

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 31/12/2016



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Genova:

"...Vertice per evitare il blocco dei porti..."

(Il Secolo XIX, The MediTelegraph)

Livorno:

"...Il Vespucci, ovvero il più grande retroporto..." (La Gazzetta Marittima)

"...A Livorno un 2016 in buona crescita: (più 700 navi rispetto all'anno prima)..." (La Gazzetta Marittima)

"...Parte il dragaggio della bocca sud tempi brevi (superata la burocrazia)..." (La Gazzetta Marittima)

"...Bilancio del TDT, sempre più Teu..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Napoli: Masucci nel Consiglio dell'Authority, "non potevo rifiutare"..." (Corriere Marittimo, Avvisatore Marittimo)

Taranto:

"...Porto di Taranto, cresce il traffico in importazione..."

(Avvisatore Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Agenzie lavoro a Gioia Tauro ed a Taranto..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Le correnti marine dello Stretto di Messina sono fonte rinnovabile di energia..." (ilcittadinodimessina.it)

Vertice per evitare il blocco dei porti

Salta il primo comitato di gestione, ma Signorini e Doria si vedono lo stesso

GENOVA. Lungo vertice ieri nel primo pomeriggio tra il presidente dell' **Autorità portuale** di sistema, Paolo Emilio Signorini, e il sindaco di Genova, Marco Doria, mentre negli uffici di Palazzo San Giorgio il segretario generale Sandro Carena, ha incontrato l' omologo savonese, Roberto Visintin, per mettere a punto la strategia di breve termine della nuova Adsp.

L' ente infatti puntava a riunire il primo consiglio di gestione già nella giornata di ieri, o al più tardi oggi, ma l' incontro è slittato perché i nomi dello stesso board devono essere prima approvate dall' **Autorità** anticorruzione, che già quest' autunno, al momento delle nomine dei presidenti, ha fatto intendere che per certificare l' immacolatezza del nuovo potere **portuale** è decisa a prendersi tutto il tempo necessario, settimane o mesi che siano.

Nel consiglio di gestione, Signorini e Doria avrebbero probabilmente iniziato a parlare dei tanti nodi su cui si intrecciano gli interessi del porto e della città (Blue Print, Fiera, la gestione della Darsena nautica - la cui concessione scade stanotte su cui si sta componendo una faticosa mediazione tra tutti gli attori

interessati, perché questa implica anche la sopravvivenza del Salone nautico) e la nomina del segretario generale dell' Adsp una volta terminati gli interim di Carena e Visintin.

L' incontro era blindatissimo, ma dal poco che filtra dalle stanze del Palazzo pare che al di là dei **grandi** temi siano stati toccati anche gli aspetti più contingenti, quelli necessari al funzionamento della macchina **portuale**.

In primo luogo, pare tramontata l' ipotesi di Mauro Vianello come rappresentante del Comune, perché se in banchina nessuno avrebbe discusso la sua conoscenza **portuale**, la partecipazione della sua cooperativa Santa Barbara in Ente Bacini- a fianco dei maggiori imprenditori delle Riparazioni **navali** - stava già creando ben più di un malessere tra chi per legge è rimasto fuori dalla stanza dei bottoni di San Giorgio, tramontata per sempre l' epoca dei comitati **portuali**.

L' agenda che aveva dettato in un primo momento la necessità di una riunione del board entro l' anno riguardava soprattutto l' approvazione del bilancio dell' **Autorità portuale** di Savona (che però si avvia all' esercizio provvisorio, in quanto il ministero ha dato indicazioni su come agire in questa fase di limbo solo mercoledì di questa settimana) e ancora il rinnovo di quella miriade di concessioni in scadenza alla fine di ogni anno, e per le quali le Authority tradizionalmente dedicavano l' ultimo comitato **portuale** dicembrino.

-segue

I due segretari generali hanno così stabilito il rinnovo- per chi ha pagato le quote anticipatamente - degli affidi a terzi delle aree in concessione (i cosiddetti "45 bis" dall' articolo del codice della navigazione che norma la materia) ma anche delle autorizzazioni alle imprese (gli "articolo 16") per svolgere operazioni portuali.

Durata massima per entrambi i soggetti 30 giorni, nella speranza che l' Anac dia il via libera al comitato di gestione entro la metà del prossimo mese.

Tra i 45 bis ci sono tutti i circoli nautici compreso lo Yacht Club, l' Ente Bacini, i Cantieri Mariotti, la società Oromare; tra i 16 Vernazza, la Compagnia Pietro Chiesa, Grandi Navi Veloci, Tirrenia e la società Termocar, e altrettanti soggetti di uguale importanza nel porto di Savona.

Non si sa se Doria abbia deciso se mantenere sé stesso all' interno del board, oppure affidare l' incarico ad altri esperti (si parlava di Ariel Dello Strologo). L' autorizzazione a ogni nuova nomina dovrà passare all' Anac, ma le banchine liguri di tutto avrebbero bisogno, meno che di un' altra parentesi.

