che integrano il Tavolo per l' economia portuale e marittima di Venezia, i quali insistono sulla necessità di nominare un tecnico locale, come Andrea Razzini (già segretario del porto di Venezia e amministratore delegato del Terminal Passeggeri) o Michele Conticelli, attuale direttore operativo del porto veneziano. «A fronte delle notizie sulla possibile designazione del nuovo presidente che ricada su un tecnico di provenienza ministeriale», spiega una nota stampa del Tavolo per l' economia marittima veneziana, «intendiamo esprimere tutta la preoccupazione degli operatori portuali per una scelta che in pratica corrisponderebbe ad un vero e proprio commissariamento del porto in nome di una logica dirigitica che mal si concilia con le esigenze di sviluppo e rilancio, non solo della realtà veneziana, ma dell' intero sistema portuale dell' Alto Adriatico. Pur rispettando l' autonomia dell' amministrazione centrale riaffermiamo con forza la convinzione che la persona designata, oltre che di sicura competenza tecnica, debba essere in grado di interpretare e difendere le potenzialità della realtà locale, quale unica garanzia di armonico sviluppo del potenziale logistico dell' intera area nell' interesse dell' economia locale, regionale, italiana ed europea». Anche Confetra Nordest - associazione che rappresenta oltre 2.400 aziende del Triveneto - ha ribadito che «è necessario decidere subito scegliendo un tecnico preparato» e non l'ennesimo commissario. Fatto sta che ad oltre un mese dalla data prevista

-segue

per il ricambio ai vertici delle nuove Autorità di Sistema Portuale, Venezia e Chioggia aspettano ancora di sapere chi sarà il nuovo presidente-manager che succederà all' uscente Paolo Costa che in quanto pensionato dello Stato non può prolungare il suo mandato ma lascia in eredità lo "scottante" progetto di costruzione del porto offshore al largo di Malamocco. Il totonomi per il porto unificato della laguna di Venezia continua, infatti, a dividere al loro interno potenti associazioni di categoria veneziane, come Confindustria, Coldiretti e Confartigianato che ufficialmente hanno proposto il nome di Michele Gambato, mentre molte aziende portuali iscritte alle stesse associazioni non lo vogliono. È il caso dei terminalisti e operatori del porto commerciale di Venezia che di Gambato non vogliono nemmeno sentire parlare e insistono su un «tecnico capace di interloquire con le diverse forze economiche e politiche del nostro territorio e di affrontare i problemi più urgenti della mancata funzionalità della navigazione del Mose e la percorribilità del canale Malamocco-Marghera anche in caso di nebbia fitta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

GIANNI FAVARATO

“Così il porto rischia di fermarsi”

MASSIMO MINELLA

«**D**EVASTANTE». Giuseppe Danesi, amministratore delegato del terminal Vte di Pra'-Voltri, prima di tanti discorsi ha un aggettivo secco per definire il quadro che si prospetta fra una manciata d'anni nei porti liguri, quando per dividersi lo stesso numero di container gli spazi messi a disposizione saranno almeno il doppio di quelli attuali. L'allarme lanciato ieri da *Repubblica* evidenzia una sorta di clamoroso paradosso: nel 2016 Genova arriverà ancora una volta a superare il suo record nella movimentazione di container, ma nell'arco di pochi anni, se tutte le opere previste in Liguria verranno realizzate, resterà ben poco di questo record, mentre esploderanno nuove conflittualità, fra i terminal privati degli scali, ma anche all'interno dell'organizzazione del lavoro, perché a pagare le conseguenze di questo eccesso di offerta saranno inevitabilmente i lavoratori, visto che la concorrenza al ribasso che verrà praticata sui prezzi andrà a comprimere il costo che si paga per i servizi di movimentazione dalla merce. L'unica alternativa, come ha spiegato in un'intervista il pro-

tre chiudono. Con tutti i riempimenti che stiamo realizzando in Liguria avremo una sovraccapacità enorme. E questo fondamentale perché a un'offerta che raddoppierà risponderemo con una domanda sostanzialmente ferma. Qui nei prossimi cinque anni non cresce più niente, né in Italia, né in Europa».

Quando, oltre agli spazi attuali, andremo a offrire calata Bettolo e il Multipurpose a Genova e la piattaforma di Vado, che cosa potrebbe accadere se i volumi non dovessero effettivamente crescere?

«Molto semplice, che l'offerta sarà eccessiva e questo comporterà un dumping sui prezzi che avrà costi sociali pesantissimi. Non si doveva arrivare a questo punto, chi ha dato negli anni passati approvazioni alla realizzazione di nuove opere lo ha fatto con grande superficialità».

Il professor Bologna indica come unica strada possibile quella di aprirsi ai mercati esteri. Che ne pensa? È una soluzione praticabile?

«Bologna ha ragione, ma dobbiamo considerare che a Genova ci manca ancora il Terzo valico. Quando sarà pronto?».

fessor Sergio Bologna, resta quella di aprirsi realmente ai mercati esteri, così come sta già facendo Trieste, che per l'ottanta per cento dei suoi traffici logistici va oltre i confini nazionali. Danesi parla da presidente dei terminalisti genovesi, senza dimenticare che proprio il record che Genova si prepara a superare è in grandissima parte frutto dell'attività del "suo" Vte, "che quest'anno arriverà a 1,4 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi n.d.r.)".

Dottor Danesi, il porto continua a crescere, nonostante la crisi. Ma condivide le tesi di chi dice che stiamo per andare incontro a un eccesso di offerta dalle conseguenze pericolose?

«Assolutamente sì. La conseguenza sulla portualità ligure sarà devastante».

Le colpe?

«Di chi non ha capito niente di quello che stava accadendo, di chi tratta i traffici portuali come se fossero caldaroste. Posso fare un esempio banale?»

Prego.

«Se in trecento metri di strada apro cinque negozi di frutta e verdura, il primo campo, il secondo sopravvive e

Dp World, traffici in aumento

Genova - Positivi i 9 mesi del 2016 per il terminalista arabo: bene Europa e India, male Australia e Sud America.

Genova - Dp World ha ottenuto un 2,2% di aumento nei volume di traffico alla fine dei nove mesi del 2016. Il management del terminalista è piuttosto soddisfatto nonostante le condizioni difficili del mercato, anche perché le performance dei terminal europei e indiani hanno permesso di bilanciare quelle negative di America Latina e Australia. **L'operatore in nove mesi ha totalizzato 47,5 milioni di teu che significano l'1% di crescita dei traffici se non si contano i volumi realizzati dai nuovi terminal acquisiti durante l'anno.** A Jebel Ali invece i traffici si sono contratti del 6,7% a 11,1 milioni di teu.

Nautico, Giglio pronto a entrare nella newco

Genova - Il gruppo Giglio, 13,9 milioni di ricavi nel 2015 in crescita del 20% rispetto all'anno precedente, ha presentato manifestazione di interesse per entrare nella newco a capitale misto, pubblico-privato, destinata a gestire e rilanciare il Salone Nautico di Genova



Genova - Il gruppo Giglio, 13,9 milioni di ricavi nel 2015 in crescita del 20% rispetto all'anno precedente, ha presentato manifestazione di interesse per entrare nella newco a capitale misto, pubblico-privato, destinata a gestire e rilanciare il Salone Nautico di Genova.

La società sarà partecipata al 60% da enti pubblici (Regione Liguria, Comune di Genova e Camera di commercio) e prevede la partecipazione, nel restante 40%, di soggetti privati, a cominciare da Ucina. Il progetto, siglato alcuni giorni fa dagli enti pubblici, prevede che la newco si faccia anche carico di una parte dei dipendenti della Fiera di Genova. La Saloni Nautici Spa, società 100% Ucina, sarà interamente assorbita dalla nuova società.

Da quanto ricostruito dal *Secolo XIX-the MediTelegraph*, Giglio Group, che è un network televisivo multimediale e globale attivo in 45 Paesi del mondo con canali tematici che promuovono il made in Italy a cominciare dalla nautica, ha manifestato interesse a entrare nella newco genovese.

«Siamo stati contattati da Ucina e crediamo di poter dare un contributo al rilancio del Salone. - conferma il presidente e azionista di controllo del gruppo, Alessandro Giglio - Siamo pronti ad apportare capitale e ad offrire un prestito convertibile in azioni, nel caso fosse necessario.

- segue

Il 60% della nautica di lusso venduta nel mondo è italiana - continua l'imprenditore - sono convinto che il Salone Nautico di Genova abbia titolo per tornare a essere la manifestazione di settore più importante del mondo: è un sillogismo naturale che va sfruttato». L'imprenditore genovese ricorda quando le edizioni del Nautico scandivano il «trascorrere degli anni a Genova». «A differenza di Cannes, Montecarlo, Parigi e Dusseldorf credo che il Nautico di Genova abbia il substrato necessario per tornare a essere il numero uno nel mondo, - dice Giglio - Noi siamo pronti a creare, tramite Nautica Channel in tutto il mondo e attraverso i nostri canali tematici in Cina, Indonesia, Malesia e Vietnam una forza di comunicazione a livello internazionale attiva 365 giorni l'anno e non solo a ridosso dell'evento».

