Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
11 OTTOBRE 2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **Riforma Portuale** (Il Messaggero Marittimo, Ansa, The Medi Telegraph, Ferpress, Corriere della Sera, L'Avvisatore Navale, Avvenire)

Dai Porti:

Genova:

"...La sede dell'Ilva..." (La Repubblica)

Livorno:

"...Sistema Geografico Informativo Portuale..."
(L'Informatore Navale,Messaggero Marittimo)

"...Competitività infrastrutture portuali..." (Messaggero Marittimo)

"...Darsena Europa..." (La Nazione, La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Darsena traghetti, niente processo..."(Civonline)

Taranto:

"...Avviso per selezione organico..." (Ferpress)

Bari:

"...Sbarchi-imbarchi con Albania..."
(Messaggero Marittimo, Gazzetta del Mezzogiorno)

Gioia Tauro:

"...Zes..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Hub porto, confronti e obiettivi..." (La Gazzetta Marittima)

"...Piatra Logistica di Tremestieri..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Italian Cruise Day..."
(La Gazzetta Marittima, Gazzetta del Mezzogiorno, L'Avvisatore Marittimo)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo
Informare

Il sistema portuale-logistico italiano si conferma stagnante

Riforma dei porti sulla rotta giusta e la «cura dell'acqua» deve continuare

CERNOBBIO - Nella seconda giornata del Forum Internazionale di Confitrasporto è stato presentato un focus sul settore marittimo. La riforma dei porti è sulla rotta giusta, ma bisogna andare avanti: nel Linear Shipping Connectivity Index, il sistema portuale e logistico italiano si conferma stagnante, con una crescita negli ultimi 12 anni di circa l'8% contro una crescita di quello spagnolo di quasi il 50%. Mare e strada assorbono insieme oltre il 95% dei percorsi svolti dalla merce. La fetta più grossa va al mare (58,2%), seguito dalla strada (36,9%), e i porti sono i nuovi hub dove i traffici intermodali crescono (continua a pagina 2)

Riforma dei porti

in 11 anni del 25% per le rotabili e del 40% per i container; l'analisi fa emergere per la prima volta la prevalenza del mare sulla strada.

L'interconnessione, in crescita, traccia nuove gerarchie: primo attrattore è il settore marittimo, i porti diventano i nuovi hub e registrano un incremento dei traffici intermodali fra il 2005 e il 2016 pari al + 25% per le rotabili e al + 40% per i container. Sempre meno luoghi di destinazione finale delle merci e sempre più aree di scambio tra modalità di trasporto, i porti alimentano anche il traffico intermodale su ferro (come avviene in Friuli e Liguria), che realizza negli ultimi undici anni un incremento del 17%.

Il trasporto terrestre è invece il principale vettore di raccordo verso la destinazione finale dei prodotti. Mare e strada assorbono insieme oltre il 95% dei percorsi svolti dalla merce (nel 2015 mare 58,2%, strada 36,9%). Il mare che alimenta la gomma e la gomma che controalimenta il mare è la nuova sfida del sistema trasportistico italiano, che dal 2015 dà segnali di ripresa per il traffico merci, anche se su livelli distanti di circa il 20% rispetto ai massimi precedenti la crisi. I camion e la ferrovia si stanno organizzando per assorbire il flusso di merce in entrata e in uscita dai porti, tanto che nel triennio 2016-2018 la crescita prevista delle due modalità (tonnellate per chilometri) è analoga: 4% per la gomma e oltre il 5% per il ferro.

I porti quindi sono le valvole cardiache che garantiscono l'afflusso di beni nel Paese; se offrono servizi efficienti il sistema funziona e i trasporti diventano il volano degli scambi commerciali; se ciò non avviene essi si trasformano in trombi e il sistema non funziona.

Nonostante la positiva cura dell'acqua portata avanti dal ministro Delrio, il Paese non è ancora guarito e la terapia non può essere interrotta, ma deve continuare. L'obiettivo di una politica unitaria del settore non può esaurirsi nel passaggio dalle Autorità portuali alle Autorità di Sistema. Tant'è che, se nel 2015 le Autorità portuali dei principali 5 porti nazionali governavano tutte insieme circa il 46% delle movimentazioni totali in Italia, le prime nuove 5 Autorità di Sistema ne governano ora il 54%, a dimostrazione di una gestione ancora molto distribuita. Ecco che la Conferenza nazionale di Coordinamento Centrale delle Autorità di Sistema diventa fondamentale per assicurare, con il coinvolgimento delle rappresentanze economiche, il perseguimento di indirizzi condivisi nella politica di trasporto necessari alla competitività. D'altra parte, è importante garantire il rafforzamento delle strutture ministeriali dedicate al comparto.

Con la ripresa dei traffici internazionali, il prevedibile consolidamento di modelli organizzativi "hub & Spokes" da parte delle compagnie marittime tornerà a essere importante per la competitività dei porti all'interno dei collegamenti internazionali. Su questo fronte l'Italia soffre di livelli più bassi rispetto ai concorrenti, per giunta in calo nel Linear Shipping Connectivity Index (Lsci), l'indice che misura la competitività di un sistema portuale e logistico in base al network e alla qualità dei servizi di linea offerti dai porti. Un indicatore che tiene conto del numero di navi che transitano nel porto; della capacità totale dei container trasportati dalle navi; la dimensione massima delle navi, del numero di servizi offerti; del numero di imprese che impiegano navi container sui servizi da e per i porti del Paese considerato.

I Piani regolatori portuali (così come introdotti dalla riforma della Legge 84 del 1994) rappresentano il primo ed essenziale passo di un organico processo di pianificazione pluriennale. Qual è lo stato dell'arte? Sui principali 25 porti di rilevanza nazionale in 23 anni solo sei porti hanno definito il percorso approvativo. Molti di questi Piani già sono vecchi e necessitano di una variante. Il tempo medio tra i vecchi piani e l'approvazione è 53 anni. I restanti 19 porti si sono retti su adeguamenti tecnico-strutturali senza approvare un nuovo Prp, e la media di invecchiamento dei loro strumenti urbanistici è di 46,45 anni. Quindi parliamo di "fogli bianchi".

Nel suo intervento al Forum, il responsabile dei Rapporti Istituzionali di Msc, Luigi Merlo, ex presidente del porto di Genova ha detto che l'Italia per stare al passo con l'Europa «dovrà arrivare all'istituzione di un ministero del Mare». A suo avviso, il ministero del Mare sarà l'unica via per rispondere «a un tema enorme di cui in Italia nessuno parla: l'obbligo da parte dei Paesi membri, sulla base di una direttiva Ue del 2014, di arrivare a una definizione del proprio spazio marittimo».

«Entro il 2021 - ha spiegato - ogni Paese dovrà fare il suo Piano dello Spazio Marittimo. Questo comporterà una rivoluzione totale per tutto ciò che concerne la navigazione, e più in generale le attività del mare. Il prossimo 17 Ottobre scade il termine posto dal decreto ministeriale sulle linee guida dello spazio marittimo. Al momento la soluzione è affidata a un tavolo tecnico di 12 ministeri che inevitabilmente porterà a conflitti di competenze non risolvibili. Per questo dico che l'Italia dovrà giocoforza istituire il ministero del Mare».

Inoltre, partecipando ad un dibattito, Merlo, insieme all'ex presidente di Clia Europe, Manfredi Lefebvre d'Ovidio ed al presidente di Assiterminal, Luca Becce hanno ribadito la necessità di rivedere la rappresentanza associativa, a cominciare da Confitarma. «L'attuale rappresentanza associativa non è più adeguata per affrontare i problemi legati alle nuove esigenze di mercato - ha detto Merlo -. È' un tema-chiave se si crede nello sviluppo della portualità italiana. Oggi c'è un tema di rappresentanza di cluster che non si misura più sul + 1%, + 2% dei traffici, ma sull' efficienza complessiva del sistema».

«Non esiste in alcun Paese al mondo - ha aggiunto Lefebvre - che Clia non possa essere rappresentata all'interno della associazione industriale di categoria».

«Anche per questo - ha concluso Becce - noi siamo usciti da Confindustria e abbiamo aderito a Confcommercio. Esiste un oggettivo problema di frammentazione della rappresentanza, che va risolto. E' necessario unificare il mondo della manifattura con la logistica. Se non acquisiamo questa consapevolezza siamo destinati ad accumulare un ritardo che si farà incolmabile».

Ue: Merlo, l' Italia dovrà istituire il ministero del Mare

Per attuare direttiva europea su definizione spazio marittimo

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 10 OTT - L'Italia per stare al passo con l'Europa "dovrà arrivare all'istituzione di un Ministero del Mare". Lo ha detto al Forum di Confcommercio il responsabile dei Rapporti Istituzionali di Msc, Luigi Merlo, ex presidente del Porto di Genova. A suo avviso, il ministero del Mare sarà l'unica via per rispondere "a un tema enorme di cui in Italia nessuno parla: l'obbligo da parte dei Paesi membri, sulla base di una direttiva Ue del 2014, di arrivare a una definizione del proprio spazio marittimo".

"Entro il 2021 - ha spiegato - ogni Paese dovrà fare il suo Piano dello Spazio Marittimo. Questo comporterà una rivoluzione totale per tutto ciò che concerne la navigazione, e più in generale le attività del mare. Il prossimo 17 ottobre scade il termine posto dal decreto ministeriale sulle linee guida dello spazio marittimo. Al momento la soluzione è affidata a un tavolo tecnico di 12 ministeri che inevitabilmente porterò a conflitti di competenze non risolvibili. Per questo dico che l'Italia dovrà gioco forza istituire il ministero del Mare".

Ansa

Porti: 2018 banco di prova, sì alla riforma Delrio

A Forum Confcommercio appello alla politica, serve voce unitaria

Su un dato sono tutti d'accordo: sui porti l'Italia si gioca una partita decisiva. Da un lato c'è la prospettiva di un possibile sviluppo logistico-marittimo in chiave globale, dall'altro la prospettiva un inevitabile declino in termini sia economici che occupazionali. Per questo la politica, qualunque sia il Governo che succederà a quello attuale, "non deve lasciar cadere quanto fatto dal ministro Delrio". Questo il messaggio uscito dal Forum Internazionale di Confcommercio e Conftrasporto, che quest'anno a Cernobbio ha posto l'accento sulla portualità italiana. "Ci auguriamo che chiunque governerà fra qualche mese questo Paese non faccia passi indietro rispetto a quanto fatto dal ministro Delrio - ha detto il presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè a conclusione dei lavori -. Il mondo dei trasporti e della logistica, a cominciare da tutta la filiera marittima, ha bisogno di un interlocutore politico credibile". La riforma Delrio ha sbloccato una situazione stagnante, e i passi avanti fatti grazie alla riforma devono poter essere consolidati. L'Italia tutta intera ha la necessità di adeguarsi alle nuove esigenze del mercato globalizzato. A cominciare dal tema della rappresentanza delle diverse categorie. In un mondo che cambia velocemente, è tempo che tutti si pongano il problema. "Un approccio unitario all'intero sistema marittimo nel settore logistico nazionale è l'unico strumento in grado di valorizzare non solo le singole componenti ma l'intero comparto" ha sottolineato Confcommercio, che a fine lavori ha diffuso quello che ha definito il "Manifesto per una nuova politica marittima italiana e per un nuovo profilo di rappresentanza associativa". "Siamo di fronte non ad una stagione conclusiva di riforme ma ad un inizio di una possibile rivoluzione - si legge nel Manifesto, illustrato da Uggè -. La sfida dei prossimi anni riguarderà gli effetti dei cambiamenti radicali imposti dall'elaborazione da parte dei singoli Paesi europei dei piani di gestione dello spazio marittimo che dovranno essere realizzati entro il 31 marzo 2021". Il tema è stato sollevato, tra gli altri, anche dal direttore delle Relazioni Istituzionali di Msc, Luigi Merlo, e da Manfredi Lefebvre d'Ovidio in rappresentanza di Clia, l'associazione delle compagnie crocieristiche mondiali. "L'attuale rappresentanza associativa non è più adeguata per affrontare le nuove esigenze del mercato - ha detto Merlo -. E' un tema-chiave se si crede nello sviluppo della portualità italiana. Oggi c'è un tema di rappresentanza di cluster che non si misura più sul +1%, +2% dei traffici, ma sull' efficienza complessiva del sistema". E' tempo, per esempio, di rivedere l'attuale assetto di Confitarma. "Non esiste in alcun Paese al mondo - ha detto Lefebvre - che Clia non possa essere rappresentata all'interno della associazione industriale di categoria". Tanto più che tutti i Paesi europei saranno tenuti, in base a una direttiva Ue del 2014, a definire entro il 2021 il loro "Piano dello spazio marittimo". Questo comporterà una rivoluzione per tutto ciò che concerne la navigazione e più in generale le attività del mare. "Per questo dico che l'Italia dovrà gioco forza istituire il ministero del Mare" ha concluso Merlo.

Porti: Conftrasporto, accelerare sulla via della riforma

In dieci anni quote traffico complessivo passate dal 23% al 19%

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 10 OTT - I porti sono "le valvole cardiache del nostro sistema di trasporti" e la riforma avviata dal ministro Delrio "va nella direzione giusta". Ma in Italia, nonostante le possibilità operative offerte dal nuova legge, c'è ancora troppa burocrazia, le diverse autorità portuali non sono operano ancora come potrebbero, e tutto ciò sta producendo un rallentamento complessivo nel traffico merci in Italia. Questa la denuncia portata a Cernobbio dal presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè, e dal segretario generale dell'associazione, Pasquale Russo. "Le autorità portuali non colgono appieno le possibilità offerte dalla riforma - hanno detto -. C'è ancora troppa burocrazia, un eccesso di regolamentazione, nonostante le nuove norme introdotte dal Delrio consentano ciò ora una semplificazione". Bisogna accelerare sulla via della riforma, altrimenti l'Italia corre il rischio di perdere l'occasione della Via della Seta. "In dieci anni, dal 2005 al 2015, le quote di traffico complessivo in Italia sono passate dal 23% al 19% - ha sottolineato Russo -. E' tempo che tutti i porti italiani, intesi come sistema, se ne rendano conto".

Porti: Conftrasporto, in Italia solo 6 con piano operativo

Ricerca di Confcommercio sui porti italiani

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 10 OTT - Dei 25 principali porti italiani, solo sei hanno definito un Piano Regolatore Portuale, come prevedeva la legge di riforma del '94: Genova, Trieste, La Spezia, Livorno, Civitavecchia e Cagliari. Di questi solo 3 (Livorno, Trieste e Cagliari) hanno colto le opportunità di governance e semplificazione offerte dalla riforma Delrio. Lo ha detto a Cernobbio il segretario generale di Conftrasporto, Pasquale Russo, che ha reso noti i dati di un ricerca di Confcommercio sui porti italiani. "Il problema in Italia è che i soldi, stanziati dall'Europa, ci sono, ma non vengono spesi" ha detto Russo. "La riforma da sola non basta, sono le autorità di sistema che devono lavorare. Molte non lo fanno". La maggioranza dei porti italiani hanno piani portuali vecchi di cinquant'anni. E il tempo medio di approvazione dei rispettivi piani è di 45,79 anni. "Se il sistema nel suo complesso non riesce ad ammodernarsi, l'Italia sarà tagliata fuori da ogni mercato". "Un esempio - ha aggiunto Russo -: a Napoli il progetto per la nuova darsena di Levante è stato approvato nel 2001. Non si è ancora riusciti a finire le procedure. Nel 2006 partiva la procedura per i dragaggi. La prima bennata, forse, sarà nel 2018". (ANSA).

Trasporti: Uggè, unire mare e logistica, serve voce unitaria

Manifesto-appello lanciato dal presidente di Conftrasporto

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 10 OTT - "Un approccio unitario all' intero sistema marittimo nel settore logistico nazionale è l'unico strumento in grado di valorizzare non solo le singole componenti ma l'intero comparto": questo il manifesto-appello lanciato dal presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè a chiusura del Forum internazionale di Confcommercio a Cernobbio. "Siamo di fronte - ha detto - non ad una stagione conclusiva di riforme ma ad un inizio di una possibile rivoluzione. La vera grande sfida dei prossimi anni riguarderà gli effetti dei cambiamenti radicali imposti dall'elaborazione da parte dei singoli Paesi europei dei piani di gestione dello spazio marittimo che dovranno essere realizzati entro il 31 marzo 2021". In Confcommercio - ha concluso - "si sta da tempo concretizzando un polo di aggregazione delle diverse realtà dei trasporti e della logistica". Si sta realizzando una nuova rappresentanza dell'intero comparto.

The Medi Telegraph

Merlo (Msc): «L'attuale assetto di Confitarma va rivisto»

Cernobbio - L'ex presidente del porto di Genova: «È un tema-chiave se si crede nello sviluppo della portualità italiana».

Cernobbio - **È tempo di rivedere la rappresentanza associativa, a cominciare da Confitarma.** Lo hanno detto al Forum di Confcommercio a Cernobbio, il direttore Relazioni Istituzionali di Msc,**Luigi Merlo,** l'ex presidente di Clia Europe (la associazione che raggruppa le principali compagnie crocieristiche del mondo) **Manfredi Lefebvre d'Ovidio,** e il presidente di Assiterminal, **Luca Becce.**«L'attuale rappresentanza associativa non è più adeguata per affrontare i problemi legati alle nuove esigenze di mercato - ha detto Merlo -. È un tema-chiave se si crede nello sviluppo della portualità italiana. Oggi c'è un tema di rappresentanza di cluster che non si misura più sul +1%, +2% dei traffici, ma sull' efficienza complessiva del sistema».

Per questo bisogna rivedere la rappresentanza associativa, compreso l'attuale assetto di Confitarma. «Non esiste in alcun Paese al mondo - ha aggiunto Lefebvre - che Clia non possa essere rappresentata all'interno della associazione industriale di categoria». «Anche per questo - ha concluso Becce - noi siamo usciti da Confindustria e abbiamo aderito a Confcommercio. Esiste un oggettivo problema di frammentazione della rappresentanza, che va risolto. È necessario unificare il mondo della manifattura con la logistica. Se non acquisiamo questa consapevolezza siamo destinati ad accumulare un ritardo che si farà incolmabile».

Conftrasporto: l'Italia non è ancora guarita e la 'cura dell'acqua' deve continuare

(FERPRESS) – Como, 10 OTT – Riforma dei porti sulla rotta giusta, ma bisogna andare avanti: nel Linear Shipping Connectivity Index il sistema portuale e logistico italiano si conferma stagnante, con una crescita negli ultimi 12 anni di circa l'8% contro una crescita di quello spagnolo di quasi il 50%. Mare e strada assorbono insieme oltre il 95% dei percorsi svolti dalla merce. La fetta più grossa va al mare (58,2%), seguito dalla strada (36,9%), e i porti sono i nuovi hub dove i traffici intermodali crescono in 11 anni del 25% per le rotabili e del 40% per i container; l'analisi fa emergere per la prima volta la prevalenza del mare sulla strada.

Sono questi i principali temi del focus sul settore marittimo presentato oggi a Cernobbio nell'ambito del 3° Forum Internazionale di Conftrasporto-Confcommercio.

Corriere della Sera

Conftrasporto

Il piano di un porto? Servono 50 anni

Dal 2005 al 2015 le quote del traffico portuale complessivo in Italia sono passate dal 23 al 19% del totale. E dei 25 principali porti italiani, solo sei hanno definito un Piano regolatore portuale come prevedeva la legge di riforma del 1994: Genova, Trieste (primo porto italiano), La Spezia, Livorno, Civitavecchia e Cagliari. Di questi solo 3 (Livorno, Trieste e Cagliari) hanno colto le opportunità di semplificazione offerte dalla riforma Delrio.
Sono questi i punti-chiave evidenziati al Forum di Cernobbio dal segretario generale di Conftrasporto, Pasquale Russo, che ha reso noti i dati di un ricerca di Confcommercio sui porti italiani. «Il problema in Italia è che i soldi, stanziati dall' Europa, ci sono, ma non vengono spesi» ha detto Russo. «La riforma da sola non basta, sono le autorità di sistema che devono lavorare. Molte non lo fanno». La maggioranza dei porti italiani hanno piani portuali vecchi di cinquant' anni. E il tempo medio di approvazione dei rispettivi piani è di 45,79 anni. «Se il sistema nel suo complesso non riesce ad ammodernarsi, l' Italia corre il rischio di perdere l' occasione del progetto della Via della Seta», ha concluso.

Confitrasporto

Il piano di un porto? Servono 50 anni

Dal 2005 al 2015 le quote del traffico portuale complessivo in Italia sono passate dal 23 al 19% del totale. E dei 25 principali porti italiani, solo sei hanno definito un Piano regolatore portuale come prevedeva la legge di riforma del 1994: Genova, Trieste (primo porto italiano), La Spezia, Livorno, Civitavecchia e Cagliari. Di questi solo 3 (Livorno, Trieste e Cagliari) hanno colto le opportunità di semplificazione offerte dalla riforma Delrio.

Sono questi i punti-chiave evidenziati al Forum di Cernobbio dal segretario generale di Confitrasporto, Pasquale Russo, che ha reso noti i dati di un ricerca di Confcommercio sui porti italiani. «Il problema in Italia è che i soldi, stanziati dall'Europa, ci sono, ma non vengono spesi» ha detto Russo. «La riforma da sola non basta, sono le autorità di sistema che devono lavorare. Molte non lo fanno». La maggioranza dei porti italiani hanno piani portuali vecchi di cinquant'anni. E il tempo medio di approvazione dei rispettivi piani è di 45.79 anni. «Se il sistema nel suo complesso non riesce ad ammodernarsi, l'Italia corre il rischio di perdere l'occasione del progetto della Via della Seta», ha concluso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Trasporti, dumping sotto accusa

CERNOBBIO. L'Italia ha perso quote di mercato nei trasporti internazionali a causa di «una competitività fasulla, basata sulla compressione dei diritti dei lavoratori». Lo sostiene il ministro dei trasporti Graziano Delrio secondo il quale in Europa «permane il grande tema delle regole, abbiamo incominciato a scriverle sul distacco e ora stiamo scrivendo quelle sul riposo». «Vogliamo essere più esigenti - aggiunge - lavorando in maniera più costruttiva sulla sicurezza stradale, anche se ci sono visioni ancora diverse con i Paesi dell'Est». «Non tutto quello che è moderno e digitale è giusto - ha aggiunto il ministro al Forum Internazionale di Cernobbio sui Trasporti - e l'Europa deve decidere che tipo di sviluppo e di regole vuole abbracciare fino in fondo». Secondo Delrio «serve un'interpretazione del capitalismo moderna meno acritica e se non c'è armonia nello sviluppo e se le disuguaglianze aumentano e si concentrano le ricchezze si viene a perdere il senso stesso del progresso e dell'evoluzione». «Il tema della sostenibilità economica ambientale e sociale dello sviluppo è l'ambizione che dobbiamo avere insieme, servono norme di contrasto al dumping sociale nei confronti di lavoratori che operano nello stesso contesto, sulle stesse strade e nelle stesse fabbriche». «Avremo pochi mesi di lavoro - ha concluso Delrio - e il pacchetto stradale, dopo quello ferroviario e quello aereo, rimane una delle priorità per il mio dicastero, vogliamo fare in modo che le cose vadano a termine ed a buon termine». «L'unica risposta possibile ai populismi oggi in atto nei Paesi del mondo non può che essere di natura globale, e dunque, per noi europei, non può che essere l'Europa»: detto il viceministro all'Economia, Enrico Morando. «Voi sollevate, giustamente, un problema di dumping, cioè di regole fiscali diverse da Paese a Paese sul tema di trasporti. È un problema analogo ai populismi oggi in atto, cioè di coloro che dicono che dobbiamo fare la voce grossa in Europa e cantargliele chiare, eccetera eccetera... ».

