



Primo piano:

- **Correttivo della riforma**
(L'Informatore Navale, Il Nautilus, Ferpress, Il Tirreno)

Dai Porti:

Trieste:

"...Via della Seta..."(Gazzetta Marittimo)

Ravenna:

"...parte la richiesta di alzare il livello di sicurezza in tutta italia..."
(Corriere Romagna)

Ancona:

"...investimento da 2,6 mln per ammodernamento del mercato ittico ..."
(Ferpress, Ansa, Il Nautilus)

Livorno:

"...approvato bilancio AdSP..." (Ansa, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime, Informare, Il Tirreno, Il Telegrafo, Corriere Marittimo)

"...la portualità incontra la ricerca scientifica /Propeller Club..."
(Corriere Marittimo)

Napoli:

"...1,5 miliardi dal banco di Napoli per le Zes del Sud..."
(Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo)

"...bene primato ma molto da fare..."
(Ansa, Il Nautilus, Informazioni Marittime)

Taranto:

"...Un piano per il porto..." (MF, Informazioni Marittime, Il Nautilus)

Messina:

"...porto e prospettive di sviluppo..."(Gazzetta del Sud)

"...Masumeci e difesa dello Stretto..."(Gazzetta del Sud)

Focus:

- **Missione a Hong Kong e Shenzhen** (Ansa, L'Informatore Navale)
- **Nuove alleanze Svizzera Italia** (Il Secolo XIX)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

PORTI:UILTRASPORTI,PRONTI ALLA MOBILITAZIONE SE NON SARA' APPROVATO IL CORRETTIVO PORTI A TUTELA DEL LAVORO



PORTI: UILTRASPORTI, PRONTI ALLA MOBILITAZIONE SE NON SARA' APPROVATO IL CORRETTIVO PORTI A TUTELA DEL LAVORO

Roma, 16 novembre. "Sta per essere esaminato il correttivo Porti in Conferenza Unificata Stato Regioni. Per problemi che saranno avanzati dagli Enti locali su questioni di rappresentanza, si sta delineando il rischio concreto di far naufragare tutto il provvedimento, che contiene anche la parte riguardante il lavoro portuale, frutto di un lavoro congiunto con il Ministero dei Trasporti ed avvalorato dall'intesa, raggiunta tra tutte le parti sociali firmatarie del CCNL Porti, formalizzata nell'Avviso comune". Così il Segretario Generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi sull'iter di approvazione dello schema di decreto legislativo del Ministero dei Trasporti di modifica alla riforma dei porti, d.lgs 169/2016, in cui sono inserite nuove e aggiornate disposizioni per la salvaguardia del lavoro portuale, imprescindibile elemento di crescita e sviluppo dei porti.

"Se malauguratamente – avverte Tarlazzi – per atteggiamenti politici di puro interesse localistico dovesse interrompersi quanto si profila con questo provvedimento per la tutela del lavoro e lo sviluppo equilibrato dei porti, saremo costretti alla mobilitazione dei porti italiani, perché i lavoratori ed il lavoro dei porti non possono aspettare ulteriormente le soluzioni ai problemi che incombono da anni e che ormai hanno raggiunto una dimensione non più gestibile".

UILTRASPORTI, PRONTI ALLA MOBILITAZIONE SE NON SARA' APPROVATO IL CORRETTIVO PORTI



ROMA – “Sta per essere esaminato il correttivo Porti in Conferenza Unificata Stato Regioni. Per problemi che saranno avanzati dagli Enti locali su questioni di rappresentanza, si sta delineando il rischio concreto di far naufragare tutto il provvedimento, che contiene anche la parte riguardante il lavoro portuale, frutto di un lavoro congiunto con il Ministero dei Trasporti ed avvalorato dall'intesa, raggiunta tra tutte le parti sociali firmatarie del CCNL Porti, formalizzata nell'Avviso comune”.

Così il Segretario Generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi sull'iter di approvazione dello schema di decreto legislativo del Ministero dei Trasporti di modifica alla [riforma dei porti](#), d.lgs 169/2016, in cui sono inserite nuove e aggiornate disposizioni per la salvaguardia del lavoro portuale, imprescindibile elemento di crescita e sviluppo dei porti.

“Se malauguratamente – avverte Tarlazzi – per atteggiamenti politici di puro interesse localistico dovesse interrompersi quanto si profila con questo provvedimento per la tutela del lavoro e lo sviluppo equilibrato dei porti, saremo costretti alla mobilitazione dei porti italiani, perché i lavoratori ed il lavoro dei porti non possono aspettare ulteriormente le soluzioni ai problemi che incombono da anni e che ormai hanno raggiunto una dimensione non più gestibile”.

Autorità Portuali: la posizione della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome sul D.Lgs.