Capitale e comunicazione, quindi. Oggi Giglio è partner di tutti gli eventi di settore organizzati a Cannes, Montecarlo, Parigi, Dusseldorf e Dubai: tutti tranne Genova. «Se la nostra manifestazione d'interesse sarà accolta - chiarisce Giglio - a eccezione di Dubai, che non è in concorrenza con Genova, interromperemo tutti le collaborazioni in corso per concentrare le nostre forze esclusivamente sul Salone di Genova. La visibilità internazionale che siamo in grado di garantire può dare un impulso straordinario e un gruppo come il nostro, privato e quotato in Borsa, può fornire il piglio imprenditoriale necessario al rilancio e alla redditività dell'evento. A nostra volta siamo interessati a fare del Nautico di Genova un elemento distintivo della nostra attività». I tempi però stringono, perché se si vuole promuovere già l'edizione 2017 è necessario che la newco «venga costituita in pochi mesi».

Giapponese morto in albergo: era in visita al porto di Genova

Genova - L'industriale, con una delegazione di spedizionieri avrebbe dovuto visitare oggi lo scalo ligure. È stato trovato nella vasca della camera del proprio hotel: disposta l'autopsia.

Genova - Il cadavere di un industriale giapponese di 49 anni è stato rinvenuto stamane nella vasca da bagno della camera di un hotel di lusso dove l'uomo aveva preso alloggio. A rinvenire il corpo senza vita dell'uomo è stato il facchino che stamane doveva prelevare i bagagli dell'industriale davanti alla porta della sua camera: non vedendo le valigie, si è insospettito e dopo avere suonato alla porta più volte senza ricevere risposte è entrato nella camera con il passepartout. L'imprenditore era nella vasca da bagno, senza vita. L'uomo faceva parte di una delegazione di industriali e spedizionieri giapponesi in visita nei principali porti d'Italia: ieri avevano visitato lo scalo di Napoli, oggi avrebbero dovuto visitare Genova. Sul posto i carabinieri della Maddalena e il medico legale Marco Salvi che ha svolto la prima ispezione sul cadavere. Il magistrato di turno ha disposto l'autopsia per accertare le cause del decesso: la prima ipotesi è una morte naturale o una congestione. In albergo stamane è arrivato un rappresentante del consolato del Giappone che si occuperà delle pratiche per il rimpatrio della salma.

Ultimo comitato alla Spezia, salta la cessione di Apls La Spezia - Forcieri decide di adeguarsi alle direttive ministeriali. Prolungata però la concessione sino al 2019.

La Spezia - Ritirato dall'Odg il provvedimento di cessione delle quote Apls. Il comitato portuale del porto della Spezia ha però deciso diversi altri provvedimenti: «La riunione si è aperta con le comunicazioni del presidente che ha proposto, tra le altre cose, l'attribuzione di contributi all'attività dei Mitilicoltori Associati e del Gruppo Modellisti Navali Spezzini "A.Vespucci" - scrive l'Authority in un comunicato. Per i primi si è dato avvio concreto alla volontà dell'Ente di sostenere economicamente un piano di rilancio della promozione dell'attività di mitilicoltura nel Golfo, così come stabilito attraverso il protocollo del 27 agosto 2015 sottoscritto da Forcieri e dal presidente dell'associazione, Alessio Palla. Per il gruppo Modellisti spezzini è stato stabilito un contributo per la realizzazione di una mostra di modellismo e materiale storico navale che verrà inaugurata a breve presso il terminal Crociere di largo Fiorillo. Entrambe le iniziative sono state accolte favorevolmente dai membri del comitato».

Il comitato ha però dato via libera, con un solo voto contrario e due astensioni, al rinnovo della **concessione demaniale ad APLS fino al 2019**, fatta salva una clausola che ne sancisce il termine alla conclusione delle procedure di gara che saranno avviate.

«Per quanto riguarda il punto tre, "Valutazioni finali e determinazioni sulla proposta di delibera relativa al bando di gara per la cessione delle quote di Apls Investimenti S.r.l., ai sensi della delibera n.17 del 3 dicembre 2015", esso è stato ritirato dall'ODG odierno dallo stesso Presidente - scrive l'Authority. Tale decisione è stata presa alla luce della corrispondenza e delle osservazioni sia da parte di alcuni membri del comitato, sia dal direttore generale del Ministero Infrastrutture e Trasporti che, con una lettera inviata pochi giorni fa, sosteneva l'opportunità di realizzare due gare distinte, anziché una sola a doppio oggetto. In tutte le corrispondenze emerge che non è stato messo in discussione il diritto o la possibilità di procedere con il bando di gara europea ma le modalità della gara stessa. Da qui la decisione del presidente».

«Ho risposto puntualmente alla lettera del Direttore Pujia, **ha detto Forcieri**-, in cui ho ribadito la bontà della scelta finora attuata dall'AP, ma non ho ancora ricevuto una risposta alle mie considerazioni. Oggi il bando (comprensivo delle proposte di integrazione avanzate da alcuni membri del CP nell'ultima seduta) avrebbe potuto essere discusso e votato, a conclusione dell'iter procedurale avviato con la delibera di comitato n.17 del 3-12-15. Tuttavia ho ritenuto opportuno soprassedere in quanto, viste le attuali prese di posizione di alcuni membri del comitato e in attesa di una eventuale risposta del MIT, non ho ritenuto esistesse la possibilità di una decisione rapida, ma fosse necessaria una discussione approfondita, che oggi non poteva essere svolta. Nel frattempo il CP ha votato favorevolmente all'estensione fino al 31/12/2019 della concessione e del servizio passeggeri alla società Apls, per cui il traffico passeggeri è stato messo in sicurezza e la società potrà rispondere positivamente alle richieste delle compagnie che sono già arrivate per il prossimo anno ed anche operare per incentivare i futuri traffici».

Bocca sud, si draga

Entro la fine dell'anno saranno ripristinati i 15 metri

LIVORNO – Si draga a Livorno la bocca sud del porto, il che significa che finalmente ci saranno 15 metri almeno sul “canale” di accesso, ma specialmente che ci sarà più acqua libera per le manovre di uscita. Il problema attuale è che nella virata a dritta per uscite tra la Curvilinea e la Vegliaia, la poppa delle grandi navi sfiora pericolosamente un settore di fondale non dragato. Qualche nave c'è rimasta, per fortuna senza danni perchè è tutto fango. Con i 300 mila metri cubi da togliere, appaltati con la gara ormai conclusa all'ATI Sales & Sidra, il problema dovrebbe essere risolto. La gara è stato l'ultimo impegno dell'ingegner Giovanni Motta, responsabile a palazzo Rosciano per l'ambiente, che alla fine di questa settimana va in pensione. Ci si chiede adesso quando potrà partire operativamente il dragaggio. L'ufficio Appalti & Dragaggi di palazzo Rosciano ha chiesto la documentazione finale alle due società: più che altro i documenti relativi all'antitrust e all'anticorruzione. Ci vogliono in genere una ventina di giorni perchè arrivino, ma dipende anche dalla fretta che l'ATI ha di metter mano. E' stata cambiata la modalità del dragaggio. Inizialmente era stato proposto di far correre un lungo tubo di un paio di chilometri lungo la Curvilinea fino alla seconda vasca di colmata, dentro al quale la draga avrebbe “pompat” i fanghi. Si è preferito adesso ricorrere a due draghe: una frantumerà il fondale più compatto, l'altra aspirerà il tutto conferendolo in una sua stiva e trasferendolo poi alla stazione di pompaggio sul molo del terminal petroli, che delimita la prima vasca. L'operazione, se tutto andrà bene, durerà un mese circa. Quindi entro la fine dell'anno la bocca sud del porto dovrebbe essere finalmente ripulita e più agibile alle navi con pescaggi fino a 14 metri, destinate in particolare alla Darsena Toscana.