Conftrasporto

Porti italiani, la crescita ristagna ancora

Nel mondo dei trasporti non si può più indugiare, serve fare sistema. La riforma dei porti è sulla rotta giusta, ma bisogna andare avanti, mancano ancora tanti tasselli. Anche perché il sistema portuale e logistico italiano si conferma stagnante, con una crescita negli ultimi 12 anni di circa l' 8% contro un incremento di quello spagnolo di quasi il 50%.
Al 3° Forum di Conftrasporto, a Cernobbio, il presidente dell' associazione rilancia i temi del momento che si riflettono pesantemente sul trasporto su gomma. Paolo Uggè non accantona le problematiche derivanti dal dumping, delle infrastrutture stradali e dei limiti degli interporti, ma disamina a 360° la questione portualità. Se il giorno precedente aveva lanciato i timori sui rischi di farci sfuggire i vantaggi derivanti dalla Via della Seta, ieri ha messo in risalto la necessità di «proseguire con la 'cura dell' acqua'. Perché l' interconnessione che cresce traccia nuove gerarchie e il primo attrattore è il settore marittimo. I porti diventano i nuovi hub e registrano un incremento dei traffici intermodali fra il 2005 e il 2016 del 25% per le rotabili e del 40% per i container. Che significa sempre più aree di scambio tra modalità di trasporto così che alimentano anche il traffico intermodale su ferro che negli ultimi 11 anni è incrementato del 17% Il trasporto terrestre è invece il principale vettore di raccordo verso la destinazione finale dei prodotti.
«Il mare che alimenta la gomma e la gomma che controalimenta il mare - dice Uggé - è la nuova sfida della trasportistica » che dal 2015 dà segnali di ripresa per il traffico merci, anche se su livelli distanti di circa il 20% dai massimi pre crisi. Camion e ferrovia si organizzano per assorbire le merci in entrata e uscita dai porti, tanto che nel triennio 2016-2018 la crescita prevista è del 4% per la gomma e di oltre il 5% per il ferro. Così, conclude il presidente, «i porti sono le valvole cardiache che garantiscono l' afflusso di beni; se offrono servizi efficienti il sistema funziona e i trasporti diventano il volano degli scambi commerciali».
«Il deficit è nella capacità di inoltro fuori dagli scali perché gli spazi di accoglienza li abbiamo », sottolinea il presidente di Assiterminal, Luca Becce. Rilancia Luigi Merlo, direttore relazioni istituzionali di Msc: «Va abolito il regionalismo portuale perché i porti sono strutture mondiali e non possono essere ostaggio delle 'liti' locali». E la questione è che esiste un deficit della pianificazione: in 23 anni - Riforma del 1994 - su 25 porti solo 6 hanno approvato il proprio Piano regolatore.

PARLA ADITYA MITTAL

IL MESSAGGIO
Aditya Mittal, Cfo del gruppo Arcelormittal

"La sede di Genova è ideale grazie al porto e alla logistica"

L'ILVA «ha un grandissimo potenziale perché la sua ubicazione è ideale, è tra le acciaierie in Europa quella che ha una delle posizioni migliori».

Lo ha detto Aditya Mittal, cfo del gruppo Arcelormittal, nel corso del suo intervento al forum di Confrasporto che si è svolto a Cernobbio.

«I costi logistici e la capacità di poter fornire un servizio adeguato al cliente faranno la differenza», ha proseguito.

«Una delle cose che ci piace dell'ilva e che ci è piaciuto moltissimo al momento dell'acquisizione è che c'è questo porto profondo ha proseguito ha trasporti interni ed esterni di altissima qualità, ha una connessione marittima diretta con Genova che una volta completata ci permetterà di abbassare ulteriormente i costi di trasporto».

«Logistica e acciaierie vanno di pari passo, senza una logistica efficace una acciaieria non può lavorare bene», ha concluso.

Parole che regalano un sorriso in giornate non semplici, in attesa che dopo lo stop del ministro Calenda, l'azienda siderurgica riveda il suo piano per gli stabilimenti Ilva.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Informatore Navale

A Livorno sbarca l'innovazione Nasce il Sistema Geografico Informativo Portuale

Livorno, 10 ottobre 2017 – Il Porto sposa l'innovazione e lo fa con mappe intelligenti in grado di rispondere a esigenze concrete e specifiche. Nasce il Sistema Informativo Geografico Portuale (SIGP), il nuovo strumento informatico che permette agli utenti autenticati (Autorità Portuale; Istituzioni e amministrazioni pubbliche; Operatori del settore) di "interrogare" letteralmente la Port Authority, ottenendo informazioni utili con un semplice click.

Il progetto messo a punto dall'Autorità Portuale verrà realizzato nei prossimi mesi dalla LDP Progetti GIS e si propone di semplificare in modo sensibile la vita agli addetti ai lavori, permettendo loro di avere informazioni complete rappresentate geograficamente.

Il SIGP, infatti, è uno strumento basato su tecnologie di rappresentazione georeferenziata, simili – per intenderci – a quelle usate da Google Maps, in cui è possibile cercare, visualizzare informazioni di vario tipo, delle quali viene anche fornita sulla mappa la posizione geografica ad essi riferita;

Visualizzare sulla mappa tutte le aree del porto e le loro destinazioni d'uso; avere informazioni aggiornate sulle fasi attuative del Piano Regolatore del Porto; monitorare l'impatto ambientale delle grandi opere infrastrutturali; avere una piena visione delle concessioni demaniali, integrando le informazioni georeferenziate con altre di tipo documentale; raccogliere informazioni sulle indagini geotematiche svolte in porto. Con il SIGP tutto questo diventerà possibile. Gli ambiti di intervento dell'applicazione WEB GIS su base open source per ora sono cinque (Il Piano Regolatore Portuale; le concessioni demaniali; il catasto; le indagini geotecniche e i dragaggi; i progetti; i lavori e la cartografia di base), ma successivamente ci saranno altre implementazioni.

Messaggero Marittimo

A Livorno è sbarcata l'innovazione portuale

LIVORNO - Il porto sposa l'innovazione e lo fa con mappe intelligenti in grado di rispondere a esigenze concrete e specifiche. Nasce così il Sistema Informativo Geografico Portuale (Sigp), il nuovo strumento informatico che permette agli utenti registrati (istituzioni e amministrazioni pubbliche, operatori del settore) di "interrogare" letteralmente l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, ottenendo informazioni utili con un semplice click. Il progetto messo a punto dall'AdSp labronica verrà realizzato nei prossimi mesi dalla Ldp Progetti Gis e si propone di semplificare in modo sensibile la vita agli addetti ai lavori, permettendo loro di avere informazioni complete rappresentate geograficamente. Il "Sigp", infatti, è uno strumento basato su tecnologie di rappresentazione georeferenziata, simili - per intenderci - a quelle usate da Google Maps, in cui è possibile cercare, visualizzare informazioni di vario tipo, delle quali viene anche fornita sulla mappa la posizione geografica ad essi riferita.
Con il nuovo sistema informatico, precisa una nota dell'AdSp, diventerà possibile: visualizzare sulla mappa tutte le aree del porto e le loro destinazioni d'uso, avere informazioni aggiornate sulle fasi attuative del Piano regolatore del porto, monitorare l'impatto ambientale delle grandi opere infrastrutturali, avere una piena visione delle concessioni demaniali integrando le informazioni georeferenziate con altre di tipo documentale, raccogliere informazioni sulle indagini geotematiche svolte in porto. Gli ambiti di intervento dell'applicazione Web Gis su base open source per ora sono cinque (Il Piano regolatore portuale; le concessioni demaniali; il catasto; le indagini geotecniche e i dragaggi; i progetti; i lavori e la cartografia di base), ma successivamente ci saranno altre implementazioni.

Competitività infrastrutture portuali: l'Italia al 60esimo posto nel mondo!

LIVORNO - Per la sesta volta consecutiva l' Olanda occupa il primo posto della classifica riguardante le migliori infrastrutture portuali del mondo inserita nel "The Global Competitiveness Report 2016-2017" curato dal World Economic Forum. Un primato che serve per riflettere anche sulla situazione del nostro Paese. Nel confronto con quanto pubblicato lo scorso anno, in questa speciale classifica Singapore rimane al secondo posto, Hong Kong al terzo, mentre il Belgio si colloca in settima posizione.
In questi ultimi anni l'Autorità portuale di Rotterdam, che riporta con orgoglio la notizia, ha portato avanti una serie di investimenti che hanno riguardato l'area "Maasvlakte", lo storico bacino portuale di "Dordrecht" e quello del "Botlek". Qui è stato costruito un nuovo ponte per migliorarne l'accessibilità via terra così come è stato rinnovato il centro dedicato ai convegni e all'innovazione tecnologica dell' "Rdm Rotterdam". Inoltre sono state migliorate più in generale le performance e la sicurezza nelle attività di trasbordo con nuove boe e "dolphin" collocate nel Calandkanaal. L'Authority olandese investe ogni anno nella sua infrastruttura portuale circa 150-200 milioni di euro all' anno.
Presto, come annunciato nei giorni scorsi anche da "Il Messaggero Marittimo", inizieranno i lavori di escavo del Nieuwe Waterweg, il canale che collega Rotterdam con il Mare del Nord così da garantire una migliore accessibilità, alle navi di ultima generazione e alle tanker, da e per il bacino Botlek. E l' Italia? Se da un lato possiamo registrare un lievissimo progresso in termini di competitività generale, come sistema Paese – siamo passati dal 44° posto al 43° sorpassati purtroppo però dal "piccolo" Portogallo - dobbiamo registrare che guardando al solo settore infrastrutturale (strade, porti, acroporti, energia, telefonia e quant'altro) la posizione migliora notevolmente: siamo 27esimi al mondo. Lasciando da parte i paesi del Nord Europa, in termini di competitività generale ci superano nel Mediterraneo la Francia (22° posto), la Spagna (34°) e Malta (37°). La situazione però diventa davvero preoccupante guardando a quanto accade in termini di competitività delle infrastrutture portuali, quella in cui occupa il primo posto l'Olanda e il 14° la Spagna. Sì proprio la Spagna, una economia con la quale siamo in diretta concorrenza nel Mediterraneo, che ci supera di ben 46 posizioni: l'Italia è infatti 60esima al mondo per competitività delle infrastrutture portuali. Nonostante i grandi sforzi fatti dal Governo, dal dicastero Delrio in questi ultimi due anni, siamo ancora lontani dall'essere competitivi in questo specifico settore dove occorre fare importanti investimenti e dove le scelte da poco compiute devono dare il loro effetto. Se è vero che dal punto delle viste del funzionamento delle Dogane siamo diventati primi in Europa, da quello delle infrastrutture dobbiamo ancora crescere superando vecchie cattive abitudini di una politica clientelare lontana dal concetto di "bene del Paese". In una logica di concorrenza globale non possono più essere perseguiti interessi locali, su cui soffiano spesso politici di turno per raccogliere consensi, ma invece occorre guardare al sistema, al bene di un intero Paese. Su questi temi si è intrattenuto nei giorni scorsi a Piacenza, durante la fiera dedicata al settore "sollevamento", anche uno dei più stretti collaboratori del ministro Delrio, Ivano Russo, che ha coordinato i rapporti del ministero Infrastrutture e Trasporti con tutto il cluster marittimo italiano ricevendo dallo stesso un generale apprezzamento. «Quando siamo arrivati al ministero di Porta Pia, in Italia c'erano 24 Autorità portuali completamente autonome nella pianificazione strategica, infrastrutturale, e che governavano 27 porti di rilevanza nazionale. Poi avevamo altri porti abbandonati a se stessi, gestiti dalle Capitanerie di porto per quel concerne i temi di safety e security, che non erano in alcun modo coinvolti nelle dinamiche logistiche e industriali del Paese. Un dato particolarmente "raccapricciante" - ha rilevato Russo - era quello di una "over capacity", di una sovraccapacità, tra il 54 e il 60%, figlia di una cultura offertista, spesso in cattiva fede, speculativa, per cui era più importante fare l'opera pubblica a prescindere dalla domanda. C'era un approccio offertista piuttosto che capire come gestire al meglio gli investimenti pubblici. Qualche numero che dà l'idea di questa situazione: noi come Paese movimentiamo, grosso modo, tra i 9 e i 10 milioni di teu, inclusi i porti di transhipment. Di contro abbiamo disponibilità di spazi per 18 milioni di teu e stavamo finanziando progetti per arrivare a 36 milioni di teu. Potrei citare un lavoro faticosissimo di "project review", di

rivisitazione progettuale, che abbiamo fatto in questi due anni con il de-finanziamento di qualche intervento, con la rimodulazione di altri. Penso ad Augusta, a Venezia, Ravenna, Civitavecchia, Napoli, eccetera. Il quadro era di "totale follia". Tutti gli armatori che incontravamo ci dicevano: "se volete che aumentiamo i volumi dovete fare investimenti a terra, nei collegamenti dell' ultimo miglio e velocizzare i controlli". Su queste due voci avevamo zero finanziamenti ed invece varie centinaia di milioni di euro destinati agli ampliamenti a mare considerati oggi da tutti assolutamente inutili quando non figli, ovviamente, di vicende selettive, specifiche per il singolo scalo. Nel contratto di programma di Rfi non erano previsti specifici investimenti sui collegamenti riguardanti l'ultimo miglio ferroviario. In questa direzione, più in generale, ne erano stati fatti addirittura là dove non servivano senza alcuna logica di prioritarizzazione basata sui nodi di aggregazione delle merci.
Non c'era nessun investimento per la velocizzazione dei controlli, per una loro digitalizzazione. C'era un regime francamente insopportabile di commistione - ha proseguito Ivano Russo - tra pubblico e privato nei "vecchi" Comitati portuali in cui nei fatti il concedente decideva di assegnarsi la concessione, decideva i termini di mercato nei quali operare. Era poi singolare il fatto che quando si discuteva di quella particolare concessione quel soggetto uscisse dalla stanza. Roba che fa ridere i bambini delle scuole elementari. Era un consesso nel quale chi vi partecipava non organizzava le condizioni di mercato per tutti, ma solo per chi ne faceva parte. Era più che banale, più che naturale. Avevamo una media di 17 anni per l'adozione di un Piano regolatore portuale, una media tra 5 e 7 anni per fare un dragaggio. Era un sistema collassato dal punto di vista dei numeri, dell'efficienza, del rating internazionale, dal punto di vista delle autorità portuali. Questa cosa, giusto per non addossare responsabilità individuali a nessuno, è figlia di una storia economica che nel suo ultimo deterioramento ha portato a questi risultati ». Fin qui la prima parte dell'analisi di Ivano Russo tesa a cercare di far capire dove oggi si è arrivati partendo proprio dalle difficoltà da superare. «I porti italiani, così come i porti mediterranei - ha continuato Russo - sono i porti della borghesia mercantile. Sono storicamente fondati su compravendita, smercio, dazi, gabelle, su una attività commerciale della borghesia mediterranea che non ha nulla a che vedere con la logica dei porti del Nord che nascono a supporto della rivoluzione industriale, manifatturiera. Nascono già come un asset di una filiera logistica a servizio dell'industria. Se noi non partiamo da qui, da una tema di storia plurisecolare, di storia economica del Paese, non si capisce perché eravamo arrivati a quel punto che prima ho descritto. Nei porti italiani storicamente quando arrivavano le merci, quando ad esempio dalla Persia giungevano a Venezia le stoffe e i tappeti, una volta sbarcate non era più un problema di nessuno. Era cosa che riguardava solo chi le portava via o chi le aveva comprate. Questo è un Paese che non ha in testa la logistica, che non ha in testa le connessioni, che guarda solo al mare. Ed è così che è arrivato in ritardo su tutte quelle che sono oggi le strategie vincenti della portualità.
E' un Paese che è arrivato all'unità qualche secolo dopo gli altri. Mentre per quelli del Nord parliamo di "porti nazioni", e che nazioni se pensiamo ad Amburgo per la Germania, ad Anversa per il Belgio, a Rotterdam per l'Olanda, più imperi che nazioni, per l'Italia parliamo invece di un Paese che fino a meno di due secoli fa era la sommatoria di piccoli regni, ducati e granducati, in guerra tra loro.
In questi due anni ho girato tutti i porti italiani. Sono stato in ognuno anche due o tre volte. A Livorno si parla dei pisani, a Napoli dei salernitani, a Catania degli augustani: siamo davanti ad un delirio che logisticamente non ha senso. C' erano tanti soldi pubblici impegnati solo per fare ampliamenti lato mare che non servono a nessuno, in un regime conflittuale tra porti, tra strutture poste a venti chilometri di distanza, con gente che si odia, che sarebbe disposta "a vendersi la mamma" per fare un dispetto al porto vicino. Oggi quello è un sistema morto. Al cluster marittimo abbiamo rivolto fin dal primo giorno, l' 8 Aprile 2015, un appello. Il ministro Delrio ha detto: « Usciamo dalla logica conflittuale pubblico - privati ». E' una logica che dà idea di una contrattualistica sindacale permanente su decine di piccole questioni. Abbiamo chiesto loro di provare insieme a fare un patto per ribaltare come un calzino questo sistema. Mettere al centro le questioni dell'ultimo miglio, della digitalizzazione, della semplificazione dei controlli, imporre una riduzione da 25 Autorità portuali a 15, addirittura includere in esse tutti i 57 porti di rilevanza nazionale, far perdere loro un pezzo del vecchio potere quando si tratta di coordinare gli investimenti strategici che invece si decidono a Roma. Tutto ciò, ha concluso Russo, significa andare nella direzione di una più integrata visione strategica che è sempre mancata nella storia italiana. E un lavoro di grande fatica quello fin qui fatto, perché stiamo andando controcorrente, contro una storia che ha radici profondissime nelle dinamiche economiche e nella geografia politica di questo Paese».

Litorale

'Darsena Europa a Livorno Scarse garanzie per Pisa'

«SIAMO delusi – osserva il presidente del Sib Confcommercio, Fabrizio Fontani – per lo svolgimento e le conclusioni dei lavori del consiglio comunale sull'ordine del giorno "Realizzazione Darsena Europa - aggiornamenti e impatti sul litorale pisano. Come possiamo stare tranquilli alla luce delle dichiarazioni del dirigente dell'Autorità Portuale di Livorno Ingegner Claudio Vanni, che dopo aver rassicurato circa le possibili ricadute dei fenomeni erosivi sul litorale pisano, ha ammesso che gli studi realizzati finora ci lasciano tranquilli, ovviamente si tratta solo di studi preliminari. Preliminari, eppure se ne parla da anni, ripetutamente la nostra associazione ha sollecitato garanzie e una attenta valutazione per scongiurare eventuali riflessi negativi».

La Gazzetta Marittima

Dibattito aperto sulle proposte Guillain per Livorno

LIVORNO – Da marzo a luglio 2016 si è svolto il primo Dibattito Pubblico Regionale sui progetti di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno, in particolare sul progetto della prima fase della Piattaforma Europa e sul masterplan dell'area della nuova Stazione Marittima. Alla conclusione del dibattito pubblico, la responsabile Sophie Guillain ha redatto una relazione finale dando conto di tutti gli argomenti emersi, e l'Autorità Portuale di Livorno ha risposto per scritto recependo la maggior parte delle indicazioni emerse dal processo. Tutti i documenti sono consultabili sul sito www.dibattitoinporto.it

Rispondendo ad una delle richieste avanzate dai partecipanti, L'Autorità di Sistema Portuale Alto Tirreno, in intesa con l'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione, si è impegnata ad organizzare un incontro annuale di monitoraggio per fare il punto e informare la comunità di attori e cittadini sull'avanzamento dei progetti e della considerazione del Dibattito Pubblico. L'assise si terrà venerdì 20 ottobre dalle 15 alle 18,30 in Fortezza Vecchia. L'incontro sarà anche l'occasione per fare il punto sulla normativa relativa al Dibattito Pubblico, già attivo e in via di sperimentazione a livello regionale e recentemente introdotto anche dal nuovo Codice dei Contratti nella normativa nazionale.

La Gazzetta Marittima

Da Pisa Fratelli coltelli

LIVORNO – Passano gli anni, addirittura i secoli, ma a quanto pare tutto passa – Panta Rei sosteneva Eraclito – meno lo stupido egoismo dei campanili. Scusatemi la rabbia: ma a fronte della levata di scudi dei pisani contro il progetto della Darsena Europa del porto labronico, viene davvero da chiedersi se ci sono o solo lo fanno.

Forse l'avrete letto sui giornali. Se no, ve lo sintetizzo io. Nei giorni scorsi a Pisa lo stesso sindaco e una parte importante dei partiti – di sinistra e di destra, in questo sono accomunati – hanno partorito un incredibile documento contro il progetto della Darsena Europa, sostenendo che minaccia le spiagge di Tirrenia. Capito? Dopo quasi dieci anni che se ne parla, adesso che il progetto è pronto a partire a Pisa ci si sveglia temendo per la stagione balneare. E si svegliano non i soliti quattro scemi del NIMBY (Not in my backyard) ma le istituzioni. Le stesse, per dirla tutta, che per anni hanno tenuto aperte le sgangherate porte vinciane malgrado compromettessero i fondali della Darsena Toscana e limitassero il pescaggio delle navi destinate al cuore pulsante del nostro porto. Le stesse che attraverso l'Ente Parco di Migliarino gestiscono – parola grossa e colma d'ironia – le nostre secche della Meloria, abbandonandole alla spazzatura e al degrado ma ormai pronte addirittura a chiedere un ticket d'ingresso. Le stesse…

Mi fermo qui. E poi a Pisa hanno avuto il coraggio di dichiararsi fratelli amareggiati dei nostri alluvionati, travolti dalla marea di fango piovuta dalle loro colline. Fratelli? Come dice il proverbio, fratelli coltelli. Ora aspettiamo che dalle istituzioni livornesi si risponda, cosa ancora non registrata. Se abbiamo un cuore, ovvio: e specialmente dei c…i.

Antonio Fulvi

Darsena traghetti, niente processo: tutti prosciolti

Il gup Marasca non ha accolto alcuna richiesta del pm Migliorini: non luogo a procedere per i 16 indagati perché il fatto non sussiste. Non commisero alcun reato né l'allora presidente dell'Authority Pasqualino Monti, né l'ex segretario generale Maurizio Ievolella, i dirigenti e in funzionari dell'ente, ma neppure gli imprenditori Lo Monaco e De Amicis o la Rogedil dei fratelli Azzopardi, che operò correttamente nella direzione dei lavori. Finisce in una bolla di sapone una indagine costata 6 milioni di euro e che ha cambiato i destini del porto e delle persone coinvolte

CIVITAVECCHIA - Non luogo a procedere perché il fatto non sussiste, per nessuno dei 16 indagati. Resterà nella storia della cronaca giudiziaria locale la decisione del Gup Massimo Marasca, presa ieri dopo una camera di consiglio relativamente breve, sull'inchiesta relativa alla darsena traghetti.
Un caso che rimarrà altrettanto impresso nella memoria e nelle cronache, per quello che ha significato, per come è nato, si è sviluppato, con risvolti importanti nella vita politica e non solo di Civitavecchia e, da ultimo, per l'esito che nessuno si aspettava e che nemmeno gli indagati, in cuor loro, forse osavano sperare, dopo le richieste del pm Allegra Migliorini, che ha preso il posto del sostituto procuratore della Repubblica Lorenzo Del Giudice, che aveva condotto tutta l'inchiesta. Che il 3 giugno del 2014 culminò nel blitz :dei carabinieri del Noe, che su mandato del pm sequestrarono l'area del cantiere delle opere strategiche del porto di Civitavecchia, aggiudicate a seguito di gara d'appalto all'Associazione temporanea d'imprese composta da Itinera spa, Impresa Pietro Cidonio, Grandi lavori Fincosit e Coopsette Società cooperativa per l'importo di oltre 130 milioni di euro. Nel mirino della

Procura di Civitavecchia finirono prima 9 persone, con l'accusa di frode nelle pubbliche forniture realizzata in concorso tra loro e con altri in corso d'identificazione, ai danni della stazione appaltante, cioè l'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta che, nel frattempo si costituì parte civile. Successivamente furono iscritti sul registro degli indagati anche i vertici di Molo Vespucci oltre a società di subappalto per l'ampliamento del primo lotto per il prolungamento antemurale Cristoforo Colombo, la Darsena servizi e quella Traghetti.Un elemento che destò da subito stupore fu l'esclusione, fin dall'inizio, delle imprese appaltatrici da ogni ipotesi di reato.

Non ci sarà alcun processo, perché semplicemente secondo il giudice non è stato commesso alcun reato. Da nessuna delle persone coinvolte: non dagli operai e dagli imprenditori Pietro Lo Monaco, Simone e Andrea De Amicis (e da Francesco Grassi, Silvano Giannoni e Mauro Bellucci) che dunque – come avevano sempre sostenuto – avevano fornito regolarmente la pietra per la darsena e non "monnezza" come ingenuamente e semplicemente diceva in una telefonata intercettata un autista a proposito di un po' di pietrisco mischiato alla roccia più grande e che secondo l'accusa avrebbe invece fatto riferimento a veri e propri rifiuti o a materiale non conforme al capitolato. Tutte supposizioni, partite da due esposti che diedero vita ad oltre 3 anni di veleni e indagini, che nei fatti e nelle perizie non hanno trovato alcun riscontro. Corretto è stato riconosciuto quindi il comportamento della direzione lavori, come nella sua deposizione fiume ha spiegato, smontando punto per punto le migliaia di pagine di relazioni e intercettazioni, l'ingegner Alessandro Guerra della Rogedil, prosciolto insieme a Franco Portoghesi e ai rappresentanti della società, Edgardo e Guido Azzopardi.