Vertice per evitare il blocco dei porti / RETROSCENA

Genova - Lungo vertice il 30 dicembre nel primo pomeriggio tra il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, e il sindaco di Genova, Marco Doria, mentre negli uffici di Palazzo San Giorgio il segretario generale Sandro Carena, ha incontrato l'omologo savonese, Roberto Visintin

Genova - Lungo vertice il 30 dicembre nel primo pomeriggio tra il presidente dell'Autorità portuale di sistema, Paolo Emilio Signorini, e il sindaco di Genova, Marco Doria, mentre negli uffici di Palazzo San Giorgio il segretario generale Sandro Carena, ha incontrato l'omologo savonese, Roberto Visintin, per mettere a punto la strategia di breve termine della nuova Adsp.

L'ente infatti puntava a riunire il primo consiglio di gestione già nella giornata di ieri, o al più tardi oggi, ma l'incontro è slittato perché i nomi dello stesso board devono essere prima approvate dall'Autorità anticorruzione, che già quest'autunno, al momento delle nomine dei presidenti, ha fatto intendere che per certificare l'immacolatezza del nuovo potere portuale è decisa a prendersi tutto il tempo necessario, settimane o mesi che siano.

Nel consiglio di gestione, Signorini e Doria avrebbero probabilmente iniziato a parlare dei tanti nodi su cui si intrecciano gli interessi del porto e della città (Blue Print, Fiera, la gestione della Darsena nautica - la cui concessione scade stanotte su cui si sta componendo una faticosa mediazione tra tutti gli attori interessati, perché questa implica anche la sopravvivenza del Salone nautico) e la nomina del segretario generale dell'Adsp una volta terminati gli *interim di Carena e Visintin*.

L'incontro era blindatissimo, ma dal poco che filtra dalle stanze del Palazzo pare che al di là dei grandi temi siano stati toccati anche gli aspetti più contingenti, quelli necessari al funzionamento della macchina portuale.

-segue

In primo luogo, pare tramontata l'ipotesi di Mauro Vianello come rappresentante del Comune, perché se in banchina nessuno avrebbe discusso la sua conoscenza portuale, la partecipazione della sua cooperativa Santa Barbara in Ente Bacini - a fianco dei maggiori imprenditori delle Riparazioni navali - stava già creando ben più di un malessere tra chi per legge è rimasto fuori dalla stanza dei bottoni di San Giorgio, tramontata per sempre l'epoca dei comitati portuali.

L'agenda che aveva dettato in un primo momento la necessità di una riunione del board entro l'anno riguardava soprattutto l'approvazione del bilancio dell'Autorità portuale di Savona (che però si avvia all'esercizio provvisorio, in quanto il ministero ha dato indicazioni su come agire in questa fase di limbo solo mercoledì di questa settimana) e ancora il rinnovo di quella miriade di concessioni in scadenza alla fine di ogni anno, e per le quali le Authority tradizionalmente dedicavano l'ultimo comitato portuale dicembrino.

I due segretari generali hanno così stabilito il rinnovo - per chi ha pagato le quote anticipatamente - degli affidi a terzi delle aree in concessione (i cosiddetti "45 bis" dall'articolo del codice della navigazione che norma la materia) ma anche delle autorizzazioni alle imprese (gli "articolo 16") per svolgere operazioni portuali. Durata massima per entrambi i soggetti 30 giorni, nella speranza che l'Anac dia il via libera al comitato di gestione entro la metà del prossimo mese.

Tra i 45 bis ci sono tutti i circoli nautici compreso lo Yacht Club, l'Ente Bacini, i Cantieri Mariotti, la società Oromare; tra i 16 Vernazza, la Compagnia Pietro Chiesa, Grandi Navi Veloci, Tirrenia e la società Termocar, e altrettanti soggetti di uguale importanza nel porto di Savona.

Non si sa se Doria abbia deciso se mantenere sé stesso all'interno del board, oppure affidare l'incarico ad altri esperti (si parlava di Ariel Dello Stroligo). L'autorizzazione a ogni nuova nomina dovrà passare all'Anac, ma le banchine liguri di tutto avrebbero bisogno, meno che di un'altra parentesi