Dogana d'Acqua e Fortezza Nuova Livorno riqualifica i Fossi

Sarà riaperto il bacino est della vecchia dogana in collegamento con i Navicelli – Il verde nella Fortezza

LIVORNO – All'interno del più ampio intervento di riqualificazione della Dogana d'Acqua, già in parte attuato nell'ambito del programma PIUSS, la Giunta Municipale ha approvato, in linea tecnica, nella sua ultima seduta, il progetto definitivo per la riapertura del bacino est della Dogana d'acqua. Si tratta della realizzazione di uno specchio d'acqua, in collegamento diretto con il Canale dei Navicelli, che verrà realizzato nell'area interrata, a fianco della Dogana, in cui oggi ha sede una vasta area recintata e inutilizzata. "Una grande opera di rigenerazione urbana, di recupero e di valorizzazione del nostro patrimonio storico – tiene a sottolineare l'assessore all'urbanistica Alessandro Aurigi – che consentirà di riaprire l'antico bacino est della Dogana d'acqua completamente interrato dall'ultimo conflitto mondiale". "L'intero comparto della Dogana d'acqua – aggiunge l'assessore – riacquisterà così parte del suo disegno originario quando l'edificio monumentale, basato sul ponte a tre archi, era collegato tra due darsene, una interna ed una esterna". "Il progetto genera nuove prospettive urbane che sicuramente valorizzeranno i monumenti restaurati dell'antica Dogana e della Caserma Lamarmora e rappresenta un ulteriore tassello all'arricchimento del sistema delle vie d'acqua che – conclude l'assessore – è la peculiarità distintiva della città di Livorno". Il progetto definitivo per la realizzazione del bacino prevede una spesa complessiva di 1.435.800 euro ed include vari interventi. La realizzazione dello specchio d'acqua in collegamento con il Canale dei Navicelli comporterà infatti una serie di lavori di banchinamento delle sponde, di scavo dei terreni che attualmente occupano la darsena e di demolizione di alcune opere. Sarà recuperata la banchina storica disposta lungo il lato parallelo a via della Cinta Esterna, mentre lungo i rimanenti lati si procederà a nuove banchine con rivestimento in pietra.

* * *

Un altro importante intervento di valorizzazione del patrimonio storico della città è stato approvato dalla Giunta Municipale nell'ultima seduta. Si tratta dell'approvazione, in linea tecnica, del progetto definitivo per opere di riqualificazione degli spazi aperti della Fortezza Nuova. Per un importo complessivo di 200 mila euro, il progetto propone di proseguire l'opera di restauro, avviata in questi ultimi anni, finalizzata al miglioramento del complesso monumentale e delle sue condizioni di sicurezza. Il progetto definitivo prevede infatti interventi all'interno del parco e sulla falsabraga perimetrale, ovvero l'ampio spazio verde posto a quota inferiore rispetto al baluardo centrale, particolarmente idoneo ad accogliere attività spettacolari.

All'interno del parco saranno realizzati lavori di stabilizzazione delle pavimentazioni esterne, nonché nuove recinzioni di sicurezza; saranno rimosse vecchie ringhiere, vecchie strutture, vecchie aree gioco bitumate e ricostituite nuove aree con manto erboso. Sono previste potature straordinarie e straordinarie manutenzione sugli impianti di illuminazione. Anche sulla falsabraga si procederà al miglioramento dei percorsi pedonali, e ad una sistemazione complessiva del verde con potature straordinarie. Sul piano della sicurezza si è progettato un potenziamento del sistema di illuminazione e l'eliminazione dell'attuale parapetto in acciaio con un nuovo sistema di transenne antipanico da collocare in occasione degli eventi spettacolari. Il progetto definitivo approvato dalla Giunta sarà candidato al Bando regionale "Interventi a sostegno della valorizzazione delle mura storiche e degli edifici in esse inglobati o ad esse connessi" per l'erogazione di contributi.

La Gazzetta Marittima

Palazzo Rosciano cercasi tecnici disperatamente...

LIVORNO – Chiedere adesso una soluzione, visto che la “governance” dell’Authority di sistema portuale Livorno-Piombino ancora non c’è, è ovviamente intempestivo. Però il problema si pone da tempo: almeno tre direzioni generali dell’Authority livornese sono senza direttori: da tempo è rimasta vacante la direzione del demanio di Matteo Paroli, conferita ad interim tra le tante del segretario generale, è vacante quella tecnica dell’ingegner Umberto Campana, andato in pensione da quasi un anno; e adesso è vacante quella che tra pochi giorni sarà lasciata dall’ingegner Giovanni Motta, relativa all’Ambiente. Ci sono, ovviamente, dei “facenti funzione”: lo stesso Provinciali, l’ingegner Pribaz al posto di Campana e l’ingegner Vivaldi che subentrerà a Motta. Ma ci si chiede se proprio non sarebbe stato opportuno, visto che i rapporti con l’Authority di Piombino vanno avanti anche sul piano dell’interscambio di esperienze da quasi un anno, aver risolto insieme questi vuoti. Sarebbe stato lasciare a chi arriverà con l’AdsP uno strumento già in grado di funzionare al meglio, senza delegare ai nuovi – nell’ipotesi specie che siano nuovi e quindi non conoscano bene gli uomini – scelte che potrebbero diventare difficili. Nei corridoi di palazzo Rosciano circola anche una battuta, non si sa bene quanto attendibile. Cioè che gli uffici siano letteralmente gremiti di funzionari e “quadri” che si occupano delle segreterie e delle relazioni, mentre il settore tecnico è drammaticamente sotto-organico. Solo malignità o c’è qualcosa che non torna?

Antonio Fulvi

7^a Shipping and the Law

Giuristi, banchieri e assicuratori marittimi a convegno

NAPOLI – E' cominciata ieri nel complesso Suor Orsola Benincasa la settima edizione di "Shipping anche the Law" organizzata dallo Studio Legale Lauro. La conferenza, alla quale prendono parte oltre 200 tra armatori, banchieri, giuristi nel campo marittimo, assicuratori e altri operatori del settore provenienti da tutto il mondo, si è aperta con un'introduzione di Francesco S. Lauro, avvocato marittimista e organizzatore della manifestazione, e le relazioni d'apertura: "Legal challenges ahead – a shipowner's perspective", del segretario generale dell'International Chamber of Shipping Esben Poulsson; "The challenges facing shipping", del segretario emerito dell'Organizzazione Marittima Internazionale Efthimios Mitropoulos e "The role of the Italian Navy in the international scenario", dell'Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante Logistico della Marina Militare italiana. La prima parte della sessione d'apertura dei lavori "Where is Shipping going?" è seguita alle relazioni introduttive e con interventi: "The evolution of energy markets: a shipping perspective", del Research Manager Banchemo Costa & C. Enrico Paglia ed "Environment and innovation: the Italian Way", del CEO EcoSpray Technologies Guido Ceccherelli. Subito dopo la tavola rotonda con: Emanuele Grimaldi, presidente di Confitarma; Paolo d'Amico, presidente esecutivo della d'Amico Società di Navigazione; Emanuele Lauro, CEO di Scorpio Group; Stefano Messina, CEO del Gruppo Messina e Juan Riva, CEO di Suardiaz Group e già presidente dell'ECSA. La seconda sessione si focalizza sulle prospettive macroeconomiche in relazione al mercato del petrolio e del gas e alle ripercussioni che esse avranno sullo shipping. Nella terza sessione "What's happened to my banker?", si sono confrontati armatori italiani e stranieri e rappresentanti del mondo finanziario. Il focus della discussione era puntato sul mutevole scenario della finanza marittima nel momento in cui le banche devono fronteggiare le sfide legate alla revisione di Basilea III e sul crescente ruolo dell'institutional debt e degli equity provider, accanto ai private debt fund, e all'individuazione di fonti alternative di capitali per gli investimenti nello shipping. Tra i partecipanti: Fabrizio Vettosi, direttore generale di VSL (Venice Shipping and Logistics SpA), primo fondo italiano dedicato esclusivamente allo shipping; Giuseppe Ambrosio, partner Deloitte, con un intervento sull'evoluzione del lease accounting e Michele Autuori, socio Watson Farley & Williams, su questioni legali concernenti i crediti non-performing e le cessioni di credito. Tra i panelist: Roberto Ippolito, managing partner del fondo di private debt RiverRock; Andrea Pescatori, amministratore delegato di Ver Capital; Raffaele Rinaldi, responsabile dell'Ufficio Crediti ABI; Francesco Moneta, vicepresidente Lazard; Stefano Sostero, AD Muzinich & Co.; Pierluigi Zagari, direttore esecutivo della Floating NPL srl e Francesca Romana Barbaro, direttore generale di PB Tankers. La seconda giornata di lavori si aprirà oggi mercoledì con una sessione dedicata all'industria crocieristica. Il dibattito sarà moderato da Umberto Masucci, presidente di The International Propeller Clubs Italia e vedrà tra i partecipanti: Raphael von Heereman, segretario generale e CEO di Cruise Line International Association (CLIA) Europe; Massimo Brancaleoni, vice presidente senior di Costa Crociere S.p.A.; Leonardo Massa, Country Manager Director Italia di MSC Cruise; Karina Santini della Royal Caribbean Cruises e Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. Seguirà una sessione su "Shipping e Big Data" che verterà sul crescente uso della gestione dei dati digitali e l'analisi delle prestazioni a distanza, con particolare riferimento alla sicurezza informatica e alla proprietà dei dati nello shipping, presieduta dall'esperto del settore Philippe Holthof e dal presidente di ATENA-Associazione Italiana di Tecnica Navale Alberto Moroso che vedrà gli interventi, tra gli altri, di: Carmelo Cartalemi, Senior Engine Portfolio Manager di Winterthur Gas & Diesel ("WinGD's Smart Engine Solution – Extracting Value from Engine and Ship Data"); Mikael Sandberg, Wärtsilä Digitalization Team Member ("Opportunities and risks with digitalization in shipping") e, tra i panelist, il CEO LGR di Navigazione S.p.A. Leonardo Rondinella, il CEO di Perseveranza S.p.A. di Navigazione Umberto D'Amato e Marcel van Haaren, Senior Sales Manager di Alfa Laval Exhaust Gas Cleaning. I lavori della mattinata termineranno con la sessione "Guardando al futuro", presieduta dal presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma Andrea Garolla di Bard. Alla discussione sulle prospettive dello shipping e le sfide nel futuro per le nuove generazioni di armatori parteciperanno, tra gli altri, Lorenzo Maticena di Caronte & Tourist, Giacomo Gavarone di Rimorchiatori Riuniti S.p.A. e l'armatore greco Yannis Triphyllis. I lavori si concluderanno oggi pomeriggio con una mock mediation e una mock arbitration, ovvero la simulazione di una mediazione e di un arbitrato marittimo.