Nessun reato neppure da parte dei vertici, dei dirigenti e dei funzionari dell'Autorità Portuale: dall'allora presidente Pasqualino Monti, al quale era comunque contestato solo un presunto falso ideologico, all'ex segretario generale Maurizio Ievolella, che all'ente, in relazione ai dragaggi necessari all'opera, ha fatto risparmiare diversi milioni di euro assumendosi la responsabilità di alcuni atti facenti parte del complesso procedimento amministrativo connesso all'appalto da oltre 130 milioni di euro.

Regolari anche le procedure di gara e le condotte tenute dai dirigenti Massimo Soriani e Giuseppe Solinas, dal funzionario Ferruccio Bonaccioli e dalla consulente Maria Letizia Nisita.

Insomma, la maxi inchiesta sul porto, dopo quasi 4 anni di indagini, 6 milioni di euro spesi tra perizie, carotaggi e intercettazioni telefoniche e ambientali, si è rivelata una gigantesca bolla di sapone: non solo non ci sarà nessun colpevole a cui addebitare i ritardi dell'opera, le penali (l'impresa ha chiesto oltre 200 milioni), i costi di giustizia, ma non ci sarà proprio alcun processo. Senza contare che nessuno risarcirà i danni subiti da chi si è trovato al centro di un caso così eclatante senza colpa e da chi, principalmente per questa indagine, è stato di fatto destituito dal proprio incarico, come il presidente dell'Authority Pasqualino Monti, che all'epoca era in piena corsa per la propria riconferma a Molo Vespucci. Prima i veleni politici di una parte del Pd, con Pietro e Marietta Tidei in testa, poi lo scontro violentissimo con Gianni Moscherini, da cui è nata anche un'altra inchiesta, che invece culminerà in un processo (per quanto a sua volta già molto ridimensionato nella gravità dei fatti, rispetto alle premesse iniziali), fino al clamore giudiziario di quest'ultima vicenda, hanno fatto sì che Monti dovesse lasciare la guida del porto di Civitavecchia, per essere successivamente nominato presidente a Palermo, cambiando la storia e le prospettive future del porto di Roma, dove poi è stato nominato Francesco Maria di Majo.

Una storia che non potrà essere riscritta neppure da questa coraggiosa sentenza del giudice Marasca e sui cui retroscena ora sarà necessario fare la dovuta chiarezza.

AdSP Mar Ionio: avviso per selezione Organismo Indipendente di Valutazione monocratico

(FERPRESS) – Taranto, 10 OTT – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto comunica che intende dotarsi di un Organismo Indipendente di Valutazione monocratico per il triennio 2018/2020 mediante procedura comparativa per titoli e colloquio, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 14 del D.lgs. n. 150 del 2009 e secondo le modalità di cui al Decreto del Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione del 2 dicembre 2016, come modificato dal Decreto del 20 giugno 2017.

Sbarchi-imbarchi con Albania come eliminare la congestione

BARI - L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale è passata alla fase operativa per risolvere radicalmente il problema della congestione del traffico con l'Albania. A tale scopo, il presidente Ugo Patroni Griffi, ha riunito le autorità preposte ai controlli di frontiera nel porto di Bari: Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Ufficio delle Dogane, e il console generale dell'Albania, Adrian Haskaj, al fine di condividere le scelte individuate per risolvere le criticità alla base dei ritardi nelle operazioni di imbarco e sbarco da e per il Paese delle Aquile. L'esponenziale aumento del traffico commerciale con l'Albania con i possibili riflessi sulle attività di controllo, non è l'unico fattore. Dall'incontro tecnico è emerso, infatti, che dovrebbero essere meglio regolamentati il flusso informativo relativo agli accosti e le operazioni da svolgersi durante la permanenza in porto dei traghetti. «L'AdSp - ha commentato il presidente Patroni Griffi - per risolvere l'atavico problema infrastrutturale che affligge il porto ha già predisposto un progetto operativo per l'ampliamento della stazione marittima. Progetto che attraversa ora la sua fase operativa, passando dalla conferenza di servizi disposta per domani. Verranno, inoltre, attuati i provvedimenti amministrativi richiesti dai presenti per rendere la struttura funzionale ed efficace rispetto alle esigenze rappresentate». Le autorità presenti si sono dichiarate disponibili ad anticipare di un'ora, alle ore 7.00, le operazioni di arrivo e sbarco passeggeri, chiedendo tuttavia che al fine di evitare un inutile spreco di risorse pubbliche l'Autorità emani una apposita ordinanza sulla comunicazione dei programmi delle linee traghetti e che le informazioni circa la riconfigurazione dei programmi già comunicati siano conformi alla medesima. Tale misura viene auspicata innanzitutto dal Console di Albania e considerata idonea a ridurre ogni disagio per i passeggeri in transito da e per tale paese. Disagio peraltro che lo stesso Console ritiene già essersi di molto ridotto nella stagione 2017 rispetto alla precedente 2016. Ufficio delle Dogane, Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza hanno comunque assicurato massima celerità nei controlli anche nel varco AC3, attualmente utilizzato solo parzialmente. Il varco AC1, invece, dopo gli interventi di adeguamento tecnologico che predisporrà l'Ufficio delle Dogane, sarà totalmente funzionale ad ospitare le operazioni di controllo.

INFRASTRUTTURE AI DISAGI SOLLEVATI DALLE AUTORITÀ ALBANESI IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE RISPONDE CON I PRIMI INTERVENTI

Il porto innesta la quarta presto sbarchi più veloci

Nel 2018 impennata del traffico crocieristico: +21,2% di passeggeri

Ai varchi corsie in più e differenziate. Un nuovo padiglione amplierà la stazione marittima

● Sbarchi lumaca? Ecco le misure del presidente dell'Autorità portuale Ugo Patroni Griffi: varchi ristrutturati nel giro di sei mesi al massimo, con corsie in più e differenziate per portare sotto le due ore il tempo medio degli sbarchi. Più corridoi anche per i passeggeri ai quali sarà destinato un nuovo padiglione della stazione marittima. E le previsioni 2018 indicano una crescita di crocieristi del 21,2%

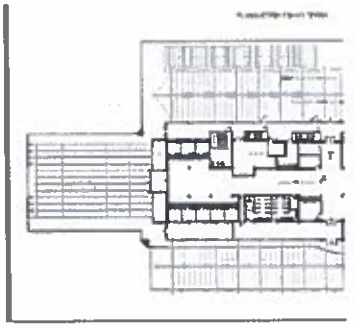
DEVITO E ALTRI SERVIZI IN II E III =>

LAVORI PUBBLICI

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE

«Non abbiamo un numero sufficiente di banchine, possiamo solo ottimizzare l'esistente Ed è quello che abbiamo cominciato a fare»



Porto, una mini rivoluzione sbarchi più veloci ai varchi

Patroni Griffi: più corsie e un nuovo fabbricato nella stazione marittima

GIANLUIGI DE VITO

● Ingrana la quarta il Porto lumaca. E promette sbarchi col veicolo al massimo entro due ore dall'accesso.

Due varchi rifatti a mo' di casello d'autostrada. Soprattutto più corsie canalizzate: cinque nel varco 1 (quattro, più una d'emergenza) il più grande; tre nel varco 2 (due più una d'emergenza), il varco più piccolo. Il porto ingrana la quarta per evitare l'imbuto di auto e camion che costringe nei giorni di traffico intenso ad attese non inferiori alle due ore e mezza (più di quattro ore, nelle giornate di picco). Risultato finale: fuori dal porto in meno di due ore.

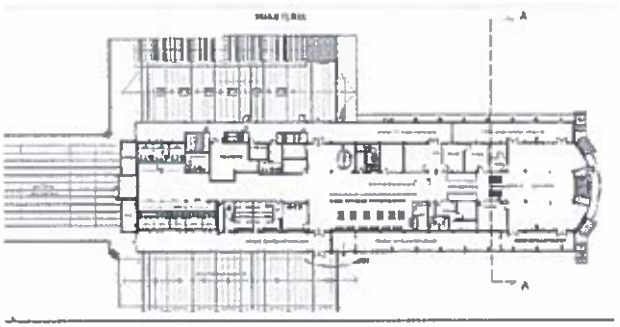
L'altra mini-rivoluzione, per certi versi più consistente, è quella che accadrà all'interno della stazione marittima di molo San Vito. Ed è destinata ad evitare che si ripeta l'inferno estivo di passeggeri in fila anche per quattro ore. I due corridoi per i controlli vengono risistemati in modo da ottenerne due in più. Non solo. Contemporaneamente viene avviata la procedura per rendere cantierabile il progetto di un nuovo padiglione di 700 metri quadrati, attiguo al fabbricato che ospita la stazione marittima. Una volta realizzato, è qui che saranno trasferite definitivamente tutte le procedure di controllo allo sbarco e all'imbarco: in totale saranno attivi cinque corsie. Negli spazi liberati del fabbricato esistente saranno riorganizzate le zone di attesa (e la sala rimpatri), ma soprattutto saranno risistemati gli uffici per Dogana, Finanza e Polizia di Frontiera.

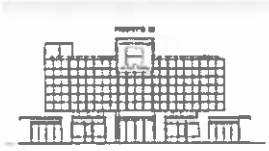
Fine della trasmissione. Di più, per ora, non si può. Perché il turboporto degno di una capitale del Sud del Mediterraneo è legato ad altro, al raddoppio (disegnato in maniera nuova e più ecologica) dell'area di Marisabella.

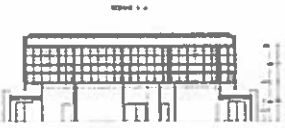
La mini-rivoluzione non è affatto poca cosa: richiede un investimento complessivo di un milione e 250mila euro. Fondi già nelle casse dell'Autorità portuale, immediatamente spendibili. Si tratta comunque di interventi infrastrutturali, quindi il tempo ce ne vorrà. Quanto? Prima dell'estate i varchi con le nuove corsie, entro la fine del 2018 il nuovo padiglione: questa la previsione fatta dai tecnici dell'Autorità portuale.

I dettagli di questo cronoprogramma di interventi è stato presentato dal presidente dell'Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi ieri pomeriggio. E non a caso. Il giorno prima, lunedì 9, il presidente aveva riunito Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Ufficio delle Dogane e il console generale dell'Albania, Adrian Haskaj, per spegnere una miccia innescata dall'ira albanese, dopo le cronache quotidiane di disagi continui nelle operazioni di sbarco sia per i passeggeri a piedi sia per quelli in auto e soprattutto per gli autotrasportatori. Ai cieffoni polemici delle autorità albanesi, triangolati attraverso i giornali dal console Haskaj, si è aggiunta una levata di scudi da parte di armatori e compagnie marittime. In una riunione promossa proprio da Haskaj, armatori e agenti marittimi hanno ribadito il «no» all'ipotesi di un arrivo delle navi scaglionato e dilatato, in modo da evitare imbuti. Un'ipotesi del genere, a giudizio di armatori e agenti marittimi, metterebbe fuori mercato il collegamento Durazzo-Bari, privilegerebbe solo le compagnie che arrivano prima o quanto meno in orari comodi. Problema commerciale. Che rischia di mettere sabbia a un ingranaggio che si sta faticosamente costruendo per migliorare il traffico merci e passeggeri sulla rotta Italia Albania. Ma che rimane un problema di «parte», e cioè delle compagnie e che pertanto deve misurarsi col resto dei problemi, come quello legato alle dimensioni del porto e alla necessità di mantenere sempre alta l'asticella dei controlli verso chi approda di Paesi extra-Schengen, specie in questo clima di paure terroristiche.

Spiega Patroni Griffi: «Il porto di Bari non ha un numero sufficiente di banchine per accogliere in maniera ottimale il traffico ro ro (quello legato ai traghetti, ndr) e quello crocieristico. Ci vor-







I PROGETTI Le tavole del fabbricato che ospita la stazione marittima di molo San Vito. In alto a sinistra, a colori, gli spazi che saranno curati e risistemati. Sotto, il presidente dell'Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi

rebbe un numero maggiore di accosti separati, Schengen ed extra Schengen. Per ora si può solo ottimizzare l'esistente. Ed è quello che ho cominciato a fare».

Il problema dei varchi col contagocce che rendono d'inferno gli sbarchi dall'Albania nelle giornate di picco non è un nodo recente. A luglio ed agosto è esploso. Ma assieme agli sbarchi lumaca sono cresciuti i respingimenti, 400 a maggio, a Durazzo si faceva partire anche chi non aveva le carte in regola per entrare in Italia, costringendo le autorità italiane a intensificare le operazioni controlli. Il che ha contribuito a ritardare le operazioni di sbarco.

I respingimenti sono via via diminuiti: 80 ad agosto, quasi azzerati a settembre. L'altra sponda vigila di più. Ed ecco allora che diventa più facile accelerare i tempi, specie poi se aumentano le corsie di sbarco.

Ma c'è un altro nodo, sollevato dal console albanese e dalle compagnie di navigazione «aprire» il porto un ora prima, alle 7 e non alle 8. Patroni Griffi ha incassato la disponibilità di tutti i soggetti, a cominciare dagli ufficiali della Dogana. Che già adesso per due volte a settimana operano di notte per le verifiche su una nave proveniente dalla Turchia.

Basteranno l'anticipo di un'ora e i varchi con più corsie se poi si verifica quello che è già successo per molti mesi del 2017 e cioè che le navi non hanno rispettato gli orari comunicati? Chi paga lo spreco di denaro pubblico quando portuali, Polizia, Dogana, Capitaneria e Guardia di Finanza attendono a braccia conserte i ritardatari o fanno straordinari per portenze posticipate? Patroni Griffi fissa i paletti: un'ordinanza nelle prossime ore darà valore giuridico alle comunicazioni degli orari da parte delle compagnie. Come dire: comunichino come vogliono gestire gli orari. Ma chi infrange paga.

» CONTINUA DA PAGINA I

● "Bisogna rimboccarsi le maniche per l'interesse nazionale - ha detto il Ministro -, non esiste l'interesse locale se non è coniugato e vissuto come interesse nazionale. E l'interesse nazionale si può coniugare solo lavorando insieme, non competendo tra di noi ma con il sistema globale" Poi, rassicurando Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema del Mare Ionio, ha aggiunto: "Noi abbiamo messo in campo una possibilità per Taranto di ricompetere". Taranto con il duo DistriPark e la Piastra logistica avrà certamente la sua Area Economica Speciale.

Un consiglio, quasi una preghiera, per cominciare ad essere uniti come quel "Sistema Puglia". Non serviranno proclami, progetti inconcludenti o cercare di confondere l'opinione pubblica con altri problemi secondari. Non dobbiamo cambiare l'ordine degli attori: quelli conosciuti non hanno prodotto molto, proviamo a sostituirli con dei nuovi, magari migliori.

"Le Zes - ha detto dal canto suo il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi - sono un'occasione per la crescita del territorio, un treno che passa una volta sola. Si devono avere strutture adeguate alla crescita dell'economia e si deve defiscalizzare un'economia sana, quali strumenti attrattori della ricchezza. E, infine, bisogna riportare nell'agenda il Corridoio VIII".

Spetta a noi, presidenti, operatori, commercianti, politici e cittadini mettere da parte futili guerre campanilistiche e cominciare a ragionare come una città, portuale-logistica, che vuole essere protagonista anche nel Sistema Europa.

Salvatore Carruezzo*

*Direttore de «Quotidia»

in breve

L'IRA DELLA CGIL

«Minniti vuol chiudere il Cara» Protesta in piazza il 16 ottobre

Il 16 ottobre, a partire dalle 9, i lavoratori del Cara di Bari protesteranno davanti Palazzo di Governo contro un bando di gara contestato dalle organizzazioni sindacali, che non garantisce continuità occupazionale ai circa 170 lavoratori attualmente impegnati nel servizio. «Negli scorsi incontri con il prefetto avevamo manifestato la necessità, spiega Domenico Fiero - segretario generale Fp Cgil Bari - di approfondire alcuni passaggi poco chiari del nuovo bando di gara direttamente con il Ministero. Purtroppo, a detta della Prefettura, il Ministero ha preferito non rispondere. Oggi, a distanza di qualche settimana, apprendiamo che il ministro Minniti palesa una sua volontà precisa: chiudere entro un mese il Cara di Bari». Sindacato «sconcertato» dunque. Ben più sconcertato tra i lavoratori. La Cgil pertanto chiede «immediatamente un tavolo di confronto con il prefetto e con il sindaco di Bari perché si possa gestire questa fase di transizione con tutte le garanzie per la continuità lavorativa degli operatori che per anni sono stati delegati a fronteggiare drammi umani e sociali».

CHIESTA L'AUDIZIONE DI LEO

Vertenza Santa Maria M5S: «L'assessore spieghi»

Scade domani il termine per la possibile conclusione della vertenza dei 46 ausiliari della clinica Santa Maria. «Ci auguriamo - dichiarano i consiglieri regionali del 5 Stelle Antonella Laricchia, Mario Conca e Marco Galante - che la vicenda si risolva positivamente in sede di contrattazione sindacale e torniamo a chiedere la calendarizzazione immediata dell'audizione dell'assessore Leo in Commissione Sanità».

L'ON. GINEFRA
Interrogazione ai ministri Delrio, Alfano e Minniti

«Un milione di passeggeri subito interventi risolutivi»

«Sostenere gli sforzi dell'autorità portuale per avviare le opere già da tempo progettate per aumentare i varchi di controllo e migliorare la qualità dei servizi Definire comuni standard di sicurezza intensificando la collaborazione tra le forze di polizia e i sistemi doganali dei paesi interessati - a cominciare dall'Albania - individuando tutte le possibili soluzioni per agevolare il flusso dei passeggeri e delle merci. E rafforzare la cooperazione tra Istituzioni centrali e enti locali con il coinvolgimento di tutti gli attori per individuare e risolvere le problematicitache investono il Porto di Bari»: è quanto chiede in un' interrogazioneparlamentare con risposta in Commissione (sarà il presidente della Camera, Laura Boldrini a indicare in quale delle commissioni instradare la risposta), presentata dall'on. Dario Ginefra e rivolta ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, dell'Interno, Marco Minniti e degli Esteri, Angiolino Alfano.

Ginefra motiva così la necessità di assecondare misure e interventi che migliorino il flusso non solo commerciale lungo la rotta Bari-Durazzo: «L'incremento del traffico passeggeri e della movimentazione merci tra il Porto di Durazzo e il porto di Bari - scrive il parlamentare - è in costante aumento negli ultimi anni e raggiunge picchi nel periodo estivo quando gli emigranti albanesi rientrano da tutta Europa nel loro paese per le vacanze con oltre 5 mila partenze giornaliere mentre su base annua si sfiora il milione di passeggeri». E ancora: «Il governo della Serbia ha annunciato in più occasioni che con il completamento della nuova autostrada che collegherà Belgrado a Durazzo i traffici commerciali del paese riutilizzeranno in Adriatico dal Porto di Durazzo che è già porto di riferimento della Macedonia e del Kossovo. Negli ultimi anni grazie alle intese a livello governativo sono state risolte importanti questioni come la tassazione sulla movimentazione merci dall'Albania che penalizzavano i traffici commerciali mentre le congiunte sollecitazioni verso i gestori dei collegamenti marittimi hanno sensibilmente migliorato gli standard di qualità delle navi in esercizio. Il Porto di Durazzo sta diventando il porto di riferimento - spiega ancora Ginefra - dei Balcani sud occidentali e Bari la porta di accesso all'Europa di questa area regionale e non solo dell'Albania. Grazie al sostegno dell'Ue e del governo italiano il Porto di Durazzo ha beneficiato di interventi radicali di ristrutturazione e riorganizzazione che hanno notevolmente migliorato la qualità del servizio.

Ed è per queste ragioni che disservizi e disagi al porto di Bari non possono più ripetersi. «Si registrano - scrive il deputato del Pd - problematicità legate all'esiguo numero di varchi di controllo (6 a fronte dei 28 di Durazzo) che creano disagi nel deflusso dei passeggeri e delle merci».

Come dire, una soluzione va trovata e subito. Perché «il Porto di Bari non è un problema locale ma nazionale e europeo».

Intanto ieri, le prime risposte sono arrivate. Dal presidente dell'Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi. Che ha presentato le prime misure per rendere più funzionali i varchi e veloci le operazioni di sbarco. Insomma, maniche rimboccate per evitare del porto lumaca si faccia un caso di Stato. *fg.d.v.*

LA STAZIONE MARITTIMA Nuovi spazi saranno sistemati ai lati

COMUNE DI BARI
AVVISO DI AGGIUDICAZIONE
GARA 3160/26
Si informa che la procedura aperta relativa a Servizi e di trasporto alunni diversamente abili frequentanti le scuole d'infanzia, primarie e secondarie di 1° grado di cui al bando pubblicato sulla GURI V Serie Speciale n 3 del 09.01.2017 - è stata aggiudicata alla DONATO TRASPORTI S.R.L. per l'importo di € 462.803,00 oltre IVA.
IL DIRIGENTE
Avv. Pierina NARDULLI

Gazzetta del Sud

Soriero (Pd)

Second Zes del tutto inutile basta il porto di Gioia Tauro

«Sulle Zes bisogna approfondire il confronto, senza riproporre logiche superate. Gli enti locali, anziché costruire piattaforme per lo sviluppo, imboccano la scorciatoia delle questue e delle transumanze per chiedere più soldi a Roma». L' ha detto Pino Soriero in una conferenza stampa nella sede dell' associazione "Il Campo".

L' ex sottosegretario ai Trasporti ed ex presidente del Comitato interministeriale per il porto di Gioia Tauro, ha affermato: «Non si può continuare a discutere contrapponendo le aree della Calabria. I sindaci di Catanzaro e di Lamezia hanno voluto banalizzare un grande tema. Oliverio ha ricordato i criteri definiti dalla legge che è chiara sui modi per organizzare una Zes. Gioia Tauro, che ha un porto "core hub", ha le caratteristiche per acquisire le agevolazioni doganali e fiscali previste. A che serve una seconda Zes? Per dividere la Calabria? Non si tratta di una chiusura del ministro Claudio De Vincenti e del governatore Mario Oliverio».

Secondo Soriero «occorre avere una visione unitaria regionale dei punti di forza e delle funzioni, con Catanzaro capoluogo al centro come direttrice urbana dei processi di sviluppo regionale. Chi rappresenta la città capoluogo della Calabria deve essere all' altezza delle funzioni direzionali del capoluogo della regione». Lamezia, con il più grande aeroporto regionale, per Soriero «deve svilupparsi come nodo strategico della logistica e del trasporto delle merci via cargo. Ai sindaci di Catanzaro e Lamezia chiedo: ma voi avete le carte in regola? Quali proposte avanzate?

Dove sono i piani di sviluppo, i Psc di assetto del territorio?».

Soriero ha proposto, a sostegno della Zes a Gioia Tauro, che come Autorità portuale ricomprenderà anche i porti di Crotone e Corigliano Calabro, «una filiera territoriale logistica Lamezia-Catanzaro-Crotone per raccordare le attività di trasporto, le aree di stoccaggio delle merci e le imprese, filiere territoriali e un "cluster" di ricerca con le università. Con un coordinamento tra Provincia, Camera di commercio e comuni con le forze sociali in campo».

Domani sera in Consiglio il progetto che si vuol portare avanti con il Gruppo Franza

Hub porto, confronto e obiettivi

In Aula il sindaco Formica, tre predecessori e l' Authority. Intanto FI incalza

milazzo «Domani sera l' Autorità portuale oltre a parlarci dell' Hub porto che si vuole realizzare assieme ai privati tra il Centro mercantile, l' ex Montecatini e il waterfront di via Tonnara, dovrà darci notizie certe sulla ripresa dei lavori di completamento della banchina XX Luglio, annunciati per settembre e slittati ancora e sul piano regolatore generale. Non è possibile andare avanti infatti senza una programmazione che chiarisca come questo porto debba, se realmente dovrà ancora farlo, svilupparsi».

La presa di posizione è di Forza Italia che in una nota sottoscritta anche dai suoi esponenti consiliari rileva che il confronto con le forze politiche presenti in Aula dovrà servire a capire cosa esattamente si vuole fare quando si parla di "Hub Milazzo", se c' è una ipotesi nascosta di autoporto o di traffico commerciale di grandi proporzioni e l' impatto che tale progettualità che la società Centro mercantile assieme al Gruppo Franza intende proporre per la città di Milazzo per il futuro. «Abbiamo appreso che sono stati convocati i sindaci delle ultime quattro Amministrazioni - conclude la nota - speriamo che siano presenti, lo riteniamo un dovere civico in maniera tale che ciascuno rappresenti la propria posizione in merito allo sviluppo del porto».