Il Vespucci, ovvero il più grande retroporto

FIRENZE – La scelta strategica è stata fatta ormai da tempo: l'Interporto Vespucci di Guasticce, alla periferia di Livorno, è ormai inserito nel piano di sviluppo dell'area costiera toscana come retroporto del nuovo sistema portuale di Livorno e Piombino. E non solo sulla carta, con i programmi della Regione Toscana: basta passare sulla superstrada Livorno-Pisa-Firenze per vedere che l'aspetto più caratterizzante del Vespucci sono le pile di contenitori delle più svariate compagnie, uno spettacolo da grande porto asiatico. Ma non è certo tutto qui. Chiusa la parentesi della valorizzazione prima di tutto immobiliare, il management del Vespucci, con il presidente Rocco Guido Nastasi e il direttore generale Bino Fulceri, ha puntato e continua a puntare sui servizi alle merci ed alle aziende. E' stata realizzata in tempi record la stazione della "pesa" dei containers imposta dall'IMO, che funziona bene e rappresenta un buon supporto ai terminal containers del porto di Livorno. E' in fase di rafforzamento la struttura ferroviaria che una volta realizzato lo "scavalco" (già finanziato e in via di partenza) collegherà direttamente su binario le banchine con il retroporto rendendolo di fatto un tutto unico. Il raccordo ferroviario tra la Darsena Toscana e la rete nazionale RFI ha già ricadute positive sull'intermodalità anche del Vespucci. La recente approvazione del "Ferrobonus" e del "Marebonus" in ambito Ue a sua volta avrà vantaggi per il Vespucci, dove l'intermodalità tra gomma, ferro e nave è uno degli elementi "culturali" caratterizzanti della gestione del centro. E per le aziende che già operano nella struttura – molte delle quali hanno pagato il fio del noviziato quando ancora il Vespucci era un qualcosa alla ricerca della propria identità – le linee guida sono tracciate finalmente con decisione.

-segue

C'è anche, nel quadro degli interporti del centro Italia, uno spazio specifico che non ha corrispettivi. Perché il Vespucci è un vero retroporto, come non esistono in altri scali del Tirreno: immediatamente alle spalle del porto, collegato alle banchine per strada e alla rete ferroviaria con le rotaie, ha servizi di tutti i tipi destinati ai Tir che in questo modo possono alleggerire l'impatto con le banchine stesse e hanno tutti i supporti necessari. Gli insediamenti delle imprese confermano che la posizione geografica è strategica: e lo sarà ancora di più quando il complesso ma già avviato piano della Regione Toscana per il rilancio dell'area costiera entrerà in pieno vigore. Vanni Bonadio, presidente di Toscana Logistica – l'azienda regionale toscana che si occupa del comparto – va dicendo da almeno un anno che il Vespucci diventerà il perno centrale di un "sistema" non solo trasportistico di tutta l'Italia centrale, con veloci raccordi non solo con i porti di Livorno, Piombino e in parte Carrara, ma anche e specialmente come "nodo" delle reti TEN-T europee. Una visione che ha già visto l'Autorità portuale di Livorno entrare nel board del Vespucci e che una volta completato l'assetto definitivo dell'Autorità di sistema portuale Livorno/Piombino sarà certamente rafforzata sul piano sia azionario che operativo, con la prospettiva di un polo della logistica davvero benedetto dalla geografia e dal costante impegno per uscire, finalmente, dall'antica palude che fu all'inizio.

A Livorno un 2016 in buona crescita: (più 700 navi rispetto all'anno prima)

LIVORNO – Le cifre sono ancora ufficiose, ma l'Avvisatore Marittimo sulla torre azzurra del porto non sgarra: e i Moniga sono molto attenti, registrando sui loro brogliacci anche le navette tramp. Morale: il porto di Livorno chiude il 2016 con un aumento di traffico di oltre 700 navi. Siamo a un record negli ultimi anni, malgrado la crisi mondiale ancora morda forte. Ma c'è di più: il porto si sta caratterizzando sempre di più come scalo "multipurpose" con tutte le componenti di un traffico marittimo possibili. L'incremento più alto rispetto al passato è stato quello dei ro/ro e dei ro/pax: comprensibile, vista anche la sfida in atto tra le grandi compagnie del settore, in particolare il gruppo Grimaldi e il gruppo Onorato. E forse sarà proprio questo il settore, i ro/ro in primis, che avrà bisogno di una rivisitazione di aree e di banchine nella prossima gestione dell'Autorità di sistema portuale, con una visione integrata tra Livorno e Piombino. Intanto però, il traffico cresce e faticosamente un po' tutti i terminal si arrangiano come possono. Sui containers si è già detto: mentre Enio Lorenzini ha avviato il nuovo collegamento MSC (con Hapag Lloyd che vi carica) dalla sponda est, chiudendo un 2016 a pari quantitativi di contenitori ma con forti incrementi "multipurpose", il TDT ha registrato oltre 600 mila teu, che il suo amministratore delegato Luca Becce ritiene saranno il punto di partenza per questo 2017, malgrado l'anno non si presenti facile per la logistica mondiale. Un settore che invece ha ripreso a tirare con forza, anche se totalmente ignorato, è quello del greggio. Subito dopo le feste di natale la raffineria ENI, che pure nel piano generale dell'ente è in vendita, ha ripreso a lavorare a tutto regime con un arrivo di 800 mila tonnellate di greggio il giorno 27 dicembre e la contemporanea partenza di due navi di prodotto raffinato (la "Mont Olympus" con 14 mila tonnellate di gasolio è stata l'ultima) in rapida sequenza.