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – E' disponibile online la posizione della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome sullo schema di Decreto Legislativo recante "Disposizioni integrative e correttive al Decreto Legislativo Agosto 2016, n. 169 concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 28 Gennaio 1994, n. 84".

NOGARIN GUIDA IL FRONTE (MA MEDIA CON CORSINI)

Le città portuali: sindaci stiano dentro i comitati

► LIVORNO

Da un lato, c'è il ministero che vuol tenere fuori dalle nuove Autorità portuali riformate i rappresentanti politici, puntando a creare consigli d'amministrazione in cui le istituzioni locali siano rappresentate sì ma da esperti con comprovata esperienza nel settore. Dall'altro, ci sono i sindaci delle città portuali che mettono l'accento sul fatto che solo loro sono stati eletti dai cittadini mentre invece alla testa delle Autorità portuali figurano persone nominate dall'alto.

Adesso è scesa in campo la commissione città portuali dell'Anci presieduta dal sindaco livornese M5s **Filippo Nogarin**: l'ha fatto per dire che i sindaci delle città portuali fanno quadrato e puntano il dito su alcuni aspetti del decreto correttivo per la riorganizzazione delle Autorità, in particolar modo per quanto concerne la designazione di un rappresentante degli enti locali.

Il decreto correttivo - ha spiegato il primo cittadino livornese a nome dei colleghi - presenta aspetti che debbono essere rivisti altrimenti si correrebbe il rischio, per paradosso, di duplicare gli enti locali. Di questo aspetto, ma anche di altro, è in corso in queste ore - ha spiegato ancora Nogarin - un confronto con il ministero dei trasporti che tuttavia appare lontano. «Siamo convinti che sia importante per un sindaco nominare chi a suo giudizio può ricoprire al meglio quel ruolo» e su questo tema «siamo pronti a dar vita a una se-

rie di proteste nelle città portuali nel caso in cui si continui a portare avanti la volontà di escludere il sindaco o un suo delegato dai comitati di gestione delle autorità portuali, perché su questo bisogna evitare di fare passi indietro». In ogni caso, ha aggiunto Nogarin, su questo aspetto «abbiamo chiesto di essere auditi quanto prima presso le commissioni competenti di Camera e Senato». All'incontro erano presenti amministratori di città portuali, fra cui Genova, Civitavecchia, Trieste, Venezia, Monfalcone, Messina e Olbia.

Il caso del sindaco Filippo Nogarin è l'emblema in campo nazionale di questo scontro di interpretazioni: eppure a Trieste, ad esempio, nessuno ha battuto ciglio per la designazione del governatore Pd **Debora Serracchiani** e del sindaco di centrodestra **Roberto Diplazza**. Al tempo stesso, anche fra i M5s, pur condividendo l'impostazione di Nogarin, c'è chi come il sindaco di Civitavecchia **Antonio Cozzolino** ha alla fine nominato un esterno e non sé stesso.

Ma adesso, dopo la lunga fase di scontro **Autorità Comuni** sfociata nella guerra di fronte al Tar, le due istituzioni hanno aperto un periodo di tregua: dall'una e dall'altra parte sono state evitate altre dichiarazioni di fuoco. E, detto per inciso, anche ieri Nogarin era a Palazzo Rosciano per partecipare alla seduta del comitato di gestione benché il Tar avesse dato via libera alla sua presenza formalmente soltanto per la prima seduta. (M.L.)

Nogarin: “Sì a sindaci in comitati gestione”



ROMA – I sindaci delle città portuali puntano il dito su alcuni aspetti del decreto correttivo per la riorganizzazione delle Autorità, in particolar modo per quanto concerne la designazione di un rappresentante degli enti locali.

Il richiamo è venuto ieri nel corso di una conferenza stampa tenutasi al termine dei lavori della Commissione città portuali dell’Anci, presieduta dal sindaco di Livorno Filippo Nogarin. Il decreto correttivo, ha spiegato il primo cittadino toscano, presenta aspetti che debbono essere rivisti altrimenti si correrebbe il rischio, per paradosso, di duplicare gli enti locali.

Di questo aspetto, ma anche di altro, è in corso in queste ore – ha spiegato ancora Nogarin – un confronto con il Ministero dei Trasporti che tuttavia appare lontano. “Siamo convinti che sia importante per un sindaco nominare chi a suo giudizio può ricoprire al meglio quel ruolo” e su questo tema “siamo pronti a dar vita a una serie di proteste nelle città portuali nel caso in cui si continui a portare avanti la volontà di escludere il sindaco o un suo delegato dai comitati di gestione delle autorità portuali, perché su questo bisogna evitare di fare passi indietro”.

In ogni caso, ha aggiunto Nogarin, su questo aspetto “abbiamo chiesto di essere auditi quanto prima presso le commissioni competenti di Camera e Senato”. All’incontro con i giornalisti erano presenti anche sindaci e assessori di città portuali, fra cui Genova, Civitavecchia, Trieste, Venezia, Monfalcone, Messina e Olbia.