È ancora una volta Forza Italia dunque ad entrare "a gamba tesa" contro l' Authority, rea di «non tenere in alcun conto le esigenze della città». Gli esponenti azzurri fanno anche riferimento alla protesta annunciata dai portuali per la mancanza di lavoro e sottolineano che «tale situazione sarà amplificata quando Milazzo dipenderà da Gioia Tauro.

Abbiamo appreso che il sindaco è stato a Palermo in Commissione Ars. Qualcuno ha chiesto che riferisca all' Aula consiliare. Noi invece diciamo che non basta il resoconto ma occorre agire e l' unico strumento a disposizione è il ricorso al Tar. Facciamolo».

Anche il consigliere Antonio Foti rivendica «il diritto delle comunità locali siciliane, in questo caso Messina-Milazzo, di vedere investiti sui propri territori, almeno in parte, i canoni e i proventi frutto di concessioni e di attività che incidono profondamente sulla qualità della vita del nostro comprensorio».

Insomma l' accorpamento del Sistema portuale di Messina e Milazzo con il porto di Gioia Tauro, in un unico ente guidato dal porto calabrese, non risponde a logiche di buon senso, gestionali, di efficienza.

Al contrario sembra una decisione figlia di giochi politici al ribasso, di una difesa miope degli interessi locali, incapace di maturare un sguardo di prospettiva. (r.m.)

I numeri

L' operazione Piastra logistica di Tremestieri ha un valore di 65 milioni di euro con un cofinanziamento pubblico di 38,8 mln a valere sul Masterplan Messina. Si tratta della voce più alta di tutto il plafond del Patto firmato da Renzi e Accorinti. L' area interessata sarebbe di 115.000 metri quadri e si svilupperebbe, da Zafferia a S.Lucia, tra la statale ed il mare. Nascerebbero tre strutture, una di stoccaggio del secco, una del freddo (dai +12 ai -23) e una della Dogana. Previsto un collegamento diretto con la Ferrovia e con lo svincolo di San Filippo, oltre che con il nuovo porto, dove le merci potrebbero arrivare. L' autorità portuale di Messina si è anche resa disponibile a inserire nella progettazione strategica richiesta dal Ministero la "via del mare", il collegamento fra la piastra e il porto di Tremestieri.

La Gazzetta Marittima

Dall'Italian Cruise Day atteso rilancio nel 2018

PALERMO – La possibilità per l'Italia di accogliere un traffico crocieristico in deciso aumento su scala globale grazie al prossimo varo di nuove navi. E ancora, la necessaria collaborazione tra porti, compagnie, amministrazioni pubbliche, comunità locali e i molti operatori attivi nel comparto, per porre le basi di una crescita solida e sostenibile della crocieristica.

Infine, la necessità per i porti nazionali di adeguare la dotazione infrastrutturale e il set di servizi (tra cui, ad esempio, la possibilità di utilizzare nuove soluzioni di rifornimento delle navi) e la centralità dell'agente di viaggio chiamato ad avere un ruolo sempre più consulenziale nella vendita del prodotto crociera.

Questi, in sintesi, alcuni dei messaggi principali emersi nel corso della settima edizione di Italian Cruise Day, il forum di riferimento per il comparto crocieristico in Italia ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale presieduta da Pasqualino Monti e con il supporto di CLIA Europe.

L'evento, tenutosi oggi presso il Grand Hotel Villa Igiea, ha visto la partecipazione di oltre 250 operatori tra tour operator, agenti di viaggio, compagnie armatoriali, agenti marittimi, terminal portuali e aeroportuali, associazioni di categoria e molti altri ancora giunti a Palermo da tutta Italia.

Il forum, che ha visto più volte l'interazione tra speaker e delegati, è stata inoltre l'occasione per conoscere il punto di vista degli agenti marittimi sulla competitività del sistema portuale italiano, facendo emergere alcune aree di miglioramento tra cui lo snellimento burocratico e una maggiore uniformità delle procedure.

La settima edizione dell'Italian Cruise Day ha inoltre affrontato il tema della gestione dei traffici fly&cruise, dell'interazione tra città e porti e, per la prima volta con un momento dedicato, quello delle scelte da parte delle compagnie di crociera in materia di posizionamento delle navi.

Da quest'ultimo confronto è emerso come nella costruzione di un itinerario concorrano numerosi elementi tra cui l'interesse della clientela, le caratteristiche tecniche dei porti (anche alla luce delle nuove unità che entreranno in servizio nei prossimi anni), l'accessibilità ai mercati di domanda e l'appeal delle possibili escursioni.

Il forum ha dato inoltre l'opportunità ad alcune delle realtà aderenti a La Casa dei Porti Crocieristici, l'iniziativa di Risposte Turismo nata nel 2012 con l'obiettivo di valorizzare i terminal crocieristici del Paese, di presentare i progetti in essere e le attività in programma.

Nell'ambito di Italian Cruise Day si sono tenute anche le premiazioni dei due premi lanciati nei mesi scorsi e destinati ai giovani che si sono laureati con tesi dedicate alla crocieristica.

Ad aggiudicarsi il Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro), assegnato alla miglior tesi di laurea dedicata alla produzione e/o al turismo crocieristico, è stato Eugenio Ghirlanda (Università degli studi di Genova) con una tesi dal titolo "Strategie di Marketing dei Principali Operatori di Crociere Fluviali".

Manuela Di Pisa (Università di Palermo), con la tesi "Dinamica del mercato crocieristico e approcci operativi per il rilancio della destinazione" è invece la vincitrice del Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), destinato alla miglior tesi di laurea dedicata alla portualità crocieristica.Tra le attività collaterali di Italian Cruise Day, infine, CARRIERE@ICD, l'unico career day in Italia dedicato alla crocieristica che ha permesso a 50 giovani sotto i 27 anni di età di incontrare i referenti di compagnie di crociera, aziende portuali, agenzie marittime, tour operator e altre realtà attive nel settore (tra cui Costa Crociere, MSC Crociere, Cagliari Cruise Port, Catania Cruise Port, EY4U, De Stefano Speciale & Co, MDT Servizi Turistici, Isla Ship, Navigare Travel e Sailing Race Service.

LE PREVISIONI: CRESCITA DEL 21,2%

Crociere con il vento in poppa 480mila prenotazioni 2018 Insidiamo Palermo e La Spezia

● La profezia che fa esultare è a pagina 65 del Rapporto sul traffico crocieristico «*Italian cruise watch 2017*». «[...] le prenotazioni già confermate a Bari potrebbero portare a un +60% in termini di toccate. In attesa di una maggiore definizione nella tipologia di operazioni che verranno sviluppate per la presenza di alcune nuove navi in solo transito si indica in un prudenziale aumento del 20% il numero dei passeggeri movimentati che potrebbero portare Bari a insediare la settima posizione». E a sprigionare una botta in più di ottimismo sono i numeri contenuti nel grafico che non solo fa l'hit parade dei porti con più «toccate» di navi da crociere, ma impila in una graduatoria anche i «passeggeri movimentati» secondo le previsioni 2018.

E sono in queste colonne i numeri felici: con 480mila passeggeri, in pratica il 21,2% in più rispetto al 2017, e con 214 toccate (60% in più rispetto all'anno in corso) il porto di Bari raggiunge Palermo all'ottavo posto in classifica. E insidia il settimo posto detenuto da La Spezia con 520mila passeggeri previsti per il 2018.

Non sono cifre da poco perché si tratta di dati elaborati da «Risposte turismo», esperti del settore che ogni anno pubblicano appunto il progetto di ricerca «Italian cruise watch».

D'altra parte che il traffico crocieristico abbia il vento in poppa lo si intuisce anche dalle scelte delle compagnie: nel periodo di maggior traffico, da maggio a ottobre, la «Msc» ha confermato l'approdo settimanale di una delle sue navi. «Costa» ha fatto di più e ha portato a tre le navi che toccheranno terra qui durante la settimana. Ne aveva due. E una nave in più fa eccome. Perché, come fa notare il presidente dell'Autorità portuale Ugo Patroni Griffi, «fare una crociera è come fare zapping col telecomando. Cambi canali ma alla fine ti fermi su quello che ti piace di più». Metafora per dire che se fortemente attrattato, il crocierista torna per soggiorni più lunghi lì dove è approdato solo per qualche ora. Senza dimenticare le ricadute positive sull'economia locale, dai servizi forniti alle navi, alla gestione dei crocieristi. *fg.d.v.*

attualmente applicate al traffico crocieristico, il cui peso sul totale del traffico passeggeri via mare continua a crescere (47% la media prevista per il 2018 contro il 44% del 2017). Per quanto riguarda gli investimenti in programma sui terminal crocieristici, i principali scali nazionali hanno in programma circa 300 milioni di euro nel triennio 2018-2020, di cui poco più della metà in sicurezza e attrezzature e il restante in infrastrutture. Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2017 il porto con la più ampia varietà del portafoglio clienti sarà Venezia, seguito da Civitavecchia e Napoli. La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (25) è stata Ponant Cruises, seguita da Silversea Cruises (24) e Windstar Cruises (20). In merito alle stime 2017 e alle previsioni 2018 relative all'andamento del fatturato degli agenti di viaggio che operano in Italia generato dal solo prodotto crociera, l'edizione di Italian Cruise Watch mostra, per il quarto anno consecutivo, segnali di ottimismo, a dimostrazione ancora una volta dell'importanza del comparto all'interno della macroindustria turistica. Circa 8 intervistati su 10 stimano infatti a fine anno una stabilità (42,3%) o un incremento (38%) del proprio giro di affari generato dal solo prodotto crociera, percentuale che, nelle previsioni 2018, sale di circa 4 punti, attestandosi all'84,5%. È da notare come, rispetto al 2017, l'indagine realizzata da Risposte Turismo mostri per il 2018 una diminuzione della percentuale degli agenti di viaggio che prevedono un calo (15,5% contro il 19,7%) e una leggera crescita di chi, invece, stima un aumento del proprio giro d'affari generato dal solo prodotto crociera (39,4% contro il 38%).

L'Avvisatore Marittimo

I DATI DI RISPOSTE TURISMO: GENOVA E VENEZIA AL PALO

Crociere, anche i porti italiani tornano a correre

Le previsioni per l'anno prossimo sono positive: aumentano i passeggeri e le toccate nave

PALERMO. Oltre 10,8 milioni di passeggeri movimentati (tra imbarchi, sbarchi e transiti) che significano un incremento del 6,4% sulle stime negative di chiusura 2017. E poi circa 4.600 toccate nave (+4,1%), un aumento che non recupera la contrazione prevista per il 2017 e riporta il numero di passeggeri movimentati ai valori del 2012. Sono le previsioni relative al traffico crocieristico 2018 nei porti italiani formulate da Risposte Turismo e contenute nella nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato da Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - in apertura della settima edizione di Italian Cruise Day. I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 35 porti crocieristici italiani rappresentativi del 96% del traffico nazionale in movimento passeggeri, scali che salgono a 36 per le toccate nave (91% di rappresentatività sul totale Italia). Civitavecchia si confermerà nuovamente primo porto crocieristico nazionale con una crescita di circa il 12% rispetto alle stime di chiusura 2017, per un totale di circa 2,5 milioni di passeggeri movimentati. Alle sue spalle Venezia (1,4 milioni di passeggeri movimentati, stabile) e Napoli (poco più di 1 milione di passeggeri movimentati, + 15%). Ai piedi del podio Savona, in quarta posizione in virtù di 950 mila passeggeri movimentati attesi (+12,6%) e Genova, al quinto posto con 920 mila passeggeri movimentati attesi (+0,5%). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave nel 2018 Civitavecchia si confermerà ancora una volta al primo posto (821, +10,8%), seguita da Venezia (473, stabile) e Livorno (354, +2,9%). Con riferimento al 2017, il report di ricerca conferma la presenza di 5 scali nazionali (Civitavecchia al secondo posto, Venezia al quarto, al sesto Napoli, Genova e Savona rispettivamente all'ottavo e nono posto) nella classifica previsionale dei passeggeri movimentati nei primi 10 porti del Mediterraneo, a dimostrazione, ancora una volta, della centralità del nostro Paese nel turismo crocieristico dell'area. Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno altri aspetti del comparto crocieristico. Per quanto riguarda il numero di infrastrutture portuali, il report evidenzia anche per il 2018 una crescita dei terminal passeggeri (47, a fronte dei 44 del 2017). Inoltre, dal report di ricerca di Risposte Turismo emerge come l'84% dei porti non abbia intenzione di modificare le tariffe

Il Secolo XIX

Genova, Terminal Rinfuse: arriva Cortesi

GENOVA. Il Terminal Rinfuse Genova ha un nuovo amministratore delegato. Entra al vertice della società che gestisce le banchine sotto Lanterna, Giuseppe Cortesi, imprenditore e manager di lungo corso nello shipping con ruoli di vertice in Vte, Ente Bacini e Ferrania. Cortesi, marito di Ranata Oliveri, già assessore al bilancio in Regione, torna al Terminal Rinfuse che aveva già guidato in passato e che ora ha cambiato governance con l' arrivo di Spinelli e Msc.

IL CASO

Concorso con errori in Autorità Portuale

PREVE A PAG NA VI

Autorità Portuale

Il concorso più pazzo fa il record di errori

Per un posto da dirigente previsto un avvocato con laurea da ingegnere, e il punteggio sballa

MARCO PREVE

PRIMA il conteggio errato del punteggio massimo per il colloquio, poi lo svarione sull'esperienza del candidato che deve avere per forza (e soltanto) una laurea in ingegneria ma può anche avere dei trascorsi come magistrato o "avvocato procuratore dello stato". Un vero e proprio cocktail a sorpresa visto che sono stati mescolati i bandi di due concorsi differenti.

Due inciampi clamorosi per uno dei posti più ambiti all'interno della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, quello di dirigente della Direzione Tecnica e Ambiente. Poltrona rimasta vacante dopo il licenziamento di Andrea Pieracci (si è opposto al provvedimento) a seguito di traversie giudiziarie con condanne in primo grado.

Il bando – ieri scadeva il termine per presentare la domanda – è decisamente nato male.

E si suppone che né l'ufficio legale, competente in materia né lo stesso presidente dell'Asp Paolo Emilio Signorini, che ha firmato l'avviso pubblicato sul sito dell'ente, lo abbiano letto al microscopio.

Il primo errore riguarda la somma dei punti per i titoli. Il documento spiega che il punteggio massimo sarà 40 ma i criteri (progettazione, direzione etc) raggiungono un massimo di 30. L'errore viene riscontrato e corretto con una errata corrige, sempre sul sito, di alcuni giorni dopo, che fissa in 30 e non in 40 i punti massimi del colloquio. Nel bando iniziale però non viene scritto quale potesse essere il punteggio massimo complessivo da conseguire nel concorso. Ovvero, è impossibile sapere, con atti pubblici, se il punteggio totale iniziale fosse ad esempio 80 e in seguito all'errore sia stato rimodulato a 70 o se, invece, inizialmente si prevedesse di assegnare un valore maggiore alla prova titoli rispetto a quella colloquio.

IL PORTO E PALAZZO SAN GIORGIO
Due inciampi per uno dei posti più ambiti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, quello di dirigente della Direzione Tecnica e Ambiente

La risposta di palazzo San Giorgio è questa: "Il punteggio massimo complessivo da conseguire nella selezione è stato sin dall'inizio fissato nell'avviso in punti 70, ovvero punti 40 per titoli e punti 30 per colloquio. L'aver indicato 40 punti per il colloquio è stato frutto di un errore materiale. Si è quindi proceduto alla rettifica ma è chiaro che sin dall'inizio i punti totali erano 70 (40 + 30)".

Il secondo errore riguarda le caratteristiche dei candidati e un paragrafo "abusivo" capitato lì per caso. Se a pagina 1 si fissa come requisito base la laurea di ingegneria, a pagina 2 fra le va

> L'Asp: "Un refuso dovuto alla pubblicazione di un altro avviso per un ruolo nello staff"

rie possibilità con cui il candidato può dimostrare la propria esperienza, al terzo paragrafo degli "ovvero", c'è l'esperienza "nelle magistrature" o come "avvocati procuratori dello stato". Come possano conciliarsi queste figure con quella di un laureato in ingegneria è difficile immaginarlo.

E, infatti, l'Autorità ammette: "Si tratta di un refuso che deriva dal fatto che contemporaneamente è stato pubblicato un altro avviso per la selezione di un Dirigente dello Staff che si occuperà di governance demaniale. Peraltro il dato è introdotto da un "ovvero" e non si tratta quindi di requisito per la partecipazione alla selezione né costituisce elemento di esclusione o di ostacolo alla selezione stessa. In ogni caso l'Ente provvederà a segnalare il refuso alla Commissione". Ma c'è ancora un ultimo punto controverso. Si legge nel bando che "La Commissione segnalerà se fra i candidati siano risultati presenti dipendenti dell'Asdp in possesso di esperienze, professionalità e requisiti adeguati a quelli indicati nel presente avviso per l'assegnazione del posto da assegnare". Tutto qui, senza precisare se al dipendente verranno riconosciuti titoli, una riserva o altro trattamento ancora.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Risanata nel porto mediceo l'antica Andana delle Ancore

LIVORNO – E' stata per lunghi anni la sede dei rimorchiatori della impresa Neri, fino al trasferimento di questi ultimi nel più protetto e logico sito vicino al cantierino e alla sede dell'azienda. Poi ha ospitato gli ormeggi della Lega Navale e del Circolo Nautico: ma le condizioni della banchina, e in particolare gli sgrotti sotto il filo della darsena, hanno convinto l'Autorità portuale a un importante lavoro di risanamento. Che è in corso, dopo aver spostato gli ormeggi della nautica al prolungamento del pontile Elba, ancora poco utilizzato per il suo lato sud.

I lavori dovrebbero essere completati entro il prossimo inverno, con il rifacimento non solo della banchina fino in profondità, ma anche con i nuovi arredi. A quel punto dovrebbe anche essere completato l'iter della concessione di quell'area del Mediceo – e della Darsena Nuova che vi sbocca – per la nascita del sospirato "Marina" del gruppo Benetti. Tanto più che il presidente dell'Autorità di sistema portuale Stefano Corsini ha annunciato di recente l'avvio di una pratica per la tanto sospirata realizzazione del marina della Bellana, che consentirà il trasferimento delle centinaia di barche e barchette oggi ormeggiate – in concessioni spesso scadute o comunque provvisorie – all'interno del Mediceo.

Ristrutturato il pontile 12 per accogliere navi da 200 metri

LIVORNO – L'Autorità portuale di sistema ha annunciato che sono in fase di ultimazione le opere di ristrutturazione del pontile 12, in Darsena Petroli. L'obiettivo è quello di arrivare ad avere una banchina in grado di accogliere navi da 200 metri con un pescaggio di 12,5. I lavori procedono speditamente: laddove prima c'era un vecchio molo, costituito da pile di massi imbasati sul fondo del mare a 4,5 metri, oggi c'è una nuova infrastruttura completamente cementificata, con una lunghezza di 370 metri lineari e in grado di garantire un pescaggio quasi tre volte superiore ai livelli precedenti.

L'intervento, che in questi mesi ha dato occupazione ad una media di dieci persone al giorno, si concluderà quando sarà stata ultimata anche la cementificazione dei piazzali retrostanti il pontile. Nei prossimi giorni verrà inoltre realizzata, oltre a un nuovo impianto di illuminazione, la recinzione definitiva dell'area.

Il Telegrafo

PORTOFERRAIO CONSENTIREBBE L'ORMEGGIO IN SICUREZZA DI NAVI DA CROCIERA ATTORNO AI 200 METRI DI LUNGHEZZA

Allungamento della banchina, ai residenti piace il progetto

TORNA di attualità il progetto di allungamento della banchina di alto fondale per consentire l'ormeggio in sicurezza di navi da crociera attorno ai 200 metri di lunghezza che attualmente sono costrette a rimanere alla fonda di cui si sta parlando da tempo e per il quale esiste già un progetto nell'aprile 2106 che venne illustrato dall'allora commissario dell'autorità portuale di Piombino Luciano Guerrieri in un incontro pubblico promosso dal Pd. Progetto che potrebbe essere presto ripreso in mano dall'autorità portuale di sistema sul quale abbiamo sentito cosa pensano i portoferraiesi.

«**CON** navi di maggiori dimensioni a banchina – dice Pasquale Giano – aumenterebbero le possibilità di lavoro per tutti i commercianti perché ci sarebbe un grosso bacino di utenza. I crocieristi, potendo muoversi liberamente, scenderebbero praticamente tutti e molti di essi rimarrebbero su Portoferraio. Cosa che oggi non succede perché quando sbarcano dai tender trovano quasi sempre ad attenderli gli autobus che li portano a fare le escursioni in giro per l'isola».

«L'allungamento della banchina di alto fondale – aggiunge Vittorio Falanca – è una cosa indispensabile ed è anche abbastanza semplice da realizzare con una spesa non ingente. In questo modo, oltre ad avere la possibilità di ospitare navi da crociera più grandi, si otterrebbe anche un allargamento della banchina della calata depositi da utilizzare eventualmente per altri parcheggi. L'idea è buona. Questo allungamento viene chiesto da tempo. Ci sono già delle idee progettuali. Speriamo che questo intervento, utile per l'economia della città, si concretizzi presto».

«**AVERE** a banchina navi da crociera di dimensioni maggiori rispetto a quelle che ormeggiano oggi – ribadisce Mauro Santucci – sarebbe un grosso vantaggio sia per i commercianti che avrebbero maggiori possibilità di lavoro, sia per i crocieristi che potrebbero muoversi con grande libertà, salendo e scendendo dalla nave a loro piacimento. Con la presenza di queste navi Portoferraio avrebbe un buon ritorno sotto il profilo economico. E' una buona idea , ma secondo me dovrebbe rientrare in un progetto più ampio teso a sistemare anche altre zone della zona portuale come ad esempio la zona dei portici in Calata Italia che da decenni non è oggetto di alcun intervento e non offre certamente una bella immagine della città». «Tutte le iniziative che possono portare un maggior numero di turisti vanno sempre accolte positivamente – dice infine Carlo Burchielli –. Questa mi sembra vada in tale direzione. Anche perché abbiamo mezzi a terra per accogliere i crocieristi. Dobbiamo comunque farci trovare pronti».

Ro.Me.

VITTORIO FALANCA

L'idea è buona. Questo allungamento viene chiesto da tempo. Ci sono già delle idee progettuali. Speriamo che questo intervento, utile per l'economia della città e a vantaggio dei croceristi, si concretizzi presto

MAURO SANTUCCI

Sarebbe un grosso vantaggio sia per i commercianti che avrebbero maggiori possibilità di lavoro, sia per i crocieristi che potrebbero muoversi con grande libertà, salendo e scendendo dalla nave a loro piacimento

CARLO BURCHIELLI

Tutte le iniziative che possono portare un maggior numero di turisti vanno sempre accolte positivamente. Questa mi sembra vada in tale direzione. Anche perché abbiamo mezzi a terra per accogliere i croceristi

PASQUALE GIANO

Aumenterebbero le possibilità di lavoro per tutti i commercianti perché ci sarebbe un grosso bacino di utenza. I crocieristi, potendo muoversi liberamente, scenderebbero praticamente tutti e molti rimarrebbero in città

Giornale di Sicilia

OPERE PUBBLICHE. Firmata dall' assessorato regionale la verifica delle prescrizioni. Il sindaco Carmelo Sottile: «Siamo riusciti a superare molte difficoltà anche del passato»

Nuovo porto di S. Agata Militello Passo avanti per l' inizio dei lavori

OOO «Altro passo avanti per l' inizio dei lavori del Porto dei Nebrodi di Sant' Agata Militello, nessuno stop ai lavori andiamo avanti». Lo afferma il sindaco Carmelo Sottile: «L' assessore Croce ha firmato la verifica di ottemperanza delle prescrizioni del decreto del dirigente responsabile del sevizio Ambientale espletata dalla commissione tecnica specialistica per le autorizzazione ambientali di competenza regionale. La mia ammini strazione- prosegue Sottile- è stata capace di superare ben 18 prescrizioni imposte in sede di approvazione del progetto definitivo da parte della Regione, riuscendo ad eliminare tutta una serie di criticità che avrebbero dovuto essere affrontate dall' amministrazione precedente guidata dall' ex sindaco Bruno Mancuso, che, ha seguito l' iter dell' opera pubblica più importante dell' hinterland, di cui aveva ereditato il finanziamento dall' amministrazione Fresina, in modo assolutamente inadeguato».
A seguito del pronunciamento della sezione civile del Tribunale di Palermo, che ha ritenuto illegittima la cessione del ramo d' azienda, tra l' impresa aggiudicataria dell' appalto Sigenco e la Cogip, il primo cittadino santagatese dichiara: «Tale sentenza non ha efficacia esecutiva e, quindi, l' amministrazione potrà porla a fondamento di un atto di autotutela finalizzato alla caducazione del contratto e dell' interpello della seconda classificata, Condotte Acque Spa, solo se ulteriori ritardi nell' inizio dei lavori dovessero far configurare un interesse concreto ed attuale al ripristino della legalità presumibilmente violata. Se, invece, l' impresa dovesse garantire, così come mi ha manifestato, attraverso un cronoprogramma adeguato di essere nelle condizioni di completare l' opera entro i termini necessari per non perdere il finanziamento, non sarà bloccato l' iter che il Rup Basilio ha dichiarato di essere in grado di portare avanti con la validazione del progetto e l' approvazione in linea tecnica ed amministrativa, che consentiranno l' inizio dei lavori entro il mese di ottobre». (*FALA*)

La Gazzetta Marittima

Presentato Co.S.Mo per l'Erasmus Livorno-Grosseto

LIVORNO – Lunedì scorso in Sala Capraia, della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno è stato presentato alla stampa e ai soggetti interessati il progetto "Co.S.Mo" Coastal student's mobility, finanziato dal programma E-rasmus+ e promosso dalla Camera in collaborazione con otto Istituti secondari superiori delle province di Grosseto e Livorno (in particolare le scuole coinvolte fanno parte dei Comuni di Livorno, Portoferraio, Follonica e Grosseto).