Napoli: al via oggi la 7a edizione di "Shipping and the Law". Dai big data al futuro del petrolio

(FERPRESS) – Napoli, 25 OTT – Oltre 200 tra armatori, avvocati marittimisti, banchieri, gestori di fondi di investimento, broker e altri operatori del settore marittimo provenienti da tutto il mondo sono da oggi riuniti all'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli per la VII edizione di Shipping and the Law, l'appuntamento annuale organizzato dallo Studio Legale Lauro, che proseguirà anche nella giornata di domani, mercoledì 26 ottobre-

L'iniziativa, ideata e organizzata da Francesco S. Lauro, avvocato marittimista, è ormai diventato un appuntamento atteso nel panorama internazionale del settore per fare il punto sullo stato dell'arte della navigazione e dell'armamento e per guardare alle prospettive in termini economici, normativi e tecnologici.

“Quest'anno tratteremo – spiega Lauro – due nuovi temi: l'uso dei big data nello shipping e tenteremo di delineare uno stato dell'arte dei mercati petroliferi, con esperti e operatori provenienti da tutto il mondo. Inoltre ci sarà una simulazione di arbitrato e mediazione interpretata da alcuni tra i più famosi arbitri, avvocati e mediatori internazionali. Un altro obiettivo “collaterale” di Shipping and the Law è anche quello di mettere in luce per gli ospiti internazionali le parti più suggestive di Napoli: quest'anno è la volta del bellissimo complesso monastico di Suor Orsola Benincasa, oggi università, di cui grazie al rettore Lucio D'Alessandro la manifestazione è ospite, e della Certosa di San Martino, in cui si svolge la serata di gala”.

Tanti i partecipanti alla due giorni di conferenza: Emanuele Grimaldi, presidente di Confitarma e Esben Poulsson, presidente dell'Ics (International Chamber of Shipping). “Lo shipping – ha spiegato Poulsson – è un business globale e quindi per non creare svantaggi competitivi per gli armatori le regole devono essere il più possibile armonizzate a livello internazionale. L'Italia, da questo punto di vista, sconta delle regole specifiche che rendono per gli italiani più difficile la competizione”. Altro argomento di grande attualità affrontato oggi è quello delle emissioni di Co2, sulle quali, ha sottolineato Grimaldi: “Gli armatori sono gli imprenditori che hanno fatto di più per la riduzione delle emissioni di Co2. Basti pensare che il 90 per cento di tutte le merci che si muovono nel mondo si muovono sulle navi tra container, bulker, tank, trasporti ro-ro, ma per emissioni di Co2 lo shipping pesa soltanto il 2,2 per cento. Poi se nel mondo si decide di tassare le emissioni si faccia, ma questa tassazione deve avvenire per tutti i comparti del trasporto, non solamente per le navi”.

Tra gli altri ospiti intervenuti spiccano Efthimios Mitropoulos, segretario generale emerito dell'Imo (l'Organizzazione Marittima dell'Onu); Paolo d'Amico, presidente dell'omonimo gruppo (Grimaldi e D'Amico sono rispettivamente il primo e il secondo armatore italiano); Emanuele Lauro, CEO del gruppo Scorpio quotato a New York sul Nasdaq e Stefano Messina, CEO del Gruppo Messina. A loro si aggiungono l'Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante in capo della squadra navale della Marina Militare italiana, e Juan Riva, CEO di Suardiaz Group e già presidente dell'ECSA (l'associazione europea delle organizzazioni armatoriali).

Big data nell'era della digitalizzazione, Wärtsilä allo Shipping and the Law



Wärtsilä partecipa alla settima edizione dell'evento *Shipping and the Law*, manifestazione internazionale organizzata a Napoli tra oggi 25 e domani 26 ottobre e dedicata al rapporto tra mondo legislativo e armatoriale, con un intervento nella sessione *'Trasporto e big data nell'era della digitalizzazione'* (in programma domani) a cura di Mikael Sandberg, General Manager del Digitalisation team di Wärtsilä.

La digitalizzazione e i suoi effetti rappresentano uno dei più importanti trend degli ultimi anni nell'industria dello shipping e comportano grandi opportunità ma, allo stesso tempo, anche nuove variabili da tenere in considerazione. L'Internet of Things in ambito navale - ovvero la connessione degli asset alla rete attraverso sensori e software, che li rendono tracciabili e gestibili da remoto - permette di raccogliere e monitorare i dati in tempo reale, per assicurare il pieno e continuo funzionamento delle macchine, aumentarne l'efficienza e massimizzarne la resa e disponibilità. Inoltre consente di risolvere problematiche tecniche sul campo in maniera rapida ed efficace, prevenendo l'insorgere di eventuali criticità maggiori grazie all'analisi dei dati tipici di macchina e ottimizzando le performance operative.

“L'industria sta cambiando radicalmente volto grazie alla digitalizzazione, è una rivoluzione massiccia che comporta innumerevoli benefici per gli armatori e l'intero comparto. Il valore potenziale annuo causato dall'applicazione dell'Internet of Things a una singola nave è compreso tra 1 e 1,5 milioni di dollari e deriva dalla combinazione di minori consumi, manutenzione e impatto ambientale. Proprio grazie a questa concreta ottimizzazione, si stima che il numero di navi connesse possa crescere di 3000-7000 unità per anno, con notevoli benefici in termini ambientali e di business” afferma Mikael Sandberg. “È importante però che la sicurezza informatica non venga sottovalutata e cresca di pari passo. Così come in altri ambiti, è necessario rendere disponibile un'infrastruttura tecnologica affidabile e capace di salvaguardare il comparto al fine di evitare eventuali minacce informatiche, in grado di causare problematiche rilevanti. Come annunciato dall'Imo lo scorso maggio, l'industria deve valutare seriamente questo rischio ed essere pronta a fronteggiare simili emergenze, non in futuro ma già adesso” conclude Sandberg.

Grazie all'acquisizione di Eniram e a diverse soluzioni proprietarie, Wärtsilä offre un range di servizi con l'obiettivo di gestire e analizzare in tempo reale i dati provenienti dalle navi e dalle piattaforme nel mondo, adottando al contempo gli standard più alti in termini di sicurezza.