Dalla nuova "Via della seta" le opportunità ma anche i timori

Tra i presenti anche il Ceo di Huawei Italia e il sottosegretario allo sviluppo economico del Mise - L'impegno della logistica nazionale e i porti più interessati al grande progetto

ROMA - La nuova "Via della seta" sta diventando uno dei temi più dibattuti - con i suoi sostenitori ma anche chi ne è preoccupato - specialmente nel cluster della logistica nazionale ed europea. Anche durante la recente visita del presidente degli USA Trump in Cina, il tema è stato al centro dei colloqui tra le due grandi potenze economiche. È l'obiettivo della Cina di attestarsi su alcuni dei porti italiani più votati ai traffici con il Far East, come Venezia e Trieste, è stato dichiarato più d'una volta.

Quali potranno essere le opportunità per le aziende italiane e per il sistema logistico italiano è l'oggetto di un evento che si terrà domani giovedì 16 novembre a Roma (dalle 17 alle 19) per iniziativa dello studio legale Nctm in collaborazione con l'Istituto Affari Internazionali IAI. Sono previsti interventi dell'ambasciatore della Cina in Italia Li Ruiyu, del sottosegretario allo sviluppo economico Ivan Scalfarotto e di numerosi operatori sia cinesi che italiani. Ecco

il programma dei lavori.

Indirizzi di saluto: Paolo Montironi, senior partner, Nctm Studio Legale; Ettore Greco, vicepresidente vicario, IAI.

Keynote speaker: Li Ruiyu, ambasciatore di Cina in Italia.

Panel: Romeo Orlandi (professore di Economia dell'Asia Orientale, Università di Bologna e vice presidente dell'Associazione Italia-Asean); Nicola Casarini (responsabile di ricerca per l'Asia orientale, IAI); Riccardo Monti (presidente Italferr); Alberto Rossi (Nctm Studio Legale), Edward Chen (CEO Huawei Italia); Carlo Grignani (Nctm Studio Legale).

Conclusioni: Ivan Scalfarotto, sottosegretario, Ministro dello sviluppo Economico (invitato).

CONVEGNO DELLA FILT CGIL

Porti, da Ravenna parte la richiesta di alzare il livello di sicurezza in tutta Italia

Il segretario Mauro Comi:
«Ravenna rimane un'eccellenza
ma abbiamo delle criticità»

RAVENNA
CHIARA BISSI

Esperienze a confronto sulla sicurezza nei maggiori porti italiani: questo il tema del convegno promosso dalla Filt Cgil oggi a partire dalle 10 nella sala riunioni della Sapir. Un'iniziativa che vuole fare il punto sui protocolli praticati in questi anni negli scali italiani evidenziando le peculiarità delle diverse esperienze e mettendo a fuoco le maggiori criticità. Da Ravenna parte la riflessione e una serie di proposte migliorative su quanto è previsto dall'attuale contratto collettivo nazionale Porti. Il compito di aprire i lavori spetterà al segretario generale della Filt di Ravenna, Mauro Comi. Vi saranno poi gli interventi che porteranno le esperienze dai porti di Genova, Livorno, Venezia e Civitavecchia. Le conclusioni saranno della segreteria nazionale della Filt Cgil.

Le proposte

Ravenna rimane un avamposto

dei temi legati alla sicurezza portuale e Mauro Comi spiega le ragioni della scelta. «Faremo una riflessione sui protocolli di sicurezza nei vari porti, le problematiche emerse e le relazioni con le Autorità portuali e le associazioni di imprese. Certo rispetto ad altre realtà rimaniamo un'eccellenza ma abbiamo delle criticità. C'è un continuo tentativo di restringere spazi di azione. Proponiamo di alzare i livelli di sicurezza previsti dal protocollo nazionale. Grazie al protocollo Ravenna abbiamo il 70% in più di ore per la sicurezza. Se in Italia la maggior parte dei porti è in condizioni peggiori del nostro, facciamo fatica a convincere Confindustria e Ap a pagare di più per essere più controllati».

Le preoccupazioni

Resta un clima di preoccupazione che fa dire a Comi: «Migliorare il contratto nazionale significa garantire le posizioni avanzate come quelle di Ravenna che ha avuto il primo protocollo sulla sicurezza nei porti nel 2007,

seguita da Genova e Livorno. Il contratto nazionale è una base minima per gli altri porti. In seguito sono stati rinnovati i protocolli ma il rischio è che venga meno la cultura della sicurezza e dell'innovazione. Abbiamo organizzato il convegno per cercare di fare un passo avanti e per dare una mano». E sulle relazioni istituzionali nel porto Comi rassicura: «Va molto meglio che nel recente passato, cerchiamo