Il progetto si propone di contribuire alla qualificazione professionale degli studenti attraverso la realizzazione di percorsi in alternanza scuola lavoro in contesti europei. L'economia locale ha bisogno infatti di risorse giovani e preparate, ed il confronto diretto con realtà internazionali sviluppa fortemente conoscenze, capacità e competenze da spendere poi sul territorio. Era presente tra l'altro Cristina Grieco, assessore all'Istruzione, Formazione e Lavoro della Regione Toscana. Dopo i saluti del presidente della Camera, Riccardo Breda, hanno parlato l'assessore Cristina Greco, Luca Bilotti dei servizi di promozione camerale, Selene Bottosso della fondazione camerale IRI e i dirigenti scolastici degli istituti coinvolti.

Crociere: scalo settimanale a Termini della Variety Voyager

Tappa anche nel Mediterraneo e nelle isole Eolie

(ANSA) - PALERMO, 10 OTT - Nuovo sblocco turistico per il porto di Termini Imerese, dove per la prima volta il consueto scalo commerciale si è arricchito dell'arrivo di navi da crociera. La compagnia di navigazione Variety Cruises, approderà a cadenza settimanale nel porto termitano, toccando anche i porti del Mediterraneo occidentale e delle isole Eolie, con la Variety Voyager nave di 68 metri, con 36 cabine.

Porti: Operatori marittimi, ancora atteso sviluppo Crotone

'Restano problemi gravissimi, imprese e lavoratori arrancano'

(ANSA) - CROTONE, 10 OTT - "Lo strategico porto di Crotone è ancora in attesa di quegli interventi necessari e urgenti che ne garantirebbero un celere sviluppo". E' quanto si legge in una nota dell'Associazione operatori portuali e marittimi.

"La vicenda dell'annullamento dello scalo della nave da crociera Prinsendam della compagnia Holland America Line previsto per domenica 8 ottobre per via dei forti venti che spiravano da Nord - prosegue la nota - è la plastica dimostrazione di come sia necessaria concertazione e profonda comprensione delle problematiche tecnico-nautiche vissute dalla portualità crotonese. Oltre un anno addietro si sono attivate iniziative condivise con la nuova Amministrazione comunale affinché l'infrastruttura portuale diventi punto di riferimento per l'intera fascia ionica e per il Mediterraneo, sostenendo tutte le molteplici attività di business: turismo, diporto, crocieristica, merci, cantieristica, pesca e servizi. Rileviamo che dopo gli incontri promossi dal Comune con gli operatori portuali e gli ordini professionali di ottobre/novembre 2016, dopo l'incontro alla Camera di Commercio della scorsa primavera e dopo altri importanti e precisi confronti istituzionali nonché comunicazioni formali per richieste di interventi urgenti, la situazione pare ancora, purtroppo e quasi inspiegabilmente, arenata. Tra olezzi di scarichi fognari insopportabili, barche affondate, strutture fatiscenti, banchine pericolanti, assenza di servizi e sporcizia dilagante, un'altra stagione estiva è trascorsa. Grazie alle lodevoli iniziative private di aziende, operatori, concessionari e associazioni, migliaia di persone hanno visitato la città e il suo porto, turisti, sportivi, crocieristi e miliardari arrivati in yacht, tra i quali sceicchi, magnati russi, proprietari di multinazionali e addirittura principi, che ovviamente hanno fatto sosta per pochi giorni se non ore, accolti da grandi professionalità ma in un contesto ambientale a dir poco desolante".

"L'Associazione Operatori Portuali e Marittimi - è scritto nella nota - da anni evidenzia come il Piano regolatore portuale (Prp) rappresenti lo strumento chiave e il primo passo per rimettere in moto il porto, permettendo investimenti strutturali importanti utilizzando anche fondi che da anni sono disponibili e mai spesi. Ma nonostante le rassicurazioni e le parole messe a verbale negli incontri, dopo quasi dieci anni, l'iter di approvazione del preliminare non è ultimato. Chiediamo che il Comune di Crotone dia un forte e concreto impulso deliberando l'approvazione del nuovo schema di Prp, portando all'attenzione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro il risultato della concertazione avvenuta un anno fa e sostenendo l'adozione del piano in tempi brevi. Sollecitiamo le istituzioni locali a rappresentare con forza le istanze degli operatori all'interno del Comitato portuale. Provincia, Comune e Camera di commercio dovrebbero operare in stretta sinergia per l'interesse del territorio rappresentato. Ringraziamo l'Ente Camerale per l'azione messa in campo anche nelle ultime settimane per tenere viva l'attenzione sul tema, l'auspicio è che vi sia la capacità di proseguire in modo coordinato. Soprattutto in considerazione dell'opportunità di legare la realizzazione di investimenti nel porto alla bonifica dell'area Sin, visto che quest'ultima comprende anche l'area portuale".

"Nel frattempo - conclude la nota - i problemi gravissimi restano, le imprese e i lavoratori arrancano subendo enormi danni, mentre le parole e i progetti a volte strampalati volano via nel vento".

MSC crociere punta su Barcellona

Una "World Class" di MSC.

GINEVRA – Giravano da qualche tempo delle voci ma adesso è ufficiale: MSC crociere ha chiesto formalmente all'autorità portuale di Barcellona, proprio prima che scoppiasse la "rivolta" indipendentista contro lo Stato di Spagna, l'autorizzazione a realizzare un nuovo, grande e avveniristico terminal crociere da destinare a "home port" per le nuove gigantesche "World Class" in costruzione. Come noto (ne abbiamo scritto a giugno) l'ordine di costruzione è stato firmato con STX di Sain Nazaire, da poco entrato nell'orbita di Fincantieri. Le prime unità (l'ordine è di 2+2 in opzione) saranno consegnate nel 2022 e il terminal di Barcellona dovrebbe a quel punto essere pronto ad accoglierle. Saranno le più grandi navi da crociera del mondo e le più grandi alimentate a GNL per la motorizzazione.

Progettato dall'architetto spagnolo Ricardo Bofill – autore anche della torre Orsero di Savona e della Rambla de Mar di Barcellona – il terminal dovrebbe essere realizzato in meno di 4 anni. Uno dei motivi della scelta di MSC crociere è che il porto, già oggi dotato di ben sei terminal più uno in costruzione, è tra i pochi attrezzati per rifornire le navi di GNL.

*

Da Palermo, nell'ambito di Med Cruise '17 MSC intanto ha annunciato che nel 2018 nei porti italiani prevede di superare i 3 milioni di passeggeri movimentati grazie a quasi 700 scali delle navi della Compagnia, con una crescita del 4,5% rispetto all'anno in corso.

"Per la prima volta in Italia sorpasseremo la soglia dei 3 milioni di passeggeri movimentati in un anno. Questa crescita è la naturale conseguenza dell'imponente piano industriale avviato dalla Compagnia nel 2015 e che nei prossimi mesi si appresta ad entrare nel pieno sviluppo grazie all'arrivo di 2 delle 11 nuove navi in costruzione entro il 2026. Entrambe le navi sono in costruzione in Italia, nei cantieri di Monfalcone, frutto di una lunga partnership che MSC Crociere ha con Fincantieri che ha riguardato anche il programma 'Renaissance' realizzato proprio qui a Palermo sulle 4 navi di generazione Lirica" ha sottolineato Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere, intervenendo all'Italian Cruise Day in corso oggi a Palermo. "A beneficiare di questa crescita saranno nel 2018 la maggior parte dei 14 porti in cui arriveranno le navi della flotta MSC Crociere, in particolare Genova che sfiorerà il milione di passeggeri MSC, Civitavecchia dove raggiungeremo il mezzo milione di passeggeri e Palermo, città dove siamo oggi, in cui i nostri crocieristi passeranno da 205.000 a ben 265.000".

La grande novità del 2018 sarà l'arrivo di MSC Seaview, futuristica nave in costruzione a Monfalcone, che a partire dal prossimo giugno opererà nel Mediterraneo dopo la cerimonia del battesimo a Civitavecchia. MSC Seaview è la seconda nave di generazione Seaside, basata su un prototipo caratterizzato da un design fortemente innovativo e progettato per portare i viaggiatori ancora più vicini al mare, generando un'esperienza di crociera indimenticabile incentrata sempre più sugli elementi del sole e del mare.Grazie alla grande promenade esterna collocata sui ponti più bassi della nave, MSC Seaview offrirà l'opportunità di godersi in un modo completamente nuovo le meraviglie del Mare Nostrum su una nave da crociera. L'itinerario, che permetterà ai viaggiatori di partire da uno dei 3 porti italiani toccati dalla nave, prevede tappe a Genova, Napoli, Messina, Valletta, Barcellona e Marsiglia.

Il piano industriale di MSC Crociere è entrato nel vivo con il battesimo di MSC Meraviglia, celebrato lo scorso giugno. L'investimento complessivo è pari a 9 miliardi di euro e prevede la costruzione di 11 nuove navi che entro il 2026 andranno via via ad aggiungersi alle 12 moderne unità giù esistenti. Il piano si concluderà nel 2016, ma già entro il 2020 è prevista la consegna delle prime sei nuove navi. Grazie alla disponibilità di più navi in flotta, MSC Crociere è in grado di rafforzare ulteriormente la propria offerta di crociere in tutti i principali mercati crocieristici del mondo, compresi i Caraibi, il Nord Europa e l'Asia.

Sciopero dei settori logistica, tir e corrieri

Roma - Tre giornate di sciopero generale il 27, il 30 ed il 31 ottobre nei settori della logistica, dell'autotrasporto e delle spedizioni per il rinnovo del contratto nazionale». A proclamarlo unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti «a seguito dell'atteggiamento delle controparti datoriali che intendono peggiorare tutele e diritti acquisiti». Secondo le organizzazioni confederali dei trasporti, che «auspicano la chiusura in tempi rapidi della trattativa, lo sciopero è necessario per garantire l'unicità del Ccnl e sostenere, a quasi due anni dalla scadenza, un rapido e indifferibile rinnovo. Il settore necessita del contratto - affermano Filt, Fit e Uiltrasporti - anche come funzione di regolazione del sistema, in un settore strategico per l'economia, dove sono in atto le grandi trasformazioni del mercato e gli investimenti in innovazione tecnologica e dove serve coniugare lavoro di qualità e sviluppo. Per queste ragioni - evidenziano infine le tre sigle sindacali dei trasporti - nel rinnovo servono regole certe per assicurare tutele e diritti, serve garantire continuità occupazionale e legalità negli appalti ed un adeguato incremento salariale».

Trasporti, Becce: «Assiterminal partecipa a Confetra»

Cernobbio - Assiterminal, l'Associazione Italiana dei Terminalisti Portuali, «nel 2016 ha disdetto con Confindustria ma non è vero che ha aderito a Confcommerico, sta solo ragionando su questa possibilità, e più in generale sulla rappresentanza». È quanto il presidente di Assiterminal, Luca Becce, ha tenuto a precisare a margine del Forum Internazionale di Confcommercio a Cernobbio. «Abbiamo disdetto la adesione a Confindustria nel dicembre 2016 - ha sottolineato - ma con Confindustria il dialogo su come unificare manifattura e logistica è tuttora aperto. La maggioranza dei nostri associati aderisce alle articolazioni territoriali di Confindustria. Chiederemo anche un incontro a Confcommercio per ragionare su questo tema. Oggi la nostra unica partecipazione confederale è in Confetra, alla quale abbiamo aderito all'inizio del 2017. Non voglio 'bestemmiare in chiesa', parlando in un convegno di Confrasporto Confcommercio, ma sarebbe un sogno fare cadere le incompatibilità statutarie alla adesione contemporanea proprio per favorire l'acquisizione di questa consapevolezza e sanare una frattura che non è più coerente allo sviluppo che sta registrando il processo economico e produttivo?»

Trasporti: Confetra, mai abbandonato tavolo contrattuale

Roma, 10 ott. (AdnKronos) - "Nel dna della Confetra c' è sempre stato scritto che i contratti di lavoro vanno rinnovati perché l' incertezza di regole non conviene né alle imprese e né ai lavoratori". E' quanto afferma Nereo Marcucci, presidente della Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, a proposito dello stop di 3 giorni proclamato dai sindacati per il 27, 30 e 31 ottobre nei settori della logistica, del trasporto e della spedizione. La Confetra e le proprie federazioni, continua in una nota Marcucci, "non solo non hanno mai fatto melina ma confermano la volontà di chiudere il Ccnl di settore in tempi rapidi. Le premesse ci sarebbero in quanto il lavoro fin qui svolto ha consentito di smarcare i nodi principali della trattativa realizzando in particolare un mix ragionevole tra legalità negli appalti e flessibilità dell' organizzazione del lavoro", conclude.

Il Sole 24 Ore

Forum Conftrasporto. La modalità marittima assorbe il 58,2% dei traffici totali: se offrono servizi efficienti diventano il volano degli scambi commerciali

«I porti sono i nuovi hub delle merci»

cernobbio (como) «Ci auguriamo che chiunque governerà fra qualche mese questo Paese non faccia passi indietro rispetto a quanto fatto dal ministro Delrio. Il mondo dei trasporti e della logistica, a cominciare da tutta la filiera marittima, ha bisogno di un interlocutore politico credibile, perché sui trasporti e sulla logistica il Paese si gioca una bella fetta di futuro».

Con queste parole il presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè, ha concluso ieri a Cernobbio (Como) il 3° Forum internazionale di Confcommercio/Conftrasporto sulla logistica.

Il trasporto marittimo è stato il protagonista della giornata conclusiva. «Nonostante la positiva cura dell' acqua portata avanti dal ministro Delrio con la riforma dei porti, il Paese non è ancora guarito e la terapia non può essere interrotta, ma deve andare avanti» sostiene Conftrasporto. Il mare, con una quota del 58,2% sui traffici totali, è la modalità di trasporto più sfruttata in Italia per movimentare le merci, seguita dalla modalità stradale (36,9%) e, a grande distanza, dalla ferrovia (4,8%). I porti diventano i nuovi hub: sempre meno luoghi di destinazione finale delle merci e sempre più aree di scambio tra modalità di trasporto, con il terrestre che è il principale vettore di raccordo verso la destinazione finale dei prodotti (mare e strada assorbono insieme oltre il 95% dei percorsi svolti dalla merce). Il mare che alimenta la gomma e la gomma che controalimenta il mare è la nuova sfida del sistema trasportistico italiano, che dal 2015 dà segnali di ripresa per il traffico merci, anche se su livelli distanti di circa il 20% rispetto ai massimi precedenti la crisi. Senza trascurare la ferrovia, anch' essa decisiva per potenziare l' accessibilità delle merci al sistema portuale nazionale. I camion e la ferrovia si stanno organizzando per assorbire il flusso di merce in entrata e in uscita dai porti, tanto che nel triennio 2016-2018 la crescita prevista delle due modalità (tonnellate per chilometri) è analoga: 4% per la gomma e oltre il 5% per il ferro.

I porti quindi sono le valvole cardiache che garantiscono l' afflusso di beni nel Paese; se offrono servizi efficienti il sistema funziona e i trasporti diventano il volano degli scambi commerciali; se ciò non avviene essi si trasformano in trombi e il sistema non funziona.

«Un approccio unitario all' intero sistema marittimo nel settore logistico nazionale è l' unico strumento in grado di valorizzare non solo le singole componenti ma l' intero comparto» sottolinea Uggè. Un appello raccolto da Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana (gruppo Fs Italiane).

«Rfi - spiega Gentile - sta lavorando in maniera decisa in favore del trasporto merci e dell' intermodalità: oltre ai valichi internazionali, stiamo adeguando tutte le linee che fanno parte dei corridoi Ten-T agli standard internazionali, prevendendo treni lunghi fino a 750 metri, sagoma di quattro metri allo spigolo e l' aumento del carico assiale. Inoltre - conclude Gentile - siamo impegnati in 10 dei 15 porti core individuati dal ministero, cercando di portare - come abbiamo fatto a Livorno - la stazione ferroviaria direttamente sulla banchina, in modo da abbattere i costi di manovra e rendere concreta l' intermodalità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Marco Morino

Il Secolo XIX

«Shipping e militare nel futuro di Abb»

L' ad Corsi: «Sono i settori a maggiore crescita, ma non trascuriamo i nostri business tradizionali»

GENOVA. Energia, industria e digitalizzazione. Abb Italia scommette, per il futuro, sui tradizionali settori di riferimento, ma guarda con attenzione anche a nuove opportunità che arrivano dal comparto marittimo e dall' ambito militare. La società italiana, che fa capo alla multinazionale svizzera, impiega nel nostro Paese 5.900 dipendenti.
Nel 2016 le esportazioni sui ricavi hanno rappresentato il 64% delle vendite totali di Abb Italia che oggi inve ste più del 3% del suo fatturato in attività di ricerca e sviluppo. Lo scorso anno, sul territorio nazionale, sono stati raccolti ordini per 2,1 miliardi di euro ed il fatturato è stato di 2,2 miliardi (+3% sul 2015). A Genova - dove i lavoratori sono circa 400 hanno sede, a Sestri Ponente, il Centro di ricerca e sviluppo mondiale di prodotti e sistemi di automazione e uno dei centri di competenza globali per il controllo e l' automazione delle turbine. Nella sede Abb di Molo Giano, all' interno dell' area portuale genovese, è invece collocato il quartier generale per l' intero comparto shipping nel Mediterraneo che si occupa del controllo di unità in navi gazione, soprattutto navi da crociera e mega -yacht. «Il settore marittimo - spiega al Secolo XIX/The MediTelegraph l' ad di Abb Italia, Mario Corsi - copre oggi il 15% del nostro business anche se prevediamo una forte crescita nel giro di qualche an no». A quante navi arriva la flotta gestita da Abb?
«Circa 600 unità. Ci occupiamo da remoto del controllo dei sistemi di comando e sicurezza. Avvertiamo l' equipaggio se c' è qualche anomalia. E poi indichiamo, secondo le nostre rilevazioni, quali possono essere le rotte migliori da seguire».

Per quale motivo prevedete che questo settore possa crescere ancora?
«Abbiamo una divisione marine di grande qualità che ha sviluppato progetti innovativi. E poi uno dei nostri più importanti clienti italiani è Fincantieri che oggi rappresenta il principale costruttore di navi a livello europeo».

Il vostro business guarda anche alle navi militari?
«Da pochi mesi. Abbiamo siglato accordi con la Marina militare italiana ma, sempre nel settore della difesa, abbiamo avviato progetti in Qatar e Australia».

Quali sono i piani di Abb per Genova? Ci saranno nuovi investimenti e assunzioni?
«Non ci saranno novità nel breve periodo, anche perché le nostre strutture liguri sono state di recente ristrutturate. Dal punto di vista dell' organico, invece, non prevediamo incrementi».

E nel resto d' Italia? Farete altre acquisizioni?
«La struttura del nostro gruppo in Italia, per ora, calza alla perfezione con le esigenze dei nostri clienti. E dopo le ultime operazioni ufficializzate abbiamo già di recente incrementato il nostro portafoglio ordini».

TIR: le strane dimenticanze del rapporto Confcommercio

Trasportounito denuncia: 10 anni di errori e scelte sbagliate dietro l'invasione degli autotrasportatori dell'Est

Roma, 10 ottobre 2017 – Se è vero che negli ultimi 10 anni, sul mercato dell'autotrasporto, la quota degli stranieri è cresciuta dal 25% al 55%, secondo il rapporto di Confcommercio evidentemente le imprese italiane di autotrasporto hanno pesantemente pagato la scarsa tutela di chi le ha rappresentate nell'ultimo decennio.Infatti il problema non è, e non può solo essere, individuabile su fisco e lavoro, bensì sulle scelte acrobatiche, oscillanti e controproducenti fatte adottare dagli ingenui, e spesso incompetenti, rappresentanti istituzionali del settore.Nell'ultimo decennio le imprese di autotrasporto italiane sono state strapazzate passando da un sistema di tariffe a forcella a quello del libero mercato, per poi di nuovo passare agli sconclusionati "costi minimi" fino al loro azzeramento e quindi di nuovo al libero mercato dei corrispettivi, con deleteri strascichi di contenzioso contrattuale e una destrutturazione culturale/imprenditoriale. Per non parlare del totale fallimento della legge sui "tempi di pagamento" ignorata e derisa da tutti i mittenti. Anche la burocrazia di settore, nell'ultimo decennio, è stata ricca di controindicazioni che hanno appesantito le imprese sia sul versante amministrativo sia su quello sanzionatorio, ad esempio la scheda di trasporto (eliminata nel 2015), l'attestato delle assenze del conducente (poi recentemente vietato addirittura dall'Unione Europea), le capriole sulla "responsabilità soggettiva" e tutte quelle inutili diavolerie per le quali autorità di controllo e addetti si sono dovuti sorbire una formazione universitaria sulle "istruzioni scritte", contratto in forma scritta con gli "elementi essenziali", la "data certa", la "corresponsabilità di filiera" per la quale ormai non viene sanzionato, né controllato, più nessuno.

Sul tema dei controlli, anziché orientare massicciamente le autorità sulle targhe estere come fanno in altri Paesi, abbiamo avuto il coraggio di pretendere il pagamento su strada delle sanzioni anche ai nostri autotrasportatori come se non esistesse l'Albo, il Ren, la CCIAA ove sono iscritti e quindi individuabili.Altra zappa sui piedi: per diventare conducente dei veicoli pesanti in molti Paesi, dopo la patente, il giovane, per acquisire la necessaria CQC (carta di qualificazione del conducente), affronta un esame, in Italia oltre alla patente si obbliga il giovane a seguire un corso di 280 ore e sostenere poi l'esame, con il risultato che nessuno è disposto a spendere 5mila euro per fare questo sacrificato mestiere.

Ce n'è anche per le istituzioni: 4 o 5 inutili, ma costosi, piani della logistica oggetto solo di convegni accademici ove si sono rappresentati, per anni, sempre i medesimi problemi. Per non dimenticare ciò che è stata la più grande esperienza in materia di dispendio di tempo, la "consulta per l'autotrasporto e la logistica".Ma ovviamente tutto questo nel rapporto non si scrive. Mentre negli altri Paesi si studiava la conquista dei mercati, nel nostro Paese si aspettava il momento per dire che le imprese dell'Est in Italia crescono del 198%.

ART: decolla la mobilità integrata al 2° Transport Hackathon. Grande successo per l'iniziativa

(FERPRESS) – Torino, 10 OTT – Grande interesse per il secondo Transport Hackathon promosso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), che si è svolto presso l'Incubatore I3P del Politecnico di Torino, dove sono state premiate le startup che hanno implementato progetti per rendere più fruibili i servizi di trasporto.