-segue

Secondo le cifre registrate dalla Capitaneria, da quando ha preso fuoco l'altra importante raffineria ENI del nord Adriatico quella di Livorno sta "pompano" a tutta forza, con una movimentazione tra le 60 e le 80 mila tonnellate di greggio in arrivo ogni settimana. Un movimento che forse in città – e nello stesso porto – viene avvertito meno di quello delle grandi navi da crociera: ma che per l'economia dello scalo e per i suoi servizi ha ugualmente un buon valore aggiunto.

Discorso a parte meritano, appunto, le crociere. Il loro impatto sull'economia cittadina è ancora marginale, tanto che lo stesso sindaco Filippo Nogarini nel suo saluto di fine anno ha richiamato alla necessità di migliorare "accoglienza turistica" e le offerte ai crocieristi per "tenerseli" in città; ma per il porto il valore è alto. E lo sarà ancora di più quando saranno risolti – e qui sta il problema – i tanti problemi che ritardano la gara per la privatizzazione della Porto 2000, il rilancio della sua gestione, la miglior professionalizzazione di alcuni dei suoi settori (sulla comunicazione in particolare) e il grande piano di un "comparto" che sia all'altezza del gioiello turistico che è la Toscana. Le premesse ci sono, bisogna andare avanti più velocemente.

Parte il dragaggio della bocca sud tempi brevi (superata la burocrazia)

Una draga autopropulsa per velocizzare il lavoro e scaricare il materiale estratto nella vasca di colmata - Risolvere il problema della virata in uscita

LIVORNO - E' l'ultimo atto della gestione Gallanti, ma non è proprio normale amministrazione: è il più importante dragaggio della bocca sud del porto che viene a completare quello di pochi anni fa. E sta per cominciare, dopo la lunga - e ancora troppo lunga - premessa legata alle centinaia di documenti, autorizzazioni, controlli e permessi necessari. Il sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo è giustamente orgogliosa della nuova normativa sui dragaggi, che snellisce e facilita sul piano sia tecnico che burocratico: ma il dragaggio della bocca sud del porto di Livorno è incappato nell'intermezzo, ed ha dovuto mettersi in regola sia con le vecchie che con le nuove nor-

me. Morale: doveva cominciare a metà dicembre, comincerà (forse) a metà gennaio.

Però si comincia, ed è già un bel passo avanti. Saranno tolti oltre 400 mila metri cubi di fanghi e di conglomerato, ripristinando il fondale a 13 metri circa. Ma la parte più importante dell'operazione questa volta non è tanto il ripristino dei fondali - per le grandi navi portacontainers rimane ancora l'"imbuto" del Marzocco a limitarne l'accesso - quanto l'allargamento del cerchio di manovra. Con il nuovo dragaggio sarà infatti facilitata la virata in ingresso e specialmente in uscita a ridosso della diga della Vegliaia: una manovra che nel passato era costantemente a rischio, perché il

raggio (specie in uscita) era strettissimo e lasciava scarsi margini.

Per l'operazione di dragaggio basteranno un paio di mesi, perché sarà utilizzata una grande draga del nord Europa che aspira, frantuma e deposita il materiale nella stiva, trasferendolo poi alla vasca di colmata con i propri mezzi. Inizialmente la gara sembrava indirizzata a creare una specie di lunga pipe-line a ridosso della diga curvilinea fino ad arrivare alla vasca di colmata, ma è stato deciso per il più veloce e meno impattante sistema della draga autopropulsa. La speranza è che si cominci presto. Perché per crescere, il porto di Livorno ha bisogno anche di una bocca sud più agibile.

A.F.



Bilancio del TDT, sempre più Teu

LIVORNO – La stampa quotidiana locale ha dato il giusto rilievo nei giorni scorsi, al bilancio del Terminal Darsena Toscana che chiude un 2016 in gran spolvero, malgrado lo shipping e il terminalismo mondiale non possano annoverare l'anno tra i migliori. E l'amministratore delegato Luca Becce si è detto orgoglioso dei risultati, ma non si è nascosto che bisogna continuare a combattere. E che il 2017 sarà un anno di battaglie.

"Chiudiamo il 2016 con circa 630 mila teu – ha detto il manager – con una crescita del 10% sull'anno precedente, e un continuo incremento anche rispetto agli anni 2014 e 2013, entrambi chiusi intorno ai 270 mila movimenti e sotto i 500 mila teu all'anno".

Il terminal in sostanza corre, con investimenti che – ha sottolineato Becce – "sono andati e continuano ad andare ben oltre i piani d'impresa cui è legata la concessione".