Partita a Napoli la settima edizione di Shipping and the Law. Dai vantaggi e i rischi dei big data al futuro del petrolio



Nella foto: Il Presidente Confitarma Emanuele Grimaldi e l'avvocato Francesco Saverio Lauro

Due giorni di discussioni al massimo livello tra armatori, banchieri, produttori di tecnologie ed esperti di finanza

Napoli, 25 ottobre 2016 – Oltre 200 tra armatori, avvocati marittimisti, banchieri, gestori di fondi di investimento, broker e altri operatori del settore marittimo provenienti da tutto il mondo sono da oggi riuniti all'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli per la VII edizione di Shipping and the Law, l'appuntamento annuale organizzato dallo Studio Legale Lauro, che proseguirà anche nella giornata di domani, mercoledì 26 ottobre-

L'iniziativa, ideata e organizzata da **Francesco S. Lauro**, avvocato marittimista, è ormai diventato un appuntamento atteso nel panorama internazionale del settore per fare il punto sullo stato dell'arte della navigazione e dell'armamento e per guardare alle prospettive in termini economici, normativi e tecnologici. *“Quest'anno tratteremo – spiega Lauro – due nuovi temi: l'uso dei big data nello shipping e tenteremo di delineare uno stato dell'arte dei mercati petroliferi, con esperti e operatori provenienti da tutto il mondo. Inoltre ci sarà una simulazione di arbitrato e mediazione interpretata da alcuni tra i più famosi arbitri, avvocati e mediatori internazionali. Un altro obiettivo “collaterale” di Shipping and the Law è anche quello di mettere in luce per gli ospiti internazionali le parti più suggestive di Napoli: quest'anno è la volta del bellissimo complesso monastico di Suor Orsola Benincasa, oggi università, di cui grazie al rettore Lucio D'Alessandro la manifestazione è ospite, e della Certosa di San Martino, in cui si svolge la serata di gala”.*

Tanti i partecipanti alla due giorni di conferenza: **Emanuele Grimaldi**, presidente di Confitarma e **Esben Poulsson**, presidente dell'Ics (International Chamber of Shipping). *“Lo shipping – ha spiegato Poulsson - è un business globale e quindi per non creare svantaggi competitivi per gli armatori le regole devono essere il più possibile armonizzate a livello internazionale. L'Italia, da questo punto di vista, sconta delle regole specifiche che rendono per gli italiani più difficile la competizione”.* Altro argomento di grande attualità affrontato oggi è quello delle emissioni di Co2, sulle quali, ha sottolineato Grimaldi: *“Gli armatori sono gli imprenditori che hanno fatto di più per la riduzione delle emissioni di Co2. Basti pensare che il 90% di tutte le merci che si muovono nel mondo si muovono sulle navi tra container, bulker, tank, trasporti ro-ro, ma per emissioni di Co2 lo shipping pesa soltanto il 2,2%. Poi se nel mondo si decide di tassare le emissioni si faccia, ma questa tassazione deve avvenire per tutti i comparti del trasporto, non solamente per le navi”.*

Tra gli altri ospiti intervenuti spiccano **Efthimios Mitropoulos**, segretario generale emerito dell'Imo (l'Organizzazione Marittima dell'Onu); **Paolo d'Amico**, presidente dell'omonimo gruppo (Grimaldi e D'Amico sono rispettivamente il primo e il secondo armatore italiano); **Emanuele Lauro**, CEO del gruppo Scorpio quotato a New York sul Nasdaq e **Stefano Messina**, CEO del Gruppo Messina. A loro si aggiungono l'Ammiraglio di Squadra **Donato Marzano**, Comandante in capo della squadra navale della Marina Militare italiana, e **Juan Riva**, CEO di Suardiaz Group e già presidente dell'ECSA (l'associazione europea delle organizzazioni armatoriali).

-segue

I LAVORI

Martedì 25 ottobre

La conferenza, che si aprirà con i saluti del rettore dell'Ateneo *Suor Orsola Benincasa* **Lucio D'Alessandro** e dall'assessore del *Comune di Napoli* **Daniela Villani**, sarà introdotta dalle relazioni d'apertura del segretario generale dell'International Chamber of Shipping (ICS) **Esben Poulsson**, del segretario emerito dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) **Efthimios E. Mitropoulos** e dell'Ammiraglio di Squadra **Donato Marzano**, comandante in capo della squadra navale della *Marina Militare italiana*.

La prima sessione, *"Oil and Gas market trends"*, si focalizzerà sulle prospettive macroeconomiche in relazione al mercato del petrolio e del gas e alle ripercussioni che esse avranno sullo shipping. Alla discussione parteciperanno: **Ugo Salerno**, AD *Rina SpA*; **Leo Drollas**, già direttore del *Center for Global Energy Studies* fondato dallo sceicco **Yamani**; **Amedeo Teti**, direttore generale per la politica commerciale internazionale del *Ministero dello Sviluppo Economico*; l'esperto di mercati petroliferi **Salvatore Carollo**; **Nicolò Sartori**, Senior Research Fellow dell'*Istituto Affari Internazionali* e **Francesco Bentivegna** dello *Studio Legale Lauro*, già general counsel di ENI per il Kazakistan, che con **Francesco S. Lauro** modererà la sessione, cui seguirà un panel con: **Paolo d'Amico**, **Emanuele Lauro**, **Stefano Messina** e **Juan Riva**.

La seconda sessione dei lavori *"Where is Shipping going?"*, moderata da **Francesco S. Lauro** ed **Efthimios Mitropoulos**, vedrà gli interventi del CEO *Ecospray Technologies* **Guido Ceccherelli** e del Research Manager *Banchero Costa & C.* **Enrico Paglia**, da cui muoverà poi i passi la tavola rotonda con **Emanuele Grimaldi**, **Paolo d'Amico**, **Emanuele Lauro**, **Stefano Messina** e **Juan Riva**.

Si svolgerà poi nel primo pomeriggio una sessione su *"Oil and Gas Transportation and the Environment"*, moderata dal presidente e CEO di *PL Ferrari & Co.* **Federico Deodato** e dal CEO di *CR MAG* **Mauro Iguera**, che vedrà una relazione di **Mans Jacobsson**, storico direttore del fondo di compensazione per l'inquinamento petrolifero, sulla sentenza della suprema Corte di Cassazione spagnola nel caso dell'affondamento della petroliera *Prestige*. A seguire le relazioni di: **Richard Janssen**, direttore commerciale di *SMIT Salvage*; **John Croucher**, Head Off-Shore Division di *The Standard Club*; **Helle Hammer**, managing director di *Nordic Association of Marine Insurers* e **Tony Baker**, Loss Prevention Director del club *P&I North of England*.

Nel confronto prettamente finanziario sul tema *"What's happened to my banker?"*, moderato da **Fabrizio Vettosi**, direttore generale di *VSL (Venice Shipping and Logistics SpA*, primo fondo italiano dedicato esclusivamente allo shipping) e **Arturo Capasso**, professore dell'*Università degli Studi del Sannio*, armatori italiani e stranieri e rappresentanti del mondo finanziario discuteranno poi del mutevole scenario della finanza marittima nel momento in cui le banche devono fronteggiare le sfide legate alla revisione di Basilea III e sul crescente ruolo dell'institutional debt e degli equity provider, accanto ai private debt fund, nell'individuazione di fonti alternative di capitali per gli investimenti nello shipping. Tra i partecipanti: i partner *Deloitte Italia* **Carlo Laganà** e **Giuseppe Ambrosio**; **Michele Autuori** di *Watson Farley & Williams*; il direttore generale di *PB Tankers* **Francesca Romana Barbaro**; il managing partner del fondo di private debt *RiverRock* **Roberto Ippolito**; **Mario Mattioli**, presidente della commissione Education di Confitarma e chairman *CA.FI.MA. Group*; **Andrea Pescatori**, amministratore delegato di *Ver Capital*; **Raffaele Rinaldi**, responsabile dell'Ufficio Crediti *ABI*; **Francesco Moneta**, vicepresidente *Lazard*; **Stefano Sostero**, *ADMuzinich & Co.*; **Pierluigi Zagari**, direttore esecutivo della *Floating NPL*; **Giuseppe Mauro Rizzo**, managing director e CEO di *Rizzo-Bottiglieri-De Carlini Armatori* e l'armatore greco **Yannis Triphyllis**.

Mercoledì 26 ottobre

La seconda giornata di lavori del 26 ottobre si aprirà con una sessione dedicata all'industria crocieristica, *"Cruise Industry in the Med: Future Scenarios"*. Il dibattito sarà moderato da **Umberto Masucci**, presidente di *The International Propeller Clubs Italia* e vedrà tra i partecipanti: **Raphael von Heereman**, segretario generale e CEO di *Cruise Line International Association (CLIA) Europe*; **Maurizio Archetti**, presidente di *Ecospray Technologies*; **Massimo Brancaloni**, vice presidente senior di *Costa Crociere*; **Leonardo Massa**, Country Manager Director Italia di *MSC Cruise*; **Karina Santini**, Med Port Development manager della *Royal Caribbean Cruises* e **Ivano Russo**, dirigente del Gabinetto del *Ministro delle Infrastrutture e Trasporti*.

-segue

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

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

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

Informazioni Marittime

Dalle banche ai big data, al via VII Shipping and Law



Oltre 200 tra armatori, avvocati marittimisti, banchieri, gestori di fondi di investimento, broker e altri operatori del settore marittimo provenienti da tutto il mondo sono da oggi riuniti all'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli per la VII edizione di Shipping and the Law, l'appuntamento annuale organizzato dallo Studio Legale Lauro, che proseguirà anche nella giornata di domani, mercoledì 26 ottobre.