Rispetto al 2016 i numeri sono raddoppiati, con 135 iscritti, 70 partecipanti ai progetti, 14 gruppi, 5 start-up
Ad aggiudicarsi la presenza allo Smart Mobility World sono le startup DEED con il wearable (dispositivo indossabile) che consente di accedere a comunicazioni direttamente dalla banchina delle fermate, RiparAutOnline con l'app che mette in comunicazione i veicoli tramite alert, Take My Things con il network di consegna a domicilio a tutte le ore.
Tra i progetti digitali, premiati invece: Bike'nb, l'airbnb delle bici; SMARTO, che permette di comprare i biglietti con un'istantanea convalidazione direttamente sul mezzo; Green Premium, che propone un assistente di viaggio virtuale in grado di aiutare il guidatore durante il percorso proponendo l'itinerario più eco-friendly.

Un bracciale che permette di vidimare il biglietto e che consente ai non vedenti di ottenere informazioni sul trasporto pubblico; un'applicazione per comunicare ad altri automobilisti informazioni sul veicolo o sulle strade; un servizio di consegne a domicilio per mettere in contatto aziende e privati.
DEED, RiparAutOnline e Take My Things sono le tre startup che si sono aggiudicate la vittoria al Transport Hackathon, la maratona di 56 ore promossa dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) che si è svolta dal 6 all'8 ottobre negli spazi dell'Incubatore I3P del Politecnico di Torino.
Nel corso dell'evento, le tre startup hanno presentato delle implementazioni a progetti già esistenti, cogliendo le opportunità offerte dalla tecnologia e dalla digitalizzazione per rinnovare e rendere più facile l'accesso alle infrastrutture ed ai servizi di trasporto, in ottica multimodale. Con la loro vittoria alla seconda edizione del Transport Hackathon, le tre startup si sono aggiudicate la possibilità di portare il proprio progetto allo Smart Mobility World (Torino, 10-11 ottobre 2017) con uno stand, un kit di visibilità e la partecipazione ad una Pitch session per presentare la propria idea di business ad una platea di investitori.

GET, il bracciale che aiuta i non vedenti
La startup DEED ha proposto per GET, lo smartbridge che fa accedere a telefonate, notifiche e suoni in maniera esclusiva direttamente dalla propria mano, un'implementazione pensata per migliorare l'accessibilità ai trasporti. Il bracciale permette di acquistare e validare il biglietto, o passare il proprio abbonamento direttamente al tornello con un semplice gesto. Il wearable, inoltre, consente di accedere a comunicazioni direttamente dalla banchina delle fermate, permettendo anche a ipovedenti, non vedenti e persone a mobilità ridotta, di ottenere informazioni sui passaggi e gli orari senza ricercare le scritte in braille.
RiparAutOnline, comunicare con altri veicoli attraverso una app
RiparAutOnline, la piattaforma digitale per richiedere direttamente online preventivi di riparazione per la propria auto, ha realizzato un'applicazione che consente di creare un proprio profilo personale inserendo la targa del veicolo e di comunicare a tutti gli utilizzatori informazioni che riguardano il veicolo stesso. Questi alert possono essere di tipo spot, (ad esempio per comunicare lavori, stradali, incidenti, situazioni di pericolo), continuativi (aree con limitazioni orarie) o di sicurezza. L'app può essere utilizzata dagli automobilisti, ma è rivolta anche alla pubblica amministrazione e alle forze dell'ordine.

Take My Things, consegne a domicilio ad ogni ora
Tra le startup che accedono allo Smart Mobility World c'è anche Take My Things, il network delle consegne a domicilio. Il servizio ha sviluppato la possibilità di mettere in contatto chiunque abbia necessità di spedire con tutte le aziende e i privati che si sono resi disponibili ad effettuare le consegne, facendo così da tramite tra le due parti e diventando un valido partner, ad ogni ora della giornata, ventiquattr'ore su ventiquattro per 365 giorni all'anno.

Premiati i migliori progetti digitali

Ad essere premiati durante il Transport Hackathon sono stati anche tre progetti che sono stati sviluppati durante la maratona stessa: una giuria dedicata ha infatti valutato i progetti digital più innovativi e in linea con le tematiche dell'hackathon, dalla green mobility allo smart payment.

Bike'nb, l'airbnb delle bici

Al primo posto si è classificato Bike'nb, l'airbnb di hub per bici che consente di mettere in contatto i pendolari che arrivano fino alla prima cintura della città, per far sì che possano spostarsi in centro città con la bici. Una volta arrivati a piedi, in bus o in auto nel posto in cui è situata in sicurezza la bici, è possibile recuperarla e muoversi più facilmente in area urbana, risparmiando tempo e soldi. Il progetto intende valorizzare le zone di periferia che in questo modo non rappresentano soltanto un luogo di passaggio, ma diventano aree in cui ci si può fermare. Il servizio pensato da Bike'nb prevede un canone mensile, comprensivo di assicurazione sul mezzo.

Comprare i biglietti dei mezzi pubblici con SMARTO

SMARTO, l'app che integra al biglietto fisico un sistema di pagamento online direttamente sui mezzi di trasporto pubblico, si è aggiudicato il secondo posto. Il progetto permette di comprare i biglietti sul mezzo, con un'istantanea convalidazione: viene creato un profilo personale per identificare le linee preferite, indicare i consumi effettivi sulle tratte e misurare l'andamento del trasporto pubblico.

Green Premium, la mobilità è un gioco ecologico

Al terzo posto per i progetti digitali c'è Green Premium, l'applicazione che offre un assistente di viaggio virtuale in grado di aiutare il guidatore durante il percorso proponendo l'itinerario più eco-friendly, unendo l'esperienza della chatbot alla gamification, con l'obiettivo di diventare, mediante punti – foglia ottenuti dai percorsi, l'ambassador degli ecofriend. Ogni mese il vincitore con più punti otterrà un premio, quali bonus, sconti e incentivi da partner.

Portacontainer usate, valore +25%

GENOVA. Il mercato delle portacontainer usate ha ripreso a correre, segno che gli operatori hanno fiducia nella ripresa del settore. A tirare sono soprattutto le unità di medie dimensioni, fra 3.000 e 8.000 teu di capacità. Lo rileva una ricerca di Clarksons Research, secondo cui le unità vendute nei primi 8 mesi del 2017 (197 navi per una capacità complessiva di 750.000 teu) sono del 60 per cento superiori a quelle dello stesso periodo del 2016, superando anche il record di 640 teu di capacità vendute nei primi otto mesi del 2015. Nel complesso i prezzi sono aumentati del 25 per cento rispetto al principio del 2017. Fra gennaio e febbraio il prezzo di una portacontainer era di circa 1.500 dollari al teu (il caso portato da Clarksons è quello di una 2.526 teu del 2002 venduta a febbraio a 1.544 dollari al teu), oggi si viaggia intorno ai 2000 dollari. Il rapporto mensile di Golden Destiny per settembre segnala una nave da 4.253 teu venduta a 1.999 dollari per teu, una da 1.550 teu venduta a 2.129 dollari per tue e una da 1.541 teu venduta a 2.271 dollari per teu. Il broker Alemar invece ha seguito la vendita di alcune navi da 4.380 teu (anni di costruzione 2009-2010) a 2.054 dollari per teu, di una 4.255 teu (anno 2010) a 2.115 dollari per teu, di una 1.550 teu (anno 2002) a 2.129 dollari per teu. Cifre che confermano il trend segnalato da Clarksons. A fare la parte del leone in questo mercato sono gli armatori tedeschi. Più della metà della capacità messa in vendita dal principio del 2013 a oggi era di proprietà di società tedesche. La Germania d'altra parte ha dovuto superare negli anni scorsi e sta ancora smaltendo l'enorme bolla speculativa precedente al 2008, che aveva visto molti fondi di investimento investire nella costruzione di navi a prezzi sempre più alti, salvo poi trovarsi dopo la crisi con asset di valore molto inferiore a quello pagato. Anche banche come Commerzbank e Hsh Nordbank, che avevano finanziato questi acquisti, si sono trovati a dover gestire crediti non più recuperabili. Oggi quel ciclo negativo sembra essere arrivato a un punto di svolta, in coincidenza con un 2017 che ha cominciato a ridare qualche soddisfazione alle compagnie. E' ancora presto, secondo gli esperti, per dire quanto durerà questo periodo positivo. Intanto i broker registrano che la vendita di navi di capacità compresa fra 3.000 e 8.000 teu ha superato i 400.000 teu nei primi otto mesi, contro i 120.000 teu scambiati in tutti i dodici mesi del 2016. I broker affermano che le rate di nolo per le navi feeder stanno aumentando in Asia, dove piccoli operatori locali stanno facendo concorrenza alle grandi compagnie internazionali con tonnellaggio sostitutivo o in aggiunta a quello già in servizio. Questo ha spinto il nolo per una nave da 2.500 teu a crescere fino a 8.700 dollari al giorno, ossia il 50 per cento in più rispetto a dodici mesi fa. E' invece sfumato l'accordo per l'acquisto da parte di Navios del 24 per cento delle quote del fondo Fsl, che possiede 22 navi fra cui alcune portacontainer, quote appartenenti a Hsh Nordbank. © BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

informare
italiano français english español deutsch

Anno XXI
Martedì 10 ottobre 2017

IL QUOTIDIANO ON-LINE PER GLI OPERATORI E GLI UTENTI DEL TRASPORTO

Piazza Matteotti 1, 16123 Genova - Tel 0102462122, Fax 0102518768 - Direttore responsabile Bruno Bellio

www.informare.it
admin@informare.it

Thomson Cruises sarà ribattezzata Marella Cruises

Verrà cambiato il nome anche alle navi da crociera della flotta

Alla fine di questo mese Thomson Cruises, società che fa parte del gruppo turistico tedesco TUI ed è la terza principale compagnia crocieristica del Regno Unito, sarà ribattezzata Marella Cruises e nuovi nomi saranno assegnati anche alle sue navi, la *Thomson Dream*, la *Thomson Celebration*, la *TUI Discovery* e la *TUI Discovery 2*, che si chiameranno *Marella Dream*, *Marella Celebration*, *Marella Discovery* e *Marella Discovery 2* e alle quali il prossimo anno si affiancherà una terza nave con nome *Marella Explorer* che sinora è operata dalla TUI Cruises del gruppo TUI con il nome *Mein Schiff 1*.

Attualmente nella flotta della compagnia britannica figurano anche la nave *Thomson Majesty* della greca Louis Cruises che è stata noleggiata dalla Thomson Cruises e la nave *Thomson Spirit* che è di proprietà della statunitense Holland America Line e che è stata anch'essa noleggiata dalla compagnia inglese. Le due navi non saranno ribattezzate in quanto usciranno dalla flotta, la *Thomson Majesty* il prossimo 26 novembre e la *Thomson Spirit* la prossima estate.

In celtico Marella significa mare scintillante e la nuova denominazione è stata decisa nell'ambito del programma di variazione delle denominazioni delle attività del gruppo TUI che comporteranno tra l'altro alla fine di questo mese il cambiamento del nome del tour operator britannico Thomson in TUI UK.

ABB

L'olandese Royal IHC compra il 50% della connazionale Rotterdam Offshore Group

L'azienda è attiva nel settore delle riparazioni e conversioni navali

Il gruppo olandese Royal IHC ha acquisito il 50% del capitale della connazionale Rotterdam Offshore Group (ROG), azienda che è attiva nel settore delle riparazioni e conversioni navali e in altri segmenti delle lavorazioni e servizi industriali per l'industria dello shipping e in particolare per l'industria offshore. Il cantiere della ROG, situato nel porto di Rotterdam, può accogliere navi lunghe fino a 300 metri.

GNV

TRAGHETTI PER
SARDEGNA, SICILIA, SPAGNA, TUNISIA,
MAROCCO E ALBANIA.

Royal IHC progetta e costruisce draghe e unità navali per l'industria offshore. «L'attenzione della IHC - ha spiegato il direttore di IHC Services, Diederik van Rijn - è volta a mantenere relazioni al lungo termine con i nostri clienti. Questa acquisizione rafforza le nostre capacità nel servire quelli con sede in Europa. Attualmente - ha specificato van Rijn - noi vediamo opportunità nel migliorare la possibilità di conversione di navi e mezzi che attualmente sono in disarmo a causa della perdurante crisi del mercato».

Hannibal incrementerà da tre a cinque le rotazioni settimanali del servizio ferroviario Melzo-Frenkendorf

Il collegamento è stato attivato nel 2013 per collegare il network intermodale italiano di Contship Italia all'hub svizzero

Dall'11 dicembre la frequenza del servizio ferroviario operato dalla Hannibal, società per il trasporto multimodale del gruppo Contship Italia, sulla tratta che collega il terminal di Melzo (Milano) con il terminal svizzero di Frenkendorf salirà da tre a cinque rotazioni settimanali, dal lunedì al venerdì, nelle due direzioni.

Il collegamento è stato attivato nel 2013 con lo scopo di collegare il network intermodale italiano di Contship all'hub svizzero localizzato nell'area di Basilea e servire efficacemente i mercati dell'Europa centrale. Inizialmente con frequenza settimanale, nel 2014 il servizio è stato potenziato con una seconda rotazione settimanale e poi ancora nel 2017 con una terza rotazione.

Benchijigua Express (Image: Austal)

Austal costruirà due traghetti trimarani veloci per la spagnola Fred Olsen

Avranno una capacità di oltre 1.100 passeggeri e fino a 276 auto

Il gruppo navalmeccanico australiano Austal costruirà due traghetti veloci per la compagnia spagnola Fred Olsen. La commessa ha un valore complessivo di 126 milioni di euro. Le due navi saranno trimarani come il *Benchijigua Express*, la prima unità consegnata da Austal alla Fred Olsen nel 2005 che è il traghetto veloce trimarano più grande del mondo.

Le due nuove navi, di 117 metri di lunghezza, potranno trasportare oltre 1.100 passeggeri e fino a 276 autovetture ad una velocità massima di 38 nodi. Austal ha reso noto che la loro costruzione sarà avviata nel 2018 e le navi saranno realizzate in 29 e 36 mesi.

Gli operatori del porto di Crotone denunciano la stagnazione delle iniziative per lo sviluppo dello scalo

Sollecitata l'accelerazione dell'iter di adozione del Piano Regolatore Portuale

Gli operatori del porto di Crotone denunciano la stagnazione delle iniziative per lo sviluppo dello scalo. A pochi giorni dall'annullamento causato dai forti venti dello scalo nel porto calabrese della nave da crociera *Prinsendam* della compagnia Holland America Line, previsto per domenica scorsa, l'Associazione degli Operatori Portuali e Marittimi di Crotone ha ricordato che oltre un anno fa sono state attivate iniziative condivise con la nuova amministrazione comunale affinché l'infrastruttura portuale diventi punto di riferimento per l'intera fascia jonica e per il Mediterraneo, sostenendo tutte le molteplici attività di business: turismo, diporto, crocieristica, merci, cantieristica, pesca e servizi. Tuttavia dopo gli incontri promossi dal Comune di Crotone con gli operatori portuali e gli ordini professionali di ottobre e novembre 2016 e dopo l'incontro presso la Camera di Commercio della scorsa primavera e dopo altri importanti e precisi confronti istituzionali nonché comunicazioni formali per richieste di interventi urgenti - ha evidenziato l'associazione - «da situazione pare ancora, purtroppo e quasi inspiegabilmente, arenata».

«Tra olezzi di scarichi fognari insopportabili, barche affondate, strutture fatiscenti, banchine pericolanti, assenza di servizi e sporcizia dilagante - ha spiegato l'associazione - un'altra stagione estiva è trascorsa. Grazie alle lodevoli iniziative private di aziende, operatori, concessionari e associazioni, migliaia di persone hanno visitato la città e il suo porto, turisti, sportivi, crocieristi e miliardari arrivati in yacht, tra i quali sceicchi,

magnati russi, proprietari di multinazionali e addirittura principi, che ovviamente hanno fatto sosta per pochi giorni se non ore, accolti da grandi professionalità ma in un contesto ambientale a dir poco desolante».

L'Associazione Operatori Portuali e Marittimi ha ricordato che «da anni evidenzia come il Piano Regolatore Portuale (PRP) rappresenti lo strumento chiave e il primo passo per rimettere in moto il porto, permettendo investimenti strutturali importanti utilizzando anche fondi che da anni sono disponibili e mai spesi. Ma nonostante le rassicurazioni e le parole messe a verbale negli incontri - ha sottolineato l'associazione - dopo quasi dieci anni l'iter di approvazione del preliminare non è ultimato».

L'associazione ha pertanto chiesto «che il Comune di Crotone dia un forte e concreto impulso deliberando l'approvazione del nuovo schema di PRP, portando all'attenzione dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro il risultato della concertazione avvenuta un anno fa e sostenendo l'adozione del piano in tempi brevi».

Inoltre l'associazione ha sollecitato le istituzioni locali «a rappresentare con forza le istanze degli operatori all'interno del Comitato Portuale. Provincia, Comune e Camera di Commercio - ha rilevato la rappresentanza degli operatori portuali - dovrebbero operare in stretta sinergia per l'interesse del territorio rappresentato».

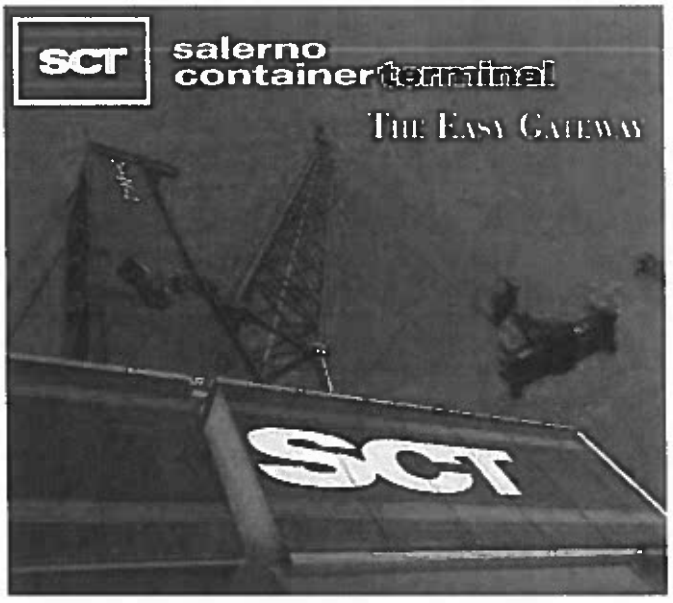
Ringraziando l'ente camerale per l'azione messa in campo anche nelle ultime settimane per tenere viva l'attenzione sul tema, l'associazione ha concluso auspicando «che vi sia la capacità di proseguire in modo coordinato, soprattutto in considerazione dell'opportunità di legare la realizzazione di investimenti nel porto alla bonifica dell'area SIN, visto che quest'ultima comprende anche l'area portuale».

CMA CGM inserirà un secondo porto libanese nella rotazione del servizio Wemed

Verranno effettuati scali al Gulftainer Lebanon Terminal del porto di Tripoli

La compagnia di navigazione francese CMA CGM inserirà un secondo porto libanese nella rotazione del proprio servizio regolare di trasporto marittimo containerizzato Wemed che collega, attraverso l'hub portuale di Malta, porti del Mediterraneo occidentale con porti del Vicino Oriente affacciati sul bacino del Mediterraneo orientale.

Nei prossimi giorni tra i porti del servizio verrà inserito quello libanese di Tripoli, con scali al Gulftainer Lebanon Terminal. La nuova rotazione, che ha frequenza settimanale, prevede toccate ai porti di Marsiglia, Livorno, Civitavecchia, Malta, Mersin, Iskenderun, Tripoli, Beirut, Damietta, Alessandria, Malta, Algeri, Marsiglia. Sulla rotta vengono impiegate portacontainer di capacità compresa tra 1.200 e 1.700 teu.



A.P. Møller-Mærsk ha portato a termine la cessione della compagnia Maersk Tankers

È stata venduta alla APMH Invest

Il gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk ha reso noto oggi che è stata completata la cessione della compagnia Maersk Tankers alla APMH Invest, società che fa capo alla A.P. Moller Holding che è la principale azionista del gruppo armatoriale. La vendita era stata annunciata lo scorso mese dall'amministratore delegato della A.P. Møller-Mærsk, Søren Skou, inquadrandola nella strategia del gruppo di focalizzazione sul segmento del trasporto marittimo containerizzato e sulle attività portuali e logistiche (*infoMARE* del 20 settembre 2017).

Wärtsilä ha comprato la britannica Guidance Marine

L'azienda sviluppa sistemi di rilevamento per il posizionamento dinamico delle navi

Il gruppo finlandese Wärtsilä ha comprato la britannica Guidance Marine Ltd., società con uffici nel Regno Unito, a Singapore e negli Stati Uniti che sviluppa sistemi di rilevamento per il posizionamento dinamico di navi e impianti offshore e altri sistemi di controllo della navigazione. «Le principali competenze della Guidance Marine - ha spiegato il direttore Automation, Navigation & Communication della Wärtsilä Marine Solutions, Maik Stoevhase - sono ampie e includono lo sviluppo di sofisticati sensori e sistemi di posizionamento per applicazioni di controllo ad alta precisione. Queste competenze integrano le nostre attività nel campo della tecnologia dei radar, della navigazione e del posizionamento dinamico. Unendo le forze potremo certamente accelerare ulteriormente l'introduzione di soluzioni che porteranno lo shipping in una nuova era quanto ad efficienza».

Guidance Marine ha oltre 50 dipendenti. Nel 2016 la società ha fatturato 6,3 milioni di sterline (sette milioni di euro).

Quaranta professionisti italiani della logistica hanno partecipato al corso di specializzazione MOST Italy 2017

È organizzato dalla Escola Europea de Short Sea Shipping

Nei giorni scorsi 40 professionisti italiani della logistica e del trasporto internazionale hanno partecipato al corso di specializzazione in logistica intermodale MOST Italy 2017 organizzato per il terzo anno consecutivo dalla Escola Europea de Short Sea Shipping (2E3S) quest'anno con la collaborazione di altre istituzioni tra cui ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile), RAM Spa, Assoporti e Confitarma. Il percorso formativo ha avuto inizio presso l'Autorità Portuale di Civitavecchia, ora anche sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, dove si sono svolte le prime attività prima dell'imbarco a bordo del traghetto ro-pax *Cruise Roma* della compagnia Grimaldi Lines che copre la tratta Civitavecchia-Barcellona.

Durante il corso i partecipanti si sono addentrati nello studio di soluzioni intermodali attraverso lezioni teoriche e workshop che hanno dato loro modo di conoscere nel dettaglio le autostrade del mare, la politica ambientale del trasporto promulgata dall'Unione Europea e temi di attualità, come gli incentivi fiscali Marebonus e

Ferrobonus pensati specificamente per il trasporto intermodale, e casi reali di aziende che puntano sull'intermodalità.

Anche quest'anno la Escola ha potuto avvalersi della collaborazione di esperti del settore, provenienti sia dal mondo accademico che istituzionale, che sono stati i docenti del corso: Andrea Campagna, consulente senior in Trasporto e Logistica presso il "Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica - Sapienza Università di Roma", Francesco Benevolo, direttore di Rete Autostrade Mediterranee Spa, Ana Arévalo, commercial manager dell'area di SSS del porto di Barcellona, Giovanni Marinucci, del Dipartimento di Relazioni Internazionali e Progetti europei presso l'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Alessandro Feniello, sales freight manager di GNV, Marcello Donnarumma, commercial manager dell'area di SSS presso Grimaldi Lines, Antonio Errigo, vice direttore generale di ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile), e per la Escola Europea di Short Sea Shipping, Eduard Rodés, direttore, e Viviana Zappa, del dipartimento di Relazione Esterne e Comunicazione.

Il corso è servito anche da platea per la presentazione di un progetto innovativo che prende spunto dal libro "Il nuovo corridoio Mediterraneo", che propone una nuova diramazione del corridoio Mediterraneo già esistente nella rete TEN-T. Gli autori del libro, Antonio Nervegna ed Euclide Di Pretoro, hanno avuto modo di illustrare il progetto, ancora in fase embrionale, e di condividerlo con i futuribili utenti di questo corridoio trasversale che unirebbe la Spagna alla Croazia, passando per il centro della penisola italiana.

La quarta edizione del corso organizzato dalla Escola Europea de Short Sea Shipping si terrà dal 29 settembre al 2 ottobre 2018. Intanto entro la fine del 2017 la Escola ha in programma altri due corsi per professionisti spagnoli e portoghesi (MOST Iberia, dal 21 al 24 ottobre), la prima edizione del MOS Magreb, per professionisti marocchini (dall'11 al 15 novembre) e il MOST France, per il mercato francese (dal 25 al 28 novembre).

La Escola Europea de Short Sea Shipping (2E3S) è un centro di formazione europeo e un punto di riferimento per il trasporto e la logistica intermodali i cui soci fondatori sono Porto di Barcellona, Porti di Roma (ora ADSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale), Autorità Portuale di Genova (ora Porti di Genova), Grimaldi Lines e GNV.