Una battuta polemica? "Non faccio polemiche, non faccio guerre, non faccio accuse – ha voluto precisare – perché tutto quello che diventa conflittualità non aiuta né noi né il porto. Voglio solo specificare che il terminal è andato oltre gli impegni del piano d'impresa con 107 milioni di investimenti in più e con oltre 100 lavoratori in più rispetto agli accordi. Nel mio lavoro qui a Livorno – ha sottolineato con orgoglio – mi sono fatto un punto d'onore nel rispettare tutti gli impegni assunti". Becce non cita le nuove grandi portainers – di cui abbiamo riferito di recente – che svettano in banchina, capaci di uno sbraccio fino a 18 file e in grado di servire navi fino a 8 mila teu: ma basta affacciarsi alle finestre degli uffici per vederle svettare contro il cielo e contro le pile dei contenitori, tra i quali quello di Hapag-Lloyd. Sulla vicenda del joint service di MSC-Hapag Lloyd che in questi giorni passerà al terminal Lorenzini, Becce ha smussato le polemiche. "Lo considero un incidente di percorso" – dice – che certo non mi fa piacere, ma non è legato a nostre carenze. Hapag-Lloyd è stato un ottimo cliente come del resto MSC e noi siamo stati, credo, considerati un ottimo servizio.

-segue

Solo che MSC è diventata socia del terminal "multipurpose" Lorenzini, ed è comprensibile che in un'ottica di gruppo abbia scelto di servirsi del suo network. E' vero che il porto perderà circa 30 mila movimenti di trasbordo, ma le scelte armatoriali vanno oltre le nostre esigenze. Quello che rifiuto è il tentativo di innescare su questa vicenda una guerra tra terminal livornesi: primo, perché noi siamo un terminal contenitori e l'amico Lorenzini gestisce un terminal "multipurpose" dove i Teu sono solo una componente. Secondo, perché il nostro "modus operandi" è sempre stato quello di collaborare, mai di rubarsi i traffici. Anche quando la compagnia CMA che scalava Lorenzini ci ha chiesto di passare da noi ci sono voluti quasi due anni per trovare un accordo, e nessuno può certo accusarci di dumping. Di Lorenzini abbiamo stima e rispetto: tanto che a suo tempo ho ritirato un ricorso al Tar nei confronti della sua struttura e spesso abbiamo dato una mano anche sull'operativo. Ripeto, la mia è un'ottica di coesione livornese, e così spero che maturi per tutti".

A.F.

Napoli: Masucci nel Consiglio dell'Authority, "non potevo rifiutare"

NAPOLI – Il sindaco Luigi de Magistris ha nominato **Umberto Masucci** componente del **Comitato di gestione** dell'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Centrale. Masucci, 68 anni, avvocato marittimista, agente marittimo, è stato presidente di Federagenti dal 2004 al 2008 ha dichiarato: *"Ho accettato la sfida perchè ho pensato che abbiamo spesso criticato la politica perchè nominava sempre dei politicanti senza competenze e che una volta che invece nomina uno del settore non potevamo rifiutare. Mi sono subito dimesso dalle cariche societarie che detenevo in quanto potenzialmente in conflitto. La carica è stata da me accettata a titolo gratuito".*

Anche in questo caso, come già avvenuto a Genova, la nomina di Masucci è stata fatta senza tenere conto della circolare ministeriale che invita le Autorità di sistema a non nominare dirigenti di età superiore ai 65 anni.

Masucci in passato oltre ad essere stato presidente di Federagenti ha ricoperto il ruolo di presidente di ECASBA (Associazione Europea degli agenti marittimi), presidente dell'Ufficio di Promozione italiana per le Autostrade del Mare, presidente di FONASBA (Associazione mondiale degli agenti marittimi). Attualmente è membro del Comitato Esecutivo Registro Italiano Navale, vicepresidente della Federazione del Mare (Cluster marittimo-portuale italiano), presidente dell'International Propellers Club d'Italia e di Napoli

Napoli, Masucci nel Comitato dell'Authority



Napoli. Il sindaco della Città metropolitana, Luigi de Magistris, ha nominato Umberto Masucci (nella foto, a sinistra, insieme a Delrio), avvocato napoletano, 68 anni, componente del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale (Adsp) del Mar Tirreno Centrale. L'organismo sarà composto anche dal direttore marittimo della Campania, Arturo Faraone, e da un rappresentante della Regione Campania e del Comune di Salerno, quest'ultimo, secondo il quotidiano *La Città di Salerno*, sarebbe stato designato nella persona di Nino Criscuolo, sindacalista, già segretario della Filt Cgil Trasporti e dipendente della cooperativa dei lavoratori Flavio Giola di Salerno. Per la Regione, invece, si fa il nome di Luca Cascone, ingegnere salernitano, presidente della commissione Urbanistica e Lavori pubblici. Il Comitato sarà presieduto da Pietro Spirito, neopresidente dell'Adsp. Masucci, laureato in giurisprudenza, è stato funzionario dell'Associazione Armatori Meridionali con esperienze anche alle Nazioni Unite di Ginevra (UNCTAD) nonché funzionario per le politiche internazionali per la Flotta Lauro, funzionario per i traffici marittimi dal Mediterraneo ai Paesi arabi ed africani per Libera Navigazione del Tirreno, agente marittimo e pubblico mediatore marittimo, dirigente e consigliere di amministrazione della società Seafi SpA. «All'Autorità di Sistema Portuale viene affidato un segue in ultima pagina

Napoli, Masucci

ruolo strategico di indirizzo - si legge in una nota della Città metropolitana - programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Ha funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche. I componenti del Comitato durano in carica un quadriennio, rinnovabile una sola volta, dalla data di insediamento del Comitato di Gestione, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo Presidente.