L'iniziativa, ideata e organizzata da Francesco Saverio Lauro, avvocato marittimista (primo presidente dell'Autorità portuale di Napoli), è ormai diventato un appuntamento fisso nel panorama internazionale del settore per fare il punto sullo stato dell'arte della navigazione e dell'armamento, guardando alle prospettive economiche, normative e tecnologiche. «Quest'anno tratteremo - spiega Lauro - due nuovi temi: l'uso dei *big data* nello shipping e tenteremo di delineare uno stato dell'arte dei mercati petroliferi, con esperti e operatori provenienti da tutto il mondo. Inoltre ci sarà una simulazione di arbitrato e mediazione interpretata da alcuni tra i più famosi arbitri, avvocati e mediatori internazionali. Un altro obiettivo "collaterale" - continua Lauro - di Shipping and the Law è anche quello di mettere in luce per gli ospiti internazionali le parti più suggestive di Napoli: quest'anno è la volta del bellissimo complesso monastico di Suor Orsola Benincasa, oggi università, di cui grazie al rettore Lucio D'Alessandro la manifestazione è ospite, e della Certosa di San Martino, in cui si svolge la serata di gala». Tanti i partecipanti alla due giorni di conferenza: Emanuele Grimaldi, presidente di Confitarma, ed Esben Poulsson, presidente dell'International Chamber of Shipping (Ics). «Lo shipping - ha spiegato Poulsson - è un business globale e quindi per non creare svantaggi competitivi per gli armatori le regole devono essere il più possibile armonizzate a livello internazionale. L'Italia, da questo punto di vista, sconta delle regole specifiche che rendono per gli italiani più difficile la competizione». Altro argomento di grande attualità affrontato oggi è quello delle emissioni di CO₂, sulle quali, ha sottolineato Grimaldi, «gli armatori sono gli imprenditori che hanno fatto di più per la riduzione delle emissioni di Co₂. Basti pensare che il 90 per cento di tutte le merci che si muovono nel mondo si muovono sulle navi tra container, bulker, tank, trasporti rotabili, ma per emissioni di Co₂ lo shipping pesa soltanto il 2,2 per cento.

- segue

Poi se nel mondo si decide di tassare le emissioni si faccia, ma questa tassazione deve avvenire per tutti i comparti del trasporto, non solamente per le navi". Tra gli altri ospiti intervenuti spiccano Efthimios Mitropoulos, segretario generale emerito dell'Imo (l'Organizzazione Marittima dell'Onu); Paolo d'Amico, presidente dell'omonimo gruppo (Grimaldi e D'Amico sono rispettivamente il primo e il secondo armatore italiano); Emanuele Lauro, CEO del gruppo Scorpio quotato a New York sul Nasdaq e Stefano Messina, CEO del Gruppo Messina. A loro si aggiungono l'Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante in capo della squadra navale della Marina Militare italiana, e Juan Riva, ceo di Suardiaz Group e già presidente dell'European Community Shipowners' Associations (Ecsa). **I LAVORI Martedì 25 ottobre** La conferenza, che si è aperta con i saluti del rettore dell'Ateneo Suor Orsola Benincasa Lucio D'Alessandro e dall'assessore del Comune di Napoli Daniela Villani, è stata introdotta dalle relazioni d'apertura del segretario generale dell'Ics Esben Poulsson, del segretario emerito dell'International Maritime Organization, Efthimios E. Mitropoulos, e dell'ammiraglio di Squadra Donato Marzano, comandante in capo della squadra navale della Marina Militare italiana.

La prima sessione, "Oil and Gas market trends", si è focalizzata sulle prospettive macroeconomiche in relazione al mercato del petrolio e del gas e alle ripercussioni che esse avranno sullo shipping. Alla discussione hanno partecipato: Ugo Salerno, AD Rina SpA; Leo Drollas, già direttore del Center for Global Energy Studies fondato dallo sceicco Yamani; Amedeo Teti, direttore generale per la politica commerciale internazionale del Ministero dello Sviluppo Economico; l'esperto di mercati petroliferi Salvatore Carollo; Nicolò Sartori, Senior Research Fellow dell'Istituto Affari Internazionali e Francesco Bentivegna dello Studio Legale Lauro, già general counsel di ENI per il Kazakistan, che con Francesco Saverio Lauro ha moderato la sessione. A seguire un panel con: Paolo d'Amico, Emanuele Lauro, Stefano Messina e Juan Riva. La seconda sessione dei lavori "Where is Shipping going?", moderata da Lauro e Mitropoulos, ha visto gli interventi del CEO Ecospray Technologies Guido Ceccherelli e del Research Manager Banchemo Costa & C. Enrico Paglia. A seguire la tavola rotonda con Emanuele Grimaldi, Paolo d'Amico, Emanuele Lauro, Stefano Messina e Juan Riva.

Si è svolta poi nel primo pomeriggio una sessione su "Oil and Gas Transportation and the Environment", moderata dal presidente e CEO di PL Ferrari & Co. Federico Deodato e dal CEO di CR MAG Mauro Iguera, che ha visto una relazione di Mans Jacobsson, storico direttore del fondo di compensazione per l'inquinamento petrolifero, sulla sentenza della suprema Corte di Cassazione spagnola nel caso dell'affondamento della petroliera *Prestige*.

- segue

A seguire le relazioni di: Richard Janssen, direttore commerciale di SMIT Salvage; John Croucher, Head Off-Shore Division di The Standard Club; Helle Hammer, managing director di Nordic Association of Marine Insurers e Tony Baker, Loss Prevention Director del club P&I North of England.

Sempre nella sessione pomeridiana si è svolto il classico format dell'evento, "What's happened to my banker?", moderato da Fabrizio Vettosi, direttore generale di Venice Shipping and Logistics SpA, primo fondo italiano dedicato esclusivamente allo shipping, e Arturo Capasso, professore dell'Università degli Studi del Sannio. Armatori italiani e stranieri e rappresentanti del mondo finanziario hanno discusso del mutevole scenario della finanza marittima nel momento in cui le banche devono fronteggiare le sfide legate alla revisione di Basilea III. Si è parlato poi del crescente ruolo dell'institutional debt e degli equity provider, accanto ai private debt fund, nell'individuazione di fonti alternative di capitali per gli investimenti nello shipping. Tra i partecipanti: i partner Deloitte Italia Carlo Laganà e Giuseppe Ambrosio; Michele Autuori di Watson Farley & Williams; il direttore generale di PB Tankers Francesca Romana Barbaro; il managing partner del fondo di private debt RiverRock Roberto Ippolito; Mario Mattioli, presidente della commissione Education di Confitarma e chairman CA.FI.MA. Group; Andrea Pescatori, amministratore delegato di Ver Capital; Raffaele Rinaldi, responsabile dell'Ufficio Crediti ABI; Francesco Moneta, vicepresidente Lazard; Stefano Sostero, ADMuzinich & Co.; Pierluigi Zagari, direttore esecutivo della Floating NPL; Giuseppe Mauro Rizzo, managing director e CEO di Rizzo-Bottiglieri-De Carlini Armatori e l'armatore greco Yannis Triphyllis.

Mercoledì 26 ottobre

La seconda giornata di lavori si aprirà con una sessione dedicata all'industria crocieristica, "Cruise Industry in the Med: Future Scenarios". Il dibattito sarà moderato da Umberto Masucci, presidente di The International Propeller Clubs Italia e vedrà tra i partecipanti: Raphael von Heereman, segretario generale e CEO di Cruise Line International Association (CLIA) Europe; Maurizio Archetti, presidente di Ecospray Technologies; Massimo Brancaleoni, vice presidente senior di Costa Crociere; Leonardo Massa, Country Manager Director Italia di MSC Cruise; Karina Santini, Med Port Development manager della Royal Caribbean Cruises e Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. Seguirà una sessione su **"Shipping e Big Data in the Era of Digitalization"**, che tratterà del crescente uso della gestione di dati digitali e analisi delle prestazioni a distanza, con particolare riferimento alla sicurezza informatica e alla proprietà dei dati nello shipping.

- segue

Presieduta dall'esperto del settore Philippe Holthof e dal presidente di ATENA- Associazione Italiana di Tecnica Navale Alberto Moroso, vedrà gli interventi di Carmelo Cartalemi, Senior Engine Portfolio Manager di Winterthur Gas & Diesel, e Mikael Sandberg, Wärtsilä Digitalization Team Member e, tra i panelist: il CEO LGR di Navigazione Leonardo Rondinella, il CEO di Perseveranza SpA di Navigazione Umberto D'Amato; Marcel van Haaren, Senior Sales Manager di Alfa Laval Exhaust Gas Cleaning; Luigi Abbruzzese, Innovation Manager IEMLab e Alessandro Pescetto, Sector Manager Marine Software Solutions and Ship Performance Monitoring di Rina SpA. I lavori della mattinata termineranno con la sessione "Looking to the Future", presieduta dal presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma Andrea Garolla di Bard. Alla discussione sulle prospettive dello shipping e le sfide nel futuro per le nuove generazioni di armatori parteciperanno: il decano degli armatori italiani Peppino D'Amato, presidente di Perseveranza SpA di Navigazione; Giacomo Gavarone, commercial manager di Rimorchiatori Riuniti S.p.A; Lorenzo Maticena di Caronte & Tourist; Yannis Triphillis. I lavori si concluderanno nel pomeriggio di mercoledì con una mock mediation e una mock arbitration, ovvero la simulazione di una mediazione e di un arbitrato marittimo, con un collegio arbitrale d'eccezione di cui faranno parte il presidente della LMAA-London Maritime Arbitrators' Association Clive Aston e il suo past president Christopher Moss e il noto solicitor londinese Peter Jago, partner MFB, mentre il ruolo di mediator sarà interpretato da Jonathan Lux, mediatore di Stone Chambers. Le parti saranno interpretate da Leonardo Rondinella, CEO di LGR di Navigazione e Yannis Triphillis, membro del comitato esecutivo Hellenic Chamber of Shipping Lawyers e saranno assistite dagli avvocati David Pitlarge di Hill Dickinson LLP e dall'avvocato Francesco Lauro, Studio Legale Lauro.