BUREAU VERITAS 1828
BUREAU VERITAS

est
europea servizi terminalistici
your port operator in Sicily

SHIPPING SERVICE ITALIA s.r.l.
LIVORNO 0586 846111

Anno LXVI - N. 159 - Abbonamento annuale € 150

Mercoledì 11 Ottobre 2017

IL MESSAGGERO MARITTIMO

Media-Center

Giornata italiana del sollevamento FABIO POTESTA'

Giornata italiana del sollevamento FRANCESCO MESSINEO

Giornata italiana del sollevamento LUCA BECCE

Giornata italiana del sollevamento NEREO MARCUCCI

Ivano Russo: superare vecchie abitudini di politica clientelare

Competitività infrastrutture portuali: l'Italia al 60esimo posto nel mondo!

LIVORNO - Per la sesta volta consecutiva l' Olanda occupa il primo posto della classifica riguardante le migliori infrastrutture portuali del mondo inserita nel "The Global Competitiveness Report 2016-2017" curato dal World Economic Forum. Un primato che serve per riflettere anche sulla situazione del nostro Paese. Nel confronto con quanto pubblicato lo scorso anno, in questa speciale classifica Singapore rimane al secondo posto, Hong Kong al terzo, mentre il Belgio si colloca in settima posizione.

In questi ultimi anni l'Autorità portuale di Rotterdam, che riporta con orgoglio la notizia, ha portato avanti una serie di investimenti che hanno riguardato l'area "Maasvlakte", lo storico bacino portuale di "Dordrecht" e quello del "Botlek". Qui è stato costruito un nuovo ponte per migliorarne l'accessibilità via terra così come è stato rinnovato il centro dedicato ai convegni e all'innovazione tecnologica dell' "Rdm Rotterdam". Inoltre sono state migliorate più in generale

(continua in ultima pagina)

L'area portuale di Waalhaven a Rotterdam

A Livorno è sbarcata l'innovazione portuale

LIVORNO - Il porto sposa l'innovazione e lo fa con mappe intelligenti in grado di rispondere a esigenze concrete e specifiche. Nasce così il Sistema Informativo Geografico Portuale (Sigp), il nuovo strumento informatico che permette agli utenti registrati (istituzioni e ammi-

(continua in ultima pagina)

Fincantieri costruirà nuova unità per US Navy

TRIESTE - Nell'ambito del programma Littoral Combat Ship (Lcs) della US Navy, il consorzio di cui fanno parte Fincantieri, tramite la sua controllata Fincantieri Marinette Marine (Fmm), e Lockheed Martin Corporation, si è aggiudicato il contratto per la costruzione di una ulteriore Lcs della variante "Freedom", il cui valore rientra nel tetto di costo di 584 milioni di dollari per nave previsto dal Congresso Usa.

"Lcs 27" sarà la quattordicesima nave del programma Lcs variante "Freedom", uno dei principali di costruzione navale per la Marina degli Stati Uniti. Fincantieri e Lockheed Martin sono impegnate a pieno ritmo nella produzione e ad oggi hanno con-

(continua in ultima pagina)

Lavoratori e imprese «arrancano» a Crotone

CROTONE - L'Associazione operatori portuali e marittimi di Crotone, presieduta da Marco Tricoli, ritiene che lo scalo «è ancora in attesa di quegli interventi necessari e urgenti che ne garantirebbero un celere sviluppo». «La vicenda dell'annullamento dello scalo della nave da crociera "Prinsendam" della compagnia Holland America Line previsto per domenica 8 Ottobre per via dei forti venti che spiravano da Nord - si legge in una nota degli operatori - è la plastica dimostrazione di come sia necessaria concertazione e profonda comprensione delle problematiche tecnico-nautiche vissute dalla portualità crotonese. Oltre un anno addietro si sono at-

(continua in ultima pagina)

Il sistema portuale-logistico italiano si conferma stagnante

Riforma dei porti sulla rotta giusta e la «cura dell'acqua» deve continuare

CERNOBBIO - Nella seconda giornata del Forum Internazionale di Conftrasporto è stato presentato un focus sul settore marittimo. La riforma dei porti è sulla rotta giusta, ma bisogna andare avanti: nel Linear Shipping Connectivity Index, il sistema portuale e logistico italiano si conferma stagnante, con una crescita negli ultimi 12 anni di circa l'8% contro una crescita di quello spagnolo di quasi il 50%. Mare e strada assorbono insieme oltre il 95% dei percorsi svolti dalla merce. La fetta più grossa va al mare (58,2%), seguito dalla strada (36,9%), e i porti sono i nuovi hub dove i traffici intermodali crescono

(continua a pagina 2)

Fino al 30 Novembre chiusura del traforo Gran San Bernardo

ROMA - Viabilità Italia, l'istituto del ministero dell'Interno presieduto dal direttore del servizio Polizia stradale, comunica che il Traforo del Gran San Bernardo resterà chiuso per tutti i veicoli ed in entrambi i sensi di marcia sino al prossimo 30 Novembre. Gli itinerari consigliati

(continua in ultima pagina)

Uggè: la troppa burocrazia rallenta il traffico delle merci

CERNOBBIO - Il presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè ed il segretario generale dell'associazione, Pasquale Russo hanno denunciato i rallentamenti prodotti dalla burocrazia nel traffico merci durante la seconda giornata del Forum Internazionale a Cernobbio.

I porti sono «le valvole cardiache del nostro sistema di trasporti» e la riforma avviata dal ministro Delrio «va nella direzione giusta». Ma in Italia, nonostante le possibilità operative offerte dal nuova legge, c'è ancora troppa burocrazia, le diverse Autorità portuali non operano ancora come potrebbero, e tutto ciò sta producendo un rallentamento com-

(continua a pagina 2)

Il problema all'esame della "AdSp"

Sbarchi-imbarchi con Albania come eliminare la congestione

BARI - L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale è passata alla fase operativa per risolvere radicalmente il problema della congestione del traffico con l'Albania.

A tale scopo, il presidente Ugo Patroni Griffi, ha riunito le autorità preposte ai controlli di frontiera nel porto di Bari: Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Ufficio delle Dogane, e il console generale dell'Albania, Adrian Haskaj, al fine di condividere le scelte individuate per risolvere le criticità alla base dei ritardi nelle operazioni di imbarco e sbarco da e per il Paese delle Aquile. L'esponenziale aumen-

(continua a pagina 2)

Traghetti ormeggiati nel porto di Bari

Tir: le strane dimenticanze del rapporto Confcommercio

GENOVA - Secondo Trasportounito, se è vero che negli ultimi dieci anni sul mercato dell'autotrasporto, la quota degli stranieri è cresciuta dal 25% al 55%, come sostiene il rapporto di Confcommercio, evidentemente le imprese italiane di autotrasporto hanno pesantemente pagato la scarsa tu-

(continua in ultima pagina)

Maurizio Longo

MARFRET
Compagnie Maritime
MARSIGLIA
LINEA CENTRO AMERICA
Mn. MANON
LIVORNO 22/10/17
GENOVA 23/10/17
Mn. ERATO
LIVORNO 30/10/17
GENOVA 31/10/17
Servizio diretto per:
POINT A PITRE (Guadalupa)
FORT DE FRANCE (Martinica)
LA GUAIRA (Venezuela)
CARTAGENA (Colombia)
MANZANILLO (Panama)
PUERTO MOIN (Costa Rica)
TURBO (Colombia) PORT AU PRINCE (Haiti)
BARRANQUILLA (Colombia)
PUERTO CABELLO (Venezuela)
PAPEETE (Polinesia Francese)
NOUMEA (Nuova Caledonia)
Per informazioni rivolgersi a:
AEM
AGENZIE EUROPEE MARITTIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C.R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010 576781 - Fax 010 5761086
Filiale di Livorno: 57123 LIVORNO
Via 3 Novembre, 8
Tel. 0586 895500 - Fax 0586 895504
www.marfret.com

Corsica Sardinia Ferries ha aperto le prenotazioni per la prossima estate

Un fast cruise della serie Mega Express

SAVONA - Frequenza, velocità, tariffe competitive, flessibilità, comfort, qualità, trasparenza, tradizione, affidabilità, miglioramento costante del servizio e dell'offerta sono le caratteristiche principali della compagnia delle "Navi Gialle", che per la stagione 2018 presenta una programmazione sempre più ricca. Anche di destinazioni.

La compagnia, infatti, ha reso noto che sul sito www. corsica-ferries. it è già possibile prenotare il traghetto per le prossime vacanze estive, per Sardegna, Corsica e per la nuova linea verso Maiorca.

Per la Sardegna, oltre alla linea annuale Livorno - Golfo Aranci, sulla quale si intensificheranno i viaggi a partire dalla primavera, fino ad

(continua a pagina 2)

DAL
DEUTSCHE AFRIKA-LINIEN
www.dal.biz
SERVIZIO SETTIMANALE FULL CONTAINERS PER SUD AFRICA
Da Genova - Livorno - Napoli per
Cape Town, Port Elizabeth, East London, Durban
con prosecuzioni per tutte le destinazioni interne ed i Paesi limitrofi
SERVIZIO SETTIMANALE FULL CONTAINERS PER OCEANO INDIANO
Da La Spezia - Napoli per
Pointe des Galets, Port Louis
in trasbordo: Tamatave, Longoni, Diego Suarez, Majunga, Port Victoria, Comores, Zanzibar, Tanga
Cesare Fremura
SHIPPING AGENCY
LIVORNO - P.za Cavour, 12 - Tel. 0586 846809 - 0586 846812 - 0586 846815 - Fax 0586 846251
e-mail Sud Africa: southafrica.dal@fremuragroup.com
e-mail Oceano Indiano: indianocean.dal@fremuragroup.com
GENOVA - Via de Marini,1 - Tel. 010 6591123 - Fax 010 6400335

Direttore responsabile Vezio Benetti. Direzione, Amministrazione e Pubblicità: 57123 Livorno, Piazza Cavour 6
Tel. 0586 898083 - Abbonamenti E 150,00 - e-mail: redazione@messaggeromarittimo.it - sito internet: www.messaggeromarittimo.it

Seguici anche in internet all'indirizzo www.messaggeromarittimo.it

Riforma dei porti

in 11 anni del 25% per le rotabili e del 40% per i container; l'analisi fa emergere per la prima volta la prevalenza del mare sulla strada.

L'interconnessione, in crescita, traccia nuove gerarchie: primo attrattore è il settore marittimo, i porti diventano i nuovi hub e registrano un incremento dei traffici intermodali fra il 2005 e il 2016 pari al + 25% per le rotabili e al + 40% per i container. Sempre meno luoghi di destinazione finale delle merci e sempre più aree di scambio tra modalità di trasporto, i porti alimentano anche il traffico intermodale su ferro (come avviene in Friuli e Liguria), che realizza negli ultimi undici anni un incremento del 17%.

Il trasporto terrestre è invece il principale vettore di raccordo verso la destinazione finale dei prodotti. Mare e strada assorbono insieme oltre il 95% dei percorsi svolti dalla merce (nel 2015 mare 58,2%, strada 36,9%). Il mare che alimenta la gomma e la gomma che controalimenta il mare è la nuova sfida del sistema trasportistico italiano, che dal 2015 dà segnali di ripresa per il traffico merci, anche se su livelli distanti di circa il 20% rispetto ai massimi precedenti la crisi. I camion e la ferrovia si stanno organizzando per assorbire il flusso di merce in entrata e in uscita dai porti, tanto che nel triennio 2016-2018 la crescita prevista delle due modalità (tonnellate per chilometri) è analoga: 4% per la gomma e oltre il 5% per il ferro.

I porti quindi sono le valvole cardiache che garantiscono l'afflusso di beni nel Paese; se offrono servizi efficienti il sistema funziona e i trasporti diventano il volano degli scambi commerciali; se ciò non avviene essi si trasformano in trombi e il sistema non funziona.

Nonostante la positiva cura dell'acqua portata avanti dal ministro Delrio, il Paese non è ancora guarito e la terapia non può essere interrotta, ma deve continuare. L'obiettivo di una politica unitaria del settore non può esaurirsi nel passaggio dalle Autorità portuali alle Autorità di Sistema. Tant'è che, se nel 2015 le Autorità portuali dei principali 5 porti nazionali governavano tutte insieme circa il 46% delle movimentazioni totali in Italia, le prime nuove 5 Autorità di Sistema ne governano ora il 54%, a dimostrazione di una gestione ancora molto distribuita. Ecco che la Conferenza nazionale di Coordinamento Centrale delle Autorità di Sistema diventa fondamentale per assicurare, con il coinvolgimento delle rappresentanze economiche, il perseguimento di indirizzi condivisi nella politica di trasporto necessari alla competitività. D'altra parte, è importante garantire il rafforzamento delle strutture ministeriali dedicate al comparto.

Con la ripresa dei traffici internazionali, il prevedibile consolidamento di modelli organizzativi "hub & Spokes" da parte delle compagnie marittime tornerà a essere importante per la competitività dei porti all'interno dei collegamenti internazionali. Su questo fronte l'Italia soffre di livelli più bassi rispetto ai concorrenti, per giunta in calo nel Linear Shipping Connectivity Index (Lsci), l'indice che misura la competitività di un sistema portuale e logistico in base al network e alla qualità dei servizi di linea offerti dai porti. Un indicatore che tiene conto del numero di navi che transitano nel porto; della capacità totale dei container trasportati dalle navi; la dimensione massima delle navi; del numero di servizi offerti; del numero di imprese che impiegano navi container sui servizi da e per i porti del Paese considerato.

I Piani regolatori portuali (così come introdotti dalla riforma della Legge 84 del 1994) rappresentano il primo ed essenziale passo di un organico processo di pianificazione pluriennale. Qual è lo stato dell'arte? Sui principali 25 porti di rilevanza nazionale in 23 anni solo sei porti hanno definito il percorso approvativo. Molti di questi Piani già sono vecchi e necessitano di una variante. Il tempo medio tra i vecchi piani e l'approvazione è 53 anni. I restanti 19 porti si sono retti su adeguamenti tecnico-strutturali senza approvare un nuovo Prp, e la media di invecchiamento dei loro strumenti urbanistici è di 46,45 anni. Quindi parliamo di "fogli bianchi".

Nel suo intervento al Forum, il responsabile dei Rapporti Istituzionali di Msc, Luigi Merlo, ex presidente del porto di Genova ha detto che l'Italia per stare al passo con l'Europa «dovrà arrivare all'istituzione di un ministero del Mare». A suo avviso, il ministero del Mare sarà l'unica via per rispondere «a un tema enorme di cui in Italia nessuno parla: l'obbligo da parte dei Paesi membri, sulla base di una direttiva Ue del 2014, di arrivare a una definizione del proprio spazio marittimo».

«Entro il 2021 - ha spiegato - ogni Paese dovrà fare il suo Piano dello Spazio Marittimo. Questo comporterà una rivoluzione totale per tutto ciò che concerne la navigazione, e più in generale le attività del mare. Il prossimo 17 Ottobre scade il termine posto dal decreto ministeriale sulle linee guida dello spazio marittimo. Al momento la soluzione è affidata a un tavolo tecnico di 12 ministeri che inevitabilmente porterà a conflitti di competenze non risolvibili. Per questo dico che l'Italia dovrà giocoforza istituire il ministero del Mare».

Inoltre, partecipando ad un dibattito, Merlo, insieme all'ex presidente di Clia Europe, Manfredi Lefebvre d'Ovidio ed al presidente di Assoterminal, Luca Becce hanno ribadito la necessità di rivedere la rappresentanza associativa, a cominciare da Confitarma. «L'attuale rappresentanza associativa non è più adeguata per affrontare i problemi legati alle nuove esigenze di mercato - ha detto Merlo -. E' un tema-chiave se si crede nello sviluppo della portualità italiana. Oggi c'è un tema di rappresentanza di cluster che non si misura più sul + 1%, + 2% dei traffici, ma sull'efficienza complessiva del sistema».

«Non esiste in alcun Paese al mondo - ha aggiunto Lefebvre - che Clia non possa essere rappresentata all'interno della associazione industriale di categoria».

«Anche per questo - ha concluso Becce - noi siamo usciti da Confindustria e abbiamo aderito a Confcommercio. Esiste un oggettivo problema di frammentazione della rappresentanza, che va risolto. E' necessario unificare il mondo della manifattura con la logistica. Se non acquisiamo questa consapevolezza siamo destinati ad accumulare un ritardo che si farà incolmabile».

Ugge: troppa burocrazia

plessivo nel traffico merci in Italia. «Le Autorità portuali non colgono appieno le possibilità offerte dalla riforma. C'è ancora - hanno detto - troppa burocrazia, un eccesso di regolamentazione, nonostante le nuove norme introdotte dal Delrio consentano ciò ora una semplificazione».

E questo vale non solo per i porti: un autotrasportatore alla guida di un carico eccezionale deve produrre «5 kg di carte» per attraversare le province della Lombardia, ha detto Uggè mostrando un ingombrante malloppo di documenti, al Forum. La quantità di certificazioni e permessi è dovuta ai vari documenti rilasciatin da ognuna delle diverse province della Regione, ha spiegato.

Tornando ai porti bisogna accelerare sulla via della riforma, altrimenti l'Italia corre il rischio di perdere l'occasione della Via della Seta. «In dieci anni, dal 2005 al 2015, le quote di traffico complessivo in Italia sono passate dal 23% al 19%. E' tempo - ha sottolineato Russo -, che tutti i porti italiani, intesi come sistema, se ne rendano conto».

Dei 25 principali porti italiani, solo sei hanno definito un Piano regolatore portuale, come prevedeva la legge di riforma del '94: Genova, Trieste, La Spezia, Livorno, Civitavecchia e Cagliari. Di questi solo tre (Livorno, Trieste e Cagliari) hanno colto le opportunità di governance e semplificazione offerte dalla riforma Delrio. «Il problema in Italia è che i soldi, stanziati dall'Europa, ci sono, ma non vengono spesi» ha detto Russo. «La riforma da sola non basta, sono le Autorità di sistema che devono lavorare. Molte non lo fanno».

La maggioranza dei porti italiani hanno piani portuali vecchi di cinquant'anni. E il tempo medio di approvazione dei rispettivi piani è di 45,79 anni.

«Se il sistema nel suo complesso non riesce ad ammodernarsi, l'Italia sarà tagliata fuori da ogni mercato. Un esempio - ha aggiunto Russo -: a Napoli il progetto per la nuova darsena di Levante è stato approvato nel 2001. Non si è ancora riusciti a finire le procedure. Nel 2006 partiva la procedura per i dragaggi. La prima bennata, forse, sarà nel 2018».

Il presidente Confitrasporto, Paolo Uggè, ha quindi concluso il Forum Internazionale di Confcommercio: «Ci auguriamo che chiunque governerà fra qualche mese questo Paese non faccia passi indietro rispetto a quanto fatto dal ministro Delrio. Il mondo dei trasporti e della logistica, a cominciare da tutta la filiera marittima, ha bisogno di un interlocutore politico credibile».

Uggè ha sottolineato che «molto si sta muovendo nella rappresentanza, e l'Italia ha bisogno di porsi questo tema. Perché sui trasporti e sulla logistica del futuro si gioca una bella fetta di futuro».

«Un approccio unitario all'intero sistema marittimo nel settore logistico nazionale è l'unico strumento in grado di valorizzare non solo le singole componenti ma l'intero comparto», questo il manifesto-appello lanciato da Uggè a chiusura del Forum. «Siamo di fronte - ha detto - non ad una stagione conclusiva di riforme ma ad un inizio di una possibile rivoluzione. La vera grande sfida dei prossimi anni riguarderà gli effetti dei cambiamenti radicali imposti dall'elaborazione da parte dei singoli Paesi europei dei piani di gestione dello spazio marittimo che dovranno essere realizzati entro il 31 Marzo 2021». In Confcommercio - ha concluso - «si sta da tempo concretizzando un polo di aggregazione delle diverse realtà dei trasporti e della logistica». Si sta realizzando una nuova rappresentanza dell'intero comparto.

Corsica Sardinia

arrivare a due partenze al giorno in estate, saranno operativi anche i collegamenti tra l'isola e la Francia con le linee Nizza - Golfo Aranci e Tolone - Porto Torres.

Per la Corsica sono programmate partenze da Savona, Livorno, Nizza e Tolone con moderni e veloci "Mega Express" e comodi e classici cruise ferries, con viaggi diurni e notturni. In alta stagione, partenze per Corsica e Sardegna anche dal porto di Piombino, l'hub più a sud delle navi gialle, facilmente raggiungibile dai turisti provenienti dal centro e dal sud Italia.

Le linee Porto Vecchio - Porto Torres e Porto Vecchio - Golfo Aranci collegheranno la Corsica e la Sardegna, permettendo di saltellare da un'isola all'altra.

La fitta rete di collegamenti tra la Francia, la Corsica, la Sardegna, la Toscana, la Liguria e l'Isola d'Elba offrirà la possibilità di collezionare più esperienze in una sola vacanza, magari passando dalla Costa Azzurra, alla Toscana, attraverso la Corsica e la Sardegna.

Importante novità annunciata dalla compagnia per il prossimo anno è la nuova rotta che collegherà la Francia all'Isola di Maiorca. Sulla linea Tolone - Alcudia (porto situato a nord est dell'Isola) sono programmate due partenze settimanali, dal 21 Aprile 2018, fino alla fine della stagione estiva. «Unico collegamento via mare tra le Baleari e la Francia, è la rotta marittima più vicina all'Italia e consentirà ai turisti italiani di partire per Maiorca, con l'auto o la moto al seguito, mezzi indispensabili per visitare bene l'isola» ha commentato Raoul Zanelli Bono, direttore commerciale di Corsica Sardinia Elba Ferries.

Mega Express e Cruise Ferries sono dotate di ogni comfort: comode cabine private ad uso esclusivo, spazioni saloni pubblici, bar, caffetterie, buffet "all you can eat", ristoranti con menu à la carte e menu degustazione a prezzo fisso, self-service con speciali formule per i bambini, negozi, piscine e solarium, servizi per gli amici a 4 zampe, aree giochi bimbi e sale videogames trasformeranno la traversata in un momento di relax e divertimento, per i grandi e i piccini.

«Qualità dei servizi di bordo, innovazioni, ascolto del cliente e dei suoi bisogni, impiego della flotta e grande flessibilità strategica sono le prerogative base per un servizio molto competitivo e caratterizzeranno l'offerta dell'estate 2018» ha concluso Raoul Zanelli Bono.

Sbarchi imbarchi

to del traffico commerciale con l'Albania con i possibili riflessi sulle attività di controllo, non è l'unico fattore. Dall'incontro tecnico è emerso, infatti, che dovrebbero essere meglio regolamentati il flusso informativo relativo agli accosti e le operazioni da svolgersi durante la permanenza in porto dei traghetti.

«L'AdSp - ha commentato il presidente Patroni Griffi - per risolvere l'atavico problema infrastrutturale che affligge il porto ha già predisposto un progetto operativo per l'ampliamento della stazione marittima. Progetto che attraversa ora la sua fase operativa, passando dalla conferenza di servizi disposta per domani. Verranno, inoltre, attuati i provvedimenti amministrativi richiesti dai presenti per rendere la struttura funzionale ed efficace rispetto alle esigenze rappresentate».

Le autorità presenti si sono dichiarate disponibili ad anticipare di un'ora, alle ore 7.00, le operazioni di arrivo e sbarco passeggeri, chiedendo tuttavia che al fine di evitare un inutile spreco di risorse pubbliche l'Autorità emani una apposita ordinanza sulla comunicazione dei programmi delle linee traghetti e che le informazioni circa la riconfigurazione dei programmi già comunicati siano conformi alla medesima. Tale misura viene auspicata innanzitutto dal Console di Albania e considerata idonea a ridurre ogni disagio per i passeggeri in transito da e per tale paese. Disagio peraltro che lo stesso Console ritiene già essersi di molto ridotto nella stagione 2017 rispetto alla precedente 2016.

Ufficio delle Dogane, Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza hanno comunque assicurato massima celerità nei controlli anche nel varco AC3, attualmente utilizzato solo parzialmente. Il varco AC1, invece, dopo gli interventi di adeguamento tecnologico che prediporrà l'Ufficio delle Dogane, sarà totalmente funzionale ad ospitare le operazioni di controllo.