Umberto Masucci, avvocato, uomo di shipping e di porti, è il secondo nominato (il primo, Arturo Faraone, direttore marittimo della Campania) a comporre il ristretto numero di partecipanti al Comitato di gestione dell'Autorità di sistema del Tirreno centrale. Masucci, napoletano, classe 1948, sposato, tre figli e tre nipoti, è persona molto conosciuta ed apprezzata sia a livello nazionale sia internazionale. Numerose e prestigiose le cariche assunte in oltre 40 anni di attività. L'origine in Flotta Lauro dove rappresentava l'armatore napoletano nelle Conference. Poi, l'attività privata nell'ambito delle agenzie marittime quindi l'escalation di nomine a livello locale: presidenza associazione agenti napoletani, nazionali, europei e mondiali. Attualmente, è presidente dei Propeller nazionale e napoletano e vicepresidente della Federazione del Mare. A Regione Campania e Comune di Salerno resta ora indicare i propri rappresentanti nel Comitato di gestione dell'Adsp.

All'amico Umberto i complimenti e gli auguri di fare lo stesso lavoro fin qui svolto in tutti gli organismi in cui è stato presente.

Porto di Taranto, cresce il traffico in importazione

Nel primi dieci mesi dell'anno il porto di Taranto ha movimentato un traffico di 20,8 milioni di tonnellate, con un incremento del +12,9% rispetto ai 18,4 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-ottobre del 2015. Il traffico in importazione è stato di 13,2 milioni di tonnellate (+22,5%) e quello in esportazione di 7,6 milioni di tonnellate (-0,6%). Nel settore delle rinfuse solide sono state movimentate 11,7 milioni di tonnellate (+21,9%) e in quello delle rinfuse liquide 4,7 milioni di tonnellate (-6,8%). Il traffico delle merci convenzionali ha totalizzato 4,4 milioni di tonnellate (+21,3%).

Agenzie lavoro a Gioia Tauro ed a Taranto

ROMA – “Grande soddisfazione per la notizia giunta dal Governo del varo delle Agenzie per la somministrazione di lavoro portuale, riqualificazione professionale e ricollocamento in ambito demaniale portuale nei porti di Taranto e Gioia Tauro”. Così in una nota Ultrasporti, il segretario generale Claudio Tarlazzi insieme a Giuseppe Rizzo, segretario generale Calabria, e Carmelo Sasso, segretario generale di Taranto.

“Il Governo ha mantenuto gli impegni assunti, ed oltre a mettere in sicurezza le centinaia di famiglie dei lavoratori nei porti del Sud maggiormente colpiti dalla crisi del transhipment, ha messo a punto un modello che opportunamente monitorato ed implementato, potrà assicurare buoni risultati in termini di maggiore efficienza e competitività del sistema portuale italiano” spiegano i sindacalisti. “Questo risultato, che permette di traguardare una crisi lunga e dura e di guardare al domani con minore incertezza, si è potuto raggiungere grazie all’unitaria determinazione dei territori, che con grande maturità e civiltà hanno saputo proporre soluzioni alternative, sostenendole anche nei momenti più difficili” conclude la nota.

Le correnti marine dello Stretto di Messina sono fonte rinnovabile di energia

A confermarlo uno studio condotto da alcuni ricercatori della Facoltà di Ingegneria dell'Università Federico II di Napoli. Sfruttare l'energia pulita è possibile ed il mare dello Stretto sembra essere la fonte principale di produzione di energia marina. Il mare costituisce un' inestinguibile fonte di energia pulita, sfruttata fin d' ora soltanto in minima parte, ma che si presenta potenzialmente superiore alla domanda energetica mondiale. Attualmente gli impianti che utilizzano l' energia del mare in altrettanti impianti di tipo commerciale sono davvero pochi, sebbene siano di gran lunga numerosi quelli di tipo sperimentale ed i cosiddetti "prototipi" che, nella maggior parte dei casi, hanno dimostrato fattibilità economica e nutrito speranze per un futuro eco sostenibile. Le correnti causate dalle maree, infatti, sprigionano enormi quantità di potenza in grado di produrre energia elettrica equivalente al fabbisogno di una città di due milioni di abitanti, catturando il moto ondoso marino causato dalle maree e quello naturale dei fiumi. In Italia, lo Stretto di Messina (più di ogni altro mare) con le sue onde e correnti è capace di fornire grandi scorte di energia. I primi studi risalgono al 2001 quando per la prima volta veniva varato l'

impianto **Enemmar**, basato sull' utilizzo della turbina idraulica Kobold, ad asse verticale e con pale liberamente oscillanti brevettata dalla società Ponte Archimede, sviluppata con la collaborazione del Dipartimento di Progettazione Aeronautica dell' Università Federico II di Napoli e che attualmente si trova ancorata al largo di Ganzirri, parte nord dello Stretto, a circa 150 metri dalla costa siciliana. Il sistema produce energia elettrica dalla rotazione della turbina che viene mossa dal mare e dal 2006 è collegato alla rete elettrica nazionale. L' impianto ha una potenza nominale di circa 80 kW con una corrente marina che tocca la velocità di 3 m/s, ma al momento produce circa 25 kW di potenza massima in quanto il punto in cui è installato non è raggiunto dalle correnti più elevate. Dopo anni di studio ed esperimenti, il gruppo di ricerca diretto dal prof. Domenico Coiro, docente presso il Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale dell' Università partenopea, è riuscito a portare il suo lavoro ancora più in là, con un secondo progetto che ha potuto concretizzare grazie all' incontro con Fri-El Green Power, la società trentina che ha costituito la controllata Fri-El Sea Power e realizzato il sistema

Monfalcone si potenzia

con una nuova gru

Da alcuni giorni è operativa a Monfalcone, sulla banchina Compagnia Portuale (Gruppo TO Delta), una nuova gru acquistata dalla società che gestisce il traffico di merci varie nello scalo di Portorosega, una Liebherr LHM 550 della portata di 150 tonnellate con uno sbalzo di 54 metri e una velocità di sollevamento fino a 120 metri al minuto. Sarà destinata a sbarco di brame, a sbarco e imbarco di cellulosa, di project cargo (carichi speciali) e all'imbarco di prodotti siderurgici. La Compagnia Portuale di Monfalcone (Cpm) conta con questa macchina di migliorare le rese del 20-30%.

Suez, nel 2016 gran calo delle gasiere

Port Said. In undici mesi del 2016 il traffico marittimo nel canale di Suez è ammontato a 15.419 navi, con una diminuzione del -3,7% rispetto a 16.015 navi nel periodo gennaio-novembre dello scorso anno. In particolare, nei primi undici mesi di quest'anno sono transitate complessivamente 3.928 petroliere (-0,5%) per un tonnellaggio netto (SCNT) totale pari a 158,8 milioni di tonnellate (-2,3%), mentre le più consistenti quote di navi di altra tipologia sono state le portacontainer con 4.980 navi (+8,6%) per un tonnellaggio netto pari a 506,3 milioni di tonnellate (-0,5%), le rinfusiere con 2.528 navi (-5%) per 87 milioni di tonnellate nette (-8,1%), le navi multipurpose con 1.551 unità (+11,2%) per 15,2 milioni di tonnellate nette (+4%), le car carrier con 799 navi (-7,4%) per 49,6 milioni di tonnellate nette (-4,9%), le navi per gas naturale liquefatto con 528 unità (-13,7%) per 56,6 milioni di tonnellate nette (-15,4%) e le navi ro-ro con 426 unità (+25,7%) per 9,3 milioni di tonnellate nette (+14,9%). Sempre da gennaio a novembre di quest'anno le navi transitate nel canale trasportavano 744,8 milioni di tonnellate di merci (-1,3%), di cui 361,4 milioni di tonnellate imbarcate sulle navi transitate da nord a sud (-5%) e 383,3 milioni di tonnellate sulle navi transitate da sud a nord (+2,4%). Complessivamente i carichi di petrolio e di prodotti petroliferi transitati nelle due direzioni sono stati pari a 168,8 milioni di tonnellate (+0,6%), mentre tra le altre principali tipologie di carichi figurano le merci in contat-

segue in ultima pagina

Suez, gran calo

ner con 401,3 milioni di tonnellate (+2,4%), i cereali con 41,7 milioni di tonnellate (+4,7%), i minerali e metalli grezzi con 24,8 milioni di tonnellate (-11,4%), i metalli lavorati con 22,8 milioni di tonnellate (-9,8%), il gas naturale liquefatto con 22,7 milioni di tonnellate (-10%), i prodotti chimici con 17,4 milioni di tonnellate (+2,8%) e gli oli vegetali con 11,8 milioni di tonnellate (-8,8%).

Valencia in undici mesi

supera 4,2 milioni di teu

Nel primi undici mesi del 2016 il sistema portuale di Valencia, che comprende anche Sagunto e Gandia, ha movimentato 65,4 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del +1,5% sul corrispondente periodo dello scorso anno. Il solo porto di Valencia ha movimentato 59,1 milioni di tonnellate (+1,6%), di cui 48,8 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+2,1%), volume che è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 4.274.581 teu (+1,2%). 7,6 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+1,6%), 1,2 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-10,7%) e 1,1 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-3%).

Hanjin: in vendita le quote del Terminal nel porto di Seattle

SEATTLE- La compagnia di navigazione sudcoreana Hanjin, da settembre in amministrazione controllata, nell'accordo per la vendita delle quote di maggioranza della società terminalista Total Terminals International, al gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC) avrebbe incluso oltre le quote del Terminal del porto californiano di **Long Beach**, anche quelle di **Seattle TTI (T-46)**.

Questo significa che la compagnia con sede a Ginevra Mediterranean Shipping Company (MSC) acquisirà la totale partecipazione di Hanjin Shipping nel Terminals International (TTI), Terminal 46 del porto di Seattle e del porto californiano di Long Beach. La quota del 54% sarà venduta alla società affiliata la lussemburghese Terminal Investment Limited di MSC. La dirigenza di Northwest Seaport Alliance, l'associazione per il controllo del porto di Seattle fa sapere tramite dichiarazioni che *"Il Terminal ha un contratto di locazione fino al 2025. E' difficile sapere quali potrebbero essere gli effetti a lungo termine di questo tipo di vendita. Sappiamo che il mercato rimane in continuo mutamento quando si verificano dei cambiamenti tra le alleanze delle compagnie armatoriali"*.

In seguito a questo accordo MSC prenderà il controllo esclusivo del contratto di locazione a lungo termine del più grande terminal del porto. L'accordo garantisce anche l'operatività di ship-to-shore in grado di gestire le più grandi navi portacontainer del mondo. MSC già detiene il restante 46% del totale dei Terminal.

Il "Seattle Times", principale quotidiano della città dello stato di Washington riportando la dichiarazione del portavoce della Northwest Seaport Alliance scrive: *"I funzionari stanno ancora cercando di dare una interpretazione all'affare, ma secondo le prime indicazioni si tratterebbe di una notizia positiva e la stabilità è ovviamente un risultato positivo per i lavori in corso al Terminal 46"*.

Il suo sogno? Una comunità portuale coesa

LIVORNO - La notizia è di qualche giorno fa, ma significativa non solo a livello internazionale. Cinque network mondiali del terminalismo si sono riuniti in una associazione, guidata dal **terminalista portuale di Rotterdam** che si propone di affrontare in un'ottica di sistema i grandi gruppi armatoriali con le loro esigenze di gigantismo e di servizi. Invece di aspettare di essere comprati "ricattati" dai grandi players dell'armamento - è la sostanza della decisione - difendiamoci unendo le forze. E alla guida dell'Agreement - Global Port Agreement - ci sono Antonio Fulvi (segue a pagina 26)

Il suo sogno?

dei managers, escludendo ogni interferenza dei politici. Come a dire: «avvicino il proprio mestiere, altrimenti sono guai».

Proprio da Luca Becce, manager oggi finalmente "liberato" dal lungo bagnomaria per l'AdSP livornese, è arrivato un riferimento chiave locale. «Credo che quello dei grandi terminalisti sia un esempio da trasferire, in piccolo, anche all'interno dei singoli porti, a cominciare dal nostro» - ha detto - nel senso che divisi non si va lontano. Occorre davvero lavorare insieme, anche strutturandoci in comunità di operatori, per contribuire alla crescita del "sistema porto" facendone prevalere l'interesse generale rispetto alla difesa dei singoli, limitati arroccamenti».

Per Becce, questa linea è fondamentale per il futuro prossimo di Livorno, anche e specialmente in vista del grande progetto della piattaforma Europa. Che metterà in moto non solo grandi opportunità per i traffici containers - sottolinea - ma anche e specialmente una rivisitazione del porto, con nuovi spazi liberati per i traffici che oggi soffrono di più, i ro/ro e i ro/pax ma anche le crociere, i rifiuti, le navi cisterna. «E con un faro-guida, il piano regolatore del porto - ci tiene a specificare Becce - che deve però essere un riferimento dal quale non derogare continuamente come oggi, in cui

si corre dietro a singole esigenze o a emergenze temporanee, che poi come spesso accade diventano definitive».

Il richiamo al piano regolatore portuale, che Becce considera uno dei successi della gestione Gullunni dello scalo, è netto e senza eccezioni. «Il TDT è pronto a dare la massima collaborazione alla nuova governance in arrivo - sottolinea - proprio perché c'è una linea-guida tracciata, che deve essere attuata e valorizzata. La nostra proposta è di costituire una vera e propria "comunità livornese degli operatori" che così come è stato fatto nei giorni scorsi dal terminalismo mondiale sappia esprimersi collegialmente, affiancando il nuovo presidente e aiutandolo a governare il processo di crescita dello scalo».

«Dal nuovo presidente - continua ancora - ci aspettiamo che porti idee, concrete e realizzabili, all'interno delle linee tracciate dalla pianificazione, che non può né deve essere stravolta su pressioni piccole o grandi. Una Comunità portuale davvero coesa - conclude Becce - deve poter guardare al domani, dall'immediato in poi, valorizzando quello che funziona bene e aiutando a difendere il sistema con l'impegno prima di tutto degli imprenditori». Bel discorso, bell'impegno, belle intenzioni. Sperando che non valga il vecchio detto: cioè che di belle intenzioni è lastricata la strada per l'inferno.