Poulsson (Ics), Armatori italiani hanno svantaggi competitivi

Governi armonizzino regole per aiutarli in competizione globale



(ANSA) - NAPOLI, 25 OTT - "Lo shipping è un business globale e quindi per non creare svantaggi competitivi per gli armatori le regole devono essere il più possibile armonizzate a livello internazionale. L'Italia, da questo punto di vista, sconta delle regole specifiche che rendono per gli italiani più difficile la competizione". E' guardando ai problemi normativi del settore che Esben Poulsson, presidente dell'Imo (International Chamber of Shipping) ha aperto oggi a Napoli la VII edizione di Shipping and the Law, la due giorni sul commercio marittimo organizzato da Francesco Saverio Lauro. Poulsson ha affrontato alcuni degli argomenti al centro del dibattito internazionale del settore, a partire dai big data: "E' un argomento recente ma di cui si parla molto - ha detto - certo, siamo ancora agli inizi e ci sono problemi irrisolti. Ci sono navi, ad esempio, con duemila sensori a bordo che raccolgono migliaia di dati ma oltre alla raccolta è importante capire come si potranno usare al meglio queste informazioni". All'edizione 2016 di Shipping and the law, al Suor Orsola Benincasa, partecipano oltre 200 tra armatori, avvocati marittimisti, banchieri, gestori di fondi di investimento, broker e altri operatori del settore marittimo provenienti da tutto il mondo. "Napoli - spiega Francesco Saverio Lauro, avvocato marittimista ed ex presidente del Porto di Napoli - è da oggi capitale del mondo armatoriale italiano, dimostrando di poter essere anche capitale della cultura d'impresa". (ANSA).

Cagliari, Terminal crociere operativo anche per turisti

Oggi accoglienza per i 2700 passeggeri della Msc Armonia



(ANSA) - CAGLIARI, 25 OTT - Ora il Terminal crociere del molo Rinascita è davvero aperto a tutti. La nuova struttura, inaugurata lo scorso 21 luglio con la benedizione dell'arcivescovo di Cagliari Arrigo Miglio, ma finora utilizzata soltanto in parte, ha accolto questa mattina i 2.700 crocieristi della Msc Armonia.

Accoglienza e sicurezza i principali compiti del terminal. I numeri sono noti. Una superficie di diecimila metri quadrati all'interno del porto di Cagliari. Con uno spazio al coperto di mille metri quadri, caratterizzato dalla presenza di grande vetrate che danno luce all'interno. Intorno, poi, un'area verde.

La struttura ospita anche gli uffici e le zone di security.

Niente esercizi commerciali, però. All'esterno un grande spiazzo per ospitare le navette che portano i turisti in giro per la città e per il sud Sardegna.

Per il comandante Roberto Isidori "la piena operatività del nuovo terminal segna un passaggio importante per rendere il nostro scalo sempre più accogliente e pronto alle sfide del mercato crocieristico. Il miglioramento dei servizi, l'opera di marketing, il posizionamento nel mercato mondiale, gli investimenti hanno permesso al nostro porto di raggiungere i numeri record di quest'anno e di confermarsi in grande crescita anche nel calendario 2017, in controtendenza rispetto al trend nazionale".

"Il vero battesimo di questa struttura però - precisa il Commissario straordinario dell'Autorità portuale - avverrà il 2 novembre quando con l'arrivo di tre giganti del mare, la Costa Pacifica, la Queen Victoria e la Queen Elisabeth. Cagliari ospiterà oltre 9.000 crocieristi". (ANSA).

Porto di Cagliari: piena operatività del nuovo terminal crociere sul Molo Rinascita

(FERPRESS) – Cagliari, 25 OTT – Il nuovo terminal sul Molo Rinascita è pienamente operativo. Oggi il “battesimo del fuoco” con MSC Armonia e i suoi 2700 crocieristi pronti a visitare Cagliari fino a tarda serata. Diecimila metri quadrati all’interno del porto di Cagliari, uno spazio al coperto di mille con grandi vetrate che danno luce all’interno, un’area destinata all’accoglienza dei turisti, uffici e zone di security.

Intorno, poi, un’area verde con un grande spiazzo per ospitare le navette che portano i turisti in giro per la città.



Per il comandante Roberto Isidori: “la piena operatività del nuovo terminal segna un passaggio importante per rendere il nostro scalo sempre più accogliente e pronto alle sfide del mercato crocieristico. Il miglioramento dei servizi, l’opera di marketing, il posizionamento nel mercato mondiale, gli investimenti hanno permesso al nostro porto di raggiungere i numeri record di quest’anno e di confermarsi in grande crescita anche nel calendario 2017, in controtendenza rispetto al trend nazionale. Il vero battesimo di questa struttura però” precisa il Commissario straordinario “avverrà il 2 Novembre quando con l’arrivo di 3 giganti del mare – Costa Pacifica, Queen Victoria e Queen Elisabeth – Cagliari ospiterà oltre 9mila crocieristi”.

Porto di Cagliari: piena operatività del nuovo terminal crociere sul Molo Rinascita



CAGLIARI – Il nuovo terminal sul Molo Rinascita è pienamente operativo. Oggi il “battesimo del fuoco” con MSC Armonia e i suoi 2700 crocieristi pronti a visitare Cagliari fino a tarda serata. Diecimila metri quadrati all’interno del porto di Cagliari, uno spazio al coperto di mille con grandi vetrate che danno luce all’interno, un’area destinata all’accoglienza dei turisti, uffici e zone di security. Intorno, poi, un’area verde con un grande spiazzo per ospitare le navette che portano i turisti in giro per la città.

Per il comandante Roberto Isidori “la piena operatività del nuovo terminal segna un passaggio importante per rendere il nostro scalo sempre più accogliente e pronto alle sfide del mercato crocieristico. Il miglioramento dei servizi, l’opera di marketing, il posizionamento nel mercato mondiale, gli investimenti hanno permesso al nostro porto di raggiungere i numeri record di quest’anno e di confermarsi in grande crescita anche nel calendario 2017, in controtendenza rispetto al trend nazionale.

Il vero battesimo di questa struttura però” precisa il Commissario straordinario “avverrà il 2 Novembre quando con l’arrivo di 3 giganti del mare – Costa Pacifica, Queen Victoria e Queen Elisabeth – Cagliari ospiterà oltre 9000 crocieristi”.

Cagliari salva il vecchio fortino

Una “memoria storica” delle sofferenze di guerra

CAGLIARI – È stato messo in salvo il “fortino” della Seconda Guerra Mondiale ubicato nell’area in cui sta nascendo la darsena pescherecci in via Sa Perdixedda nel porto storico di Cagliari. “Il manufatto – come si legge in una nota della Soprintendenza delle Belle Arti e Paesaggio che ne ha riconosciuto il particolare interesse storico-artistico – è un ormai raro “sopravvissuto” della catena dei fortini costituenti la difesa del porto di Cagliari durante il secondo conflitto mondiale. Il fortino faceva sistema con le difese a mare del Settore Militare Marittimo Cagliari, incorporato nel luglio 1943 nel settore difensivo costiero della 203ª Divisione Costiera ai comandi del generale Adolfo Sardi. La sua posizione era a difesa dell’area ovest del porto di Cagliari all’imbocco del primo canale di accesso allo stagno di Santa Gilla. È realizzato in calcestruzzo ciclopico, con getti sub orizzontali ripetuti, ha una forma tondeggiante nella parte di controllo e posizionamento delle armi, e termina con un parallelogramma nella parte dell’ingresso. Il peso è di circa 130 tonnellate”.

Per rendere possibile questo spostamento attraverso una gru da 450 tonnellate è stato necessario “tagliare” la fondazione del manufatto e creare un basamento di travi d’acciaio rinforzate lateralmente, del peso complessivo di circa 10 tonnellate.

Per il comandante Roberto Isidori, commissario straordinario dell’Autorità portuale di Cagliari “preservare questo manufatto vuol dire difendere una parte della memoria storica della città. D’altra parte Cagliari, durante la seconda guerra mondiale, ha sopportato pesanti bombardamenti a causa dei quali morirono centinaia di persone. Nel 1950 la città venne decorata con medaglia d’oro al valore militare. Le sofferenze patite dalla popolazione in quel preciso momento storico costituiscono motivo sufficiente per conservare e trasmettere la memoria alle generazioni future, tributando così rispetto a coloro che, con sacrificio, le hanno costruite in situazioni di grave minaccia. Il fortino è stato spostato di 100 metri dalla sua posizione originaria e farà da cornice alla nuova darsena pescherecci. In quell’area infatti” precisa Isidori “verrà ospitata l’intera flotta di Cagliari e permetterà a tutto il porto storico di essere dedicato al turismo: nautica da diporto e crociere”.

Attesa per le nuove commesse Intermarine

All' ex Rodriquez una parte degli investimenti della Marina Militare

Ma c'è anche un'altra prospettiva che si schiude per la cantieristica della zona falcata, sempre grazie all'interesse della Marina Militare. Si conosceranno infatti il prossimo venerdì, nel corso di una conferenza stampa in programma alle 10.30, nella sede di Messina dell'**Autorità portuale**, i dettagli delle nuove commesse della Marina Militare ai cantieri navali Intermarine, parte delle quali sarà realizzata nei cantieri navali ex Rodriquez di Messina.

Questi ordinativi potrebbero rappresentare un positivo segnale dell'auspicabile rilancio dello storico cantiere messinese e fanno ben sperare per le possibili importanti ricadute in termini di sviluppo e di occupazione per le maestranze cittadine.

Saranno presenti all'incontro il commissario straordinario dell'Authority di Messina, Antonino De Simone, l'amministratore delegato del Gruppo Intermarine Livio Corghi e il vice presidente della Commissione Trasporti della Camera, on. Enzo Garofalo, che si è fortemente impegnato per il raggiungimento di questo importante obiettivo.

Dopo anni di gravosi silenzi, dunque, sembra che finalmente la società della holding Immsi di Roberto Colaninno, abbia deciso di investire somme importanti anche nel cantiere della Zona falcata grazie alle due commesse ultramilionarie da parte della Marina Militare, suddivise tra i cantieri navali di Sarzana e di Messina. Una preziosa boccata d'ossigeno per oltre 60 dipendenti. 3.

Messina Oggi ' attesa riattivazione del secondo bacino galleggiante dell' Arsenale militare

Cantieristica, si riparte

Venerdì invece i dettagli delle nuove commesse Intermarine Messina / Si terranno il 22 e 23 novembre prossimi

Due importanti appuntamenti che regalano finalmente un segno più al bilancio delle attività produttive "sane" nella zona falcata. Oggi alle 11 nel corso di una cerimonia verrà riattivato il bacino galleggiante dell' Arsenale militare, fermo da tre anni dopo l' accidentale affondamento. Saranno presenti l' ing. Gian Carlo Anselmino, direttore dell' Agenzia Industrie Difesa cui l' impianto messinese fa capo, il direttore dello stabilimento Raffaele Sanua, e importanti esponenti della Marina militare, che così conferma la sua fiducianella struttura, la quale con il secondo bacino potrà garantire una maggior mole di lavoro.

E, sempre grazie al naviglio di Stato, la cantieristica messinese potrebbe tornare aguardare non soltanto avanti, ma in alto. Venerdì prossimo, infatti, nella sede dell' autorità portuale verranno presentati i dettagli delle due cospicue commesse che la Marina militare ha affidato alla Intermarine, e che secondo quanto anticipato verranno in parte realizzate anche nello stabilimento ex Rodriguez della zona falcata, almeno attenuando - dunque - i timori di smantellamento. Pag. 25.

Messina, lunedì la presentazione le nuove commesse della Marina Militare ai cantieri navali Intermarine

Il 28 ottobre p.v. alle ore 10,30, nella sede di Messina dell' Autorità portuale in Via Vittorio Emanuele n. 27, si terrà una conferenza stampa nel corso della quale verranno presentate le nuove commesse della Marina Militare ai cantieri navali Intermarine, parte delle quali sarà realizzata nei cantieri navali ex **Rodriquez** di Messina. Questi ordinativi potrebbero rappresentare un positivo segnale dell' auspicabile rilancio dello storico cantiere messinese e fanno ben sperare per le possibili importanti ricadute in termini di sviluppo e di occupazione per le maestranze cittadine. Saranno presenti il Commissario straordinario dell' A.P. di Messina Dott. Antonino De Simone, l' Amministratore Delegato del Gruppo Intermarine Livio Corghi e il Vice Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, On. Enzo Garofalo, che si è fortemente impegnato per il raggiungimento di questo importante obiettivo.

Lettera 43

Immigrati, sbarcate a Palermo 1.150 persone e 17 salme - La notizia

Il sindaco del capoluogo siciliano, Orlando: "Europa criminale"

Palermo - Circa 1150 migranti sono arrivati a Palermo a bordo della nave Siem Pilot. L'imbarcazione norvegese impegnata nel dispositivo Triton di Frontex ha anche sbarcato 17 salme. Ad accoglierle il sindaco Leoluca Orlando: 'Un pensiero forte va alle 17 salme che sono arrivate al porto di Palermo. Tra queste una mamma con due bambini, a conferma della brutalità dell' Europa e dall'altra della solidarietà di singoli Stati e singole persone che cercano in qualche modo di essere responsabili di un genocidio che ricorda quello nazi-fascista'. Sul molo dello scalo marittimo sono stati allestiti i gazebo dell'accoglienza con il personale dell'Azienda sanitaria provinciale, rappresentanti del comune di Palermo, i volontari di Caritas e Croce Rossa, forze dell'ordine e 118, tutto coordinato dalla Prefettura. I migranti sbarcati devono essere identificati uno ad uno, un'operazione che richiederà ore o giorni. Tra loro anche questo ragazzo proveniente dalla Sierra Leone' Eravamo in cento su un gommone - racconta - siamo finiti in acqua, pensavamo che fosse finita. Poi, grazie a Dio, siamo stati messi in salvo' Il flusso dei migranti in questi giorni è incessante. Quattromila arrivi sono stati registrati nelle ultime ore in Sicilia. A Trapani è arrivata la nave Dignity I con 552 migranti e una salma. A Messina invece la nave Werra, con a bordo 852 persone. Il mercantile Tanker Okyroe invece è giunto ad Augusta, con 758 persone. La nave Becket invece è approdata a Pozzallo con 650 migranti.

Immigrazione, a Trapani sbarcati 548 extracomunitari. Morto un ghanese di 41 anni

Sono 548 i migranti tra uomini, donne e minori provenienti dall' area subsahariana che sognano di rifarsi una vita in Europa e che sono sbarcati ieri al porto di Trapani a bordo della nave "Dignity" di Medici Senza Frontiere. Tra queste c' era anche un uomo di 41 anni proveniente dal Ghana insieme con la moglie, ma non ce l' ha fatta, è morto dopo essere stato soccorso e la Procura della Repubblica di Trapani ha aperto un' inchiesta sulla sua morte che dovrebbe essere avvenuta a causa di una embolia polmonare. Gli altri migranti sono stati trasferiti presso l' hot spot di Milo per l' avvio delle procedure di identificazione. Ieri in Sicilia è stata una giornata particolarmente calda sul fronte degli arrivi. Sono sbarcati al porto di Palermo altri mille migranti e diciassette salme a bordo della nave 'Siem Pilot'. E sono stati altri ottocento gli extracomunitari sbarcati a Messina, seicento al porto di Pozzallo e altri mille e seicento erano, invece, arrivati comenica a Catania e Augusta.

Informazioni Marittime

Hanjin chiude alcune filiali europee



Hanjin Shipping, la compagnia di navigazione sudcoreana attualmente in amministrazione controllata, comunica di aver ottenuto dalla Corte distrettuale centrale di Seul l'autorizzazione alla chiusura di alcune delle proprie filiali europee.

La società armatoriale, riferisce Bloomberg, ha dichiarato che il programma di conclusione delle attività – che verrà attuato alla fine di questo mese o all'inizio di novembre con il fallimento, la liquidazione o attraverso altre forme di cessazione delle imprese – riguarda la filiale commerciale europea Hanjin Shipping Europe GmbH & Co. KG, la filiale commerciale ungherese Hanjin Shipping Hungary Transportation Ltd., la controllata polacca Hanjin Shipping Poland Sp. Zoo. e la controllata spagnola Hanjin Spain S.A.

Oltre alla chiusura delle filiali europee, Hanjin Shipping sarebbe in trattativa, secondo l'agenzia Reuters, con Msc per cedere il terminal che gestisce a Long Beach, in California.