Tipo	Nave	Agenzia	Data arrivo	Ora arrivo	Data partenza	Ora partenza	Provenienza	Destinazione	Ormeggio	Lungh.	Pesc.
CR	Silver Wind	Trumpy	10/10/17	6.00	11/10/17	19.00	Montecarlo	Civitavecchia	44	==	==
CR	Norwegian Epic	Medov	11/10/17	6.00	11/10/17	19.00	Civitavecchia	Palma	42/NM	==	==
CR	Viking Star	Trumpy	11/10/17	6.00	11/10/17	19.00	Montecarlo	Civitavecchia	76	==	==
TR	Moby Aki	Corsi	11/10/17	6.30	11/10/17	22.00	Olbia	Olbia	89	==	==
TR	Mega Express Five	Forship	11/10/17	6.30	11/10/17	21.00	Golfo Aranci	Golfo Aranci	63	==	==
CR	AIDAperla	Medov	11/10/17	7.00	11/10/17	20.00	Civitavecchia	Barcellona	44/47	==	==
CR	Sovereign	Medov	11/10/17	7.00	11/10/17	20.00	Civitavecchia	Villefranche	44/43	==	==
TR	Mega Express Four	Forship	11/10/17	12.35	11/10/17	14.00	Bastia	Bastia	64N	==	==
TR	Liburna	Toremar	11/10/17	14.30	11/10/17	16.00	Capraia	Capraia	66N	==	==
CR	Horizon	Medov	12/10/17	6.00	12/10/17	17.00	Civitavecchia	Alicante	75	==	==
TR	Moby Wonder	Corsi	12/10/17	6.30	12/10/17	22.00	Olbia	Olbia	89	==	==
TR	Mega Express Two	Forship	12/10/17	6.30	12/10/17	14.00	Golfo Aranci	Bastia	63	==	==
TR	Liburna	Toremar	12/10/17	8.30	12/10/17	13.45	Capraia	Capraia	66	==	==
TR	Mega Andrea	Forship	12/10/17	12.35	12/10/17	21.00	Bastia	Golfo Aranci	64N	==	==
TR	Liburna	Toremar	12/10/17	19.45	12/10/17	14.00	Capraia	Capraia	66	==	==
TR	Moby Aki	Corsi	13/10/17	6.30	13/10/17	22.00	Olbia	Olbia	89	==	==
TR	Mega Express Five	Forship	13/10/17	6.30	13/10/17	8.00	Golfo Aranci	Bastia	63	==	==
CR	Silver Spirit	Trumpy	13/10/17	7.00	14/10/17	23.00	Olbia	Portofino	75	==	==
TR	Moby Zaza	Corsi	13/10/17	12.45	13/10/17	14.00	Bastia	Bastia	63	==	==
TR	Mega Express Five	Forship	13/10/17	17.35	13/10/17	21.00	Bastia	Golfo Aranci	63	==	==
TR	Liburna	Toremar	13/10/17	20.00	14/10/17	8.30	Capraia	Capraia	66	==	==
TR	Moby Wonder	Corsi	14/10/17	6.30	14/10/17	22.00	Olbia	Olbia	89	==	==
TR	Mega Andrea	Forship	14/10/17	6.30	14/10/17	14.00	Golfo Aranci	Bastia	64N	==	==
TR	Mega Express Two	Forship	14/10/17	14.30	14/10/17	15.30	Bastia	Golfo Aranci	63	==	==
TR	Liburna	Toremar	14/10/17	16.45	14/10/17	13.30	Capraia	Capraia	66N	==	==
TR	Mega Express Five	Forship	14/10/17	18.30	14/10/17	21.00	Golfo Aranci	Golfo Aranci	63	==	==
TR	Moby Aki	Corsi	15/10/17	6.30	15/10/17	22.00	Olbia	Olbia	89	==	==
CR	Azamara Quest	Trumpy	15/10/17	7.00	15/10/17	19.00	Civitavecchia	Portofino	75	==	==
TR	Mega Express Two	Forship	15/10/17	7.30	15/10/17	8.30	Golfo Aranci	Bastia	63	==	==
TR	Mega Express Two	Forship	15/10/17	18.05	15/10/17	21.00	Bastia	Golfo Aranci	63	==	==
TR	Liburna	Toremar	15/10/17	19.30	16/10/17	8.30	Capraia	Capraia	66N	==	==
TR	Moby Wonder	Corsi	16/10/17	6.30	16/10/17	22.00	Olbia	Olbia	89	==	==
TR	Mega Express Five	Forship	16/10/17	6.30	16/10/17	21.00	Golfo Aranci	Golfo Aranci	63	==	==
TR	Mega Express Four	Forship	16/10/17	12.35	16/10/17	14.00	Bastia	Bastia	64N	==	==
TR	Moby Corse	Corsi	16/10/17	12.45	16/10/17	14.00	Bastia	Bastia	64	==	==
TR	Liburna	Toremar	16/10/17	15.30	17/10/17	8.30	Capraia	Capraia	66N	==	==
CR	Celebrity Constellation	Trumpy	17/10/17	6.00	17/10/17	19.00	Marsiglia	Ajaccio	44/47	==	==
CR	Variety Voyager	W. Shepherd	17/10/17	6.00	17/10/17	20.00			64N	==	==
TR	Moby Aki	Corsi	17/10/17	6.30	17/10/17	22.00	Olbia	Olbia	89	==	==
TR	Mega Express Two	Forship	17/10/17	6.30	17/10/17	8.00	Golfo Aranci	Bastia	63	==	==
CR	Tui Discovery	I.C.S.S.L.	17/10/17	7.00	17/10/17	19.00	Cannes	Civitavecchia	43/NM	==	==
TR	Mega Express Two	Forship	17/10/17	17.35	17/10/17	21.00	Bastia	Golfo Aranci	63	==	==
TR	Liburna	Toremar	17/10/17	19.45	18/10/17	8.30	Capraia	Capraia	66	==	==
CR	Brilliance of the Seas	Trumpy	18/10/17	6.00	18/10/17	19.00	Villefranche	Civitavecchia	43/NM	==	==
CR	Azamara	Trumpy	18/10/17	6.00	18/10/17	22.00	Genova	Civitavecchia	75	==	==
TR	Moby Wonder	Corsi	18/10/17	6.30	18/10/17	22.00	Olbia	Olbia	89	==	==
TR	Mega Express Five	Forship	18/10/17	6.30	18/10/17	8.00	Golfo Aranci	Bastia	63	==	==
CR	Sovereign	Medov	18/10/17	7.00	18/10/17	20.00	Civitavecchia	Villefranche	43/NM	==	==
CR	AIDAperla	Medov	18/10/17	8.00	18/10/17	20.00	Civitavecchia	Barcellona	44/47	==	==
TR	Liburna	Toremar	18/10/17	14.30	18/10/17	16.00	Capraia	Capraia	66	==	==
TR	Mega Express Five	Forship	18/10/17	17.35	18/10/17	21.00	Bastia	Golfo Aranci	63	==	==

Competitività infrastrutture

le performance e la sicurezza nelle attività di trasbordo con nuove boe e "dolphin" collocate nel Calandkanaal. L'Authority olandese investe ogni anno nella sua infrastruttura portuale circa 150-200 milioni di euro all' anno.

Presto, come annunciato nei giorni scorsi anche da "Il Messaggero Marittimo", inizieranno i lavori di escavo del Nieuwe Waterweg, il canale che collega Rotterdam con il Mare del Nord così da garantire una migliore accessibilità, alle navi di ultima generazione e alle tanker, da e per il bacino Botlek.

E l' Italia? Se da un lato possiamo registrare un lievissimo progresso in termini di competitività generale, come sistema Paese - siamo passati dal 44° posto al 43° sorpassati purtroppo però dal "piccolo" Portogallo - dobbiamo registrare che guardando al solo settore infrastrutturale (strade, porti, aeroporti, energia, telefonia e quant'altro) la posizione migliora notevolmente: siamo 27esimi al mondo.

Lasciando da parte i paesi del Nord Europa, in termini di competitività generale ci superano nel Mediterraneo la Francia (22° posto), la Spagna (34°) e Malta (37°).

La situazione però diventa davvero preoccupante guardando a quanto accade in termini di competitività delle infrastrutture portuali, quella in cui occupa il primo posto l'Olanda e il 14° la Spagna. Si proprio la Spagna, una economia con la quale siamo in diretta concorrenza nel Mediterraneo, che ci supera di ben 46 posizioni: l'Italia è infatti 60esima al mondo per competitività delle infrastrutture portuali.

Nonostante i grandi sforzi fatti dal Governo, dal dicastero Delrio in questi ultimi due anni, siamo ancora lontani dall'essere competitivi in questo specifico settore dove occorre fare importanti investimenti e dove le scelte da poco compiute devono dare il loro effetto.

Se è vero che dal punto delle viste del funzionamento delle Dogane siamo diventati primi in Europa, da quello delle infrastrutture dobbiamo ancora crescere superando vecchie cattive abitudini di una politica clientelare lontana dal concetto di "bene del Paese". In una logica di concorrenza globale non possono più essere perseguiti interessi locali, su cui soffiano spesso politici di turno per raccogliere consensi, ma invece occorre guardare al sistema, al bene di un intero Paese.

Su questi temi si è intrattenuto nei giorni scorsi a Piacenza, durante la fiera dedicata al settore "sollevamento", anche uno dei più stretti collaboratori del ministro Delrio, Ivano Russo, che ha coordinato i rapporti del ministero Infrastrutture e Trasporti con tutto il cluster marittimo italiano ricevendo dallo stesso un generale apprezzamento.

«Quando siamo arrivati al ministero di Porta Pia, in Italia c'erano 24 Autorità portuali completamente autonome nella pianificazione strategica, infrastrutturale, e che governavano 27 porti di rilevanza nazionale. Poi avevamo altri porti abbandonati a se stessi, gestiti dalle Capitanerie di porto per quel concerne i temi di safety e security, che non erano in alcun modo coinvolti nelle dinamiche logistiche e industriali del Paese. Un dato particolarmente "raccapricciante" - ha rilevato Russo - era quello di una "over capacity", di una sovraccapacità, tra il 54 e il 60%, figlia di una cultura offertista, spesso in cattiva fede, speculativa, per cui era più importante fare l'opera pubblica a prescindere dalla domanda.

C'era un approccio offertista piuttosto che capire come gestire al meglio gli investimenti pubblici. Qualche numero che dà l'idea di questa situazione: noi come Paese movimentiamo, grosso modo, tra i 9 e i 10 milioni di teu, inclusi i porti di transhipment. Di contro abbiamo disponibilità di spazi per 18 milioni di teu e stavamo finanziando progetti per arrivare a 36 milioni di teu. Potrei citare un lavoro faticosissimo di "project review", di rivisitazione progettuale, che abbiamo fatto in questi due anni con il de-finanziamento di qualche intervento, con la rimodulazione di altri. Penso ad Augusta, a Venezia, Ravenna, Civitavecchia, Napoli, eccetera. Il quadro era di "totale follia". Tutti gli armatori che incontravano ci dicevano: "se volete che aumentiamo i volumi dovete fare investimenti a terra, nei collegamenti dell' ultimo miglio e velocizzare i controlli"

Su queste due voci avevamo zero finanziamenti ed invece varie centinaia di milioni di euro destinati agli ampliamenti a mare considerati oggi da tutti assolutamente inutili quando non figli, ovviamente, di vicende selettive, specifiche per il singolo scalo. Nel contratto di programma di Rfi non erano previsti specifici investimenti sui collegamenti riguardanti l'ultimo miglio ferroviario. In questa direzione, più in generale, ne erano stati fatti addirittura là dove non servivano senza alcuna logica di prioritarizzazione basata sui nodi di aggregazione delle merci.

Non c'era nessun investimento per la velocizzazione dei controlli, per una loro digitalizzazione. C'era un regime francamente insopportabile di commistione - ha proseguito Ivano Russo - tra pubblico e privato nei "vecchi" Comitati portuali in cui nei fatti il concedente decideva di assegnarsi la concessione, decideva i termini di mercato nei quali operare. Era poi singolare il fatto che quando si discuteva di quella particolare concessione quel soggetto uscisse dalla stanza. Roba che fa ridere i bambini delle scuole elementari. Era un concesso nel quale chi vi partecipava non organizzava le condizioni di mercato per tutti, ma solo per chi ne faceva parte. Era più che banale, più che naturale.

Avevamo una media di 17 anni per l'adozione di un Piano regolatore portuale, una media tra 5 e 7 anni per fare un dragaggio. Era un sistema collassato dal punto di vista dei numeri, dell'efficienza, del rating internazionale, dal punto di vista delle autorità portuali.

Questa cosa, giusto per non addossare responsabilità individuali a nessuno, è figlia di una storia economica che nel suo ultimo deterioramento ha portato a questi risultati».

Fin qui la prima parte dell'analisi di Ivano Russo tesa a cercare di far capire dove oggi si è arrivati partendo proprio dalle difficoltà da superare.

«I porti italiani, così come i porti mediterranei - ha continuato Russo - sono i porti della borghesia mercantile. Sono storicamente fondati su compravendita, smercio, dazi, gabelle, su una attività commerciale della borghesia mediterranea che non ha nulla a che vedere con la logica dei porti del Nord che nascono a supporto della rivoluzione industriale, manifatturiera. Nascono già come un asset di una filiera logistica a servizio dell'industria.

Se noi non partiamo da qui, da una tema di storia pluriscolare, di storia economica del Paese, non si capisce perché eravamo arrivati a quel punto che prima ho descritto. Nei porti italiani storicamente quando arrivavano le merci, quando ad esempio dalla Persia giungevano a Venezia le stoffe e i tappeti, una volta sbarcate non era più un problema di nessuno. Era cosa che riguardava solo chi le portava via o chi le aveva comprate.

Questo è un Paese che non ha in testa la logistica, che non ha in testa le connessioni, che guarda solo al mare. Ed è così che è arrivato in ritardo su tutte quelle che sono oggi le strategie vincenti della portualità. E' un Paese che è arrivato all'unità qualche secolo dopo gli altri. Mentre per quelli del Nord parliamo di "porti nazioni", e che nazioni se pensiamo ad Amburgo per la Germania, ad Anversa per il Belgio, a Rotterdam per l'Olanda, più imperi che nazioni, per l'Italia parliamo invece di un Paese che fino a meno di due secoli fa era la sommatoria di piccoli regni, ducati e granducati, in guerra tra loro.

In questi due anni ho girato tutti i porti italiani. Sono stato in ognuno anche due o tre volte. A Livorno si parla dei pisani, a Napoli dei salernitani, a Catania degli augustani: siamo davanti ad un delirio che logisticamente non ha senso. C'erano tanti soldi pubblici impegnati solo per fare ampliamenti lato mare che non servono a nessuno, in un regime conflittuale tra porti, tra strutture poste a venti chilometri di distanza, con gente che si odia, che sarebbe disposta "a vendersi la mamma" per fare un dispetto al porto vicino. Oggi quello è un sistema morto.

Al cluster marittimo abbiamo rivolto fin dal primo giorno, l' 8 Aprile 2015, un appello. Il ministro Delrio ha detto: «Usciamo dalla logica conflittuale pubblico - privato». E' una logica che dà idea di una contrattualistica sindacale permanente su decine di piccole questioni. Abbiamo chiesto loro di provare insieme a fare un patto per ribaltare come un calzino questo sistema. Mettere al centro le questioni dell'ultimo miglio, della digitalizzazione, della semplificazione dei controlli, imporre una riduzione da 25 Autorità portuali a 15, addirittura includere in esse tutti i 57 porti di rilevanza nazionale, far perdere loro un pezzo del vecchio potere quando si tratta di coordinare gli investimenti strategici che invece si decidono a Roma. Tutto ciò, ha concluso Russo, significa andare nella direzione di una più integrata visione strategica che è sempre mancata nella storia italiana. E un lavoro di grande fatica quello fin qui fatto, perché stiamo andando controcorrente, contro una storia che ha radici profondissime nelle dinamiche economiche e nella geografia politica di questo Paese».

A Livorno è sbarcata

nistrazioni pubbliche, operatori del settore) di "interrogare" letteralmente l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, ottenendo informazioni utili con un semplice click.

Il progetto messo a punto dall'AdSp labronica verrà realizzato nei prossimi mesi dalla Ldp Progetti Gis e si propone di semplificare in modo sensibile la vita agli addetti ai lavori, permettendo loro di avere informazioni complete rappresentate geograficamente.

Il "Sigp", infatti, è uno strumento basato su tecnologie di rappresentazione georeferenziata, simili - per intenderci - a quelle usate da Google Maps, in cui è possibile cercare, visualizzare informazioni di vario tipo, delle quali viene anche fornita sulla mappa la posizione geografica ad essi riferita.

Con il nuovo sistema informatico, precisa una nota dell'AdSp, diventerà possibile: visualizzare sulla mappa tutte le aree del porto e le loro destinazioni d'uso, avere informazioni aggiornate sulle fasi attuative del Piano regolatore del porto, monitorare l'impatto ambientale delle grandi opere infrastrutturali, avere una piena visione delle concessioni demaniali integrando le informazioni georeferenziate con altre di tipo documentale, raccogliere informazioni sulle indagini geotematiche svolte in porto.

Gli ambiti di intervento dell'applicazione Web Gis su base open source per ora sono cinque (Il Piano regolatore portuale; le concessioni demaniali; il catasto; le indagini geotecniche e i dragaggi; i progetti - i lavori e la cartografia di base), ma successivamente ci saranno altre implementazioni.

Lavoratori e imprese

tivate iniziative condivise con la nuova Amministrazione comunale affinché l'infrastruttura portuale diventi punto di riferimento per l'intera fascia ionica e per il Mediterraneo, sostenendo tutte le molteplici attività di business: turismo, diporto, crocieristica, merci, cantieristica, pesca e servizi». «Rileviamo che dopo gli incontri promossi dal Comune con gli operatori portuali e gli ordini professionali di Ottobre / Novembre 2016, dopo l'incontro alla Camera di Commercio della scorsa primavera e dopo altri importanti e precisi confronti istituzionali nonché comunicazioni formali per richieste di interventi urgenti, la situazione pare ancora, purtroppo e quasi inspiegabilmente, arenata. Tra olezzi di scarichi fognari insopportabili, barche affondate, strutture fatiscenti, banchine pericolanti, assenza di servizi e sporcizia dilagante, un'altra stagione estiva è trascorsa. Grazie alle lodevoli iniziative private di aziende, operatori, concessionari e associazioni, migliaia di persone hanno vissuto la città e il suo porto, turisti, sportivi, crocieristi e miliardari arrivati in yacht, tra i quali sceicchi, magnati russi, proprietari di multinazionali e addirittura principi, che ovviamente hanno fatto sosta per pochi giorni se non ore, accolti da grandi professionalità ma in un contesto ambientale a dir poco desolante».

«L'Associazione operatori portuali e marittimi - è scritto nella nota - da anni evidenzia come il Piano regolatore portuale (Prp) rappresenti lo strumento chiave e il primo passo per rimettere in moto il porto, permettendo investimenti strutturali importanti utilizzando anche fondi che da anni sono disponibili e mai spesi. Ma nonostante le rassicurazioni e le parole messe a verbale negli incontri, dopo quasi dieci anni, l'iter di approvazione del preliminare non è ultimato. Chiediamo che il Comune di Crotone dia un forte e concreto impulso deliberando l'approvazione del nuovo schema di Prp, portando all'attenzione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro il risultato della concertazione avvenuta un anno fa e sostenendo l'adozione del piano in tempi brevi. Sollecitiamo le istituzioni locali a rappresentare con forza le istanze degli operatori all'interno del Comitato portuale. Provincia, Comune e Camera di commercio dovrebbero operare in stretta sinergia per l'interesse del territorio rappresentato. Ringraziamo l'Ente Camerale per l'azione messa in campo anche nelle ultime settimane per tenere viva l'attenzione sul tema, l'auspicio è che vi sia la capacità di proseguire in modo coordinato. Soprattutto in considerazione dell'opportunità di legare la realizzazione di investimenti nel porto alla bonifica dell area Sin, visto che quest'ultima comprende anche l'area portuale».

«Nel frattempo - conclude la nota - i problemi gravissimi restano, le imprese e i lavoratori arrancano subendo enormi danni, mentre le parole e i progetti a volte strampalati volano via nel vento».

Tir: le strane dimenticanze

tela di chi le ha rappresentate nell'ultimo decennio.

Infatti - si legge in una nota Trasportounito, Associazione nazionale autotrasportatori professionali - il problema non è, e non può solo essere, individuabile su fisco e lavoro, bensì sulle scelte acrobatiche, oscillanti e controproducenti fatte adottare dagli ingenui, e spesso incompetenti, rappresentanti istituzionali del settore.

Nell'ultimo decennio le imprese di autotrasporto italiane sono state strapazzate passando da un sistema di tariffe a forcella a quello del libero mercato, per poi di nuovo passare agli sconclusionati "costi minimi" fino al loro azzeramento e quindi di nuovo al libero mercato dei corrispettivi, con deleteri stracichi di contenzioso contrattuale e una destrutturazione culturale/imprenditoriale. Per non parlare del totale fallimento della legge sui "tempi di pagamento" ignorata e derisa da tutti i mittenti.

Anche la burocrazia di settore, nell'ultimo decennio, è stata ricca di controindicazioni che hanno appesantito le imprese sia sul versante amministrativo sia su quello sanzionatorio, ad esempio la scheda di trasporto (eliminata nel 2015), l'attestato delle assenze del conducente (poi recentemente vietato addirittura dall'Unione europea), le capriole sulla "responsabilità soggettiva" e tutte quelle inutili diavolerie per le quali autorità di controllo e addetti si sono dovuti sorbire una formazione universitaria sulle "istruzioni scritte", contratto in forma scritta con gli "elementi essenziali", la "data certa", la "corresponsabilità di filiera" per la quale ormai non viene sanzionato, né controllato, più nessuno.

Sul tema dei controlli - prosegue Trasportounito - anziché orientare massicciamente le autorità sulle targhe estere come fanno in altri Paesi, abbiamo avuto il coraggio di pretendere il pagamento su strada delle sanzioni anche ai nostri autotrasportatori come se non esistesse l'Albo, il Ren, la Cisa ove sono iscritti e quindi individuabili.

Altra zappa sui piedi: per diventare conducente dei veicoli pesanti in molti Paesi, dopo la patente, il giovane, per acquisire la necessaria CQC (carta di qualificazione del conducente), affronta un esame, in Italia oltre alla patente si obbliga il giovane a seguire un corso di 280 ore e sostenere poi l'esame, con il risultato che nessuno è disposto a spendere 5mila euro per fare questo sacrificato mestiere.

Ce n'è anche per le istituzioni: 4 o 5 inutili, ma costosi, piani della logistica oggetto solo di convegni accademici ove si sono rappresentati, per anni, sempre i medesimi problemi. Per non dimenticare ciò che è stata la più grande esperienza in materia di dispendio di tempo, la "consulta per l'autotrasporto e la logistica".

Ma ovviamente - denuncia l'Associazione del segretario generale Maurizio Longo - tutto questo nel rapporto non si scrive. Mentre negli altri Paesi si studiava la conquista dei mercati, nel nostro Paese si aspettava il momento per dire che le imprese dell'Est in Italia crescono del 198%.

Fincantieri costruirà

segnato cinque navi alla US Navy, di cui l'ultima, "Little Rock" (Lcs 9), il 26 Settembre scorso. Ci sono attualmente sette unità già in diversi stadi di costruzione nel sito di Marinette, l'unico cantiere navale del Midwest, e altre due a seguire che completeranno il programma.

Il programma Lcs è stato assegnato nel 2010 a Fmm, nell'ambito della partnership tra Fincantieri e Lockheed Martin, leader mondiale nel settore della difesa. La variante "Freedom" costituisce una nuova generazione di navi multiruolo di medie dimensioni, progettate per attività di sorveglianza e difesa costiera, per operazioni in acque profonde e per diversi tipi di missioni nell'ambito della difesa da minacce di tipo "asimmetrico" quali mine, sottomarini diesel silenziosi e navi di superficie veloci.

Due unità "Lcs" del programma sono state impiegate con successo nel Pacifico occidentale, la terza e la quarta sono state consegnate rispettivamente nel 2015 e nel 2016.

Chiusura del traforo

per coloro che sono diretti in Svizzera sono i seguenti: S. S. 33 in direzione della città svizzera di Briga utilizzando il passo del Sempione; A9 "Lainate - Como - Chiasso"; Traforo del Monte Bianco.

I veicoli fino ad una massa complessiva di 18 tonnellate potranno continuare a percorrere la SS 27 "colle del Gran San Bernardo" che, tuttavia, raggiungendo un'altitudine di oltre 2400 metri, a partire dal prossimo 15 Ottobre potrebbe subire delle chiusure al transito qualora vi siano copiose precipitazioni nevose.

www.messaggeromarittimo.it
lo strumento completo per l'informazione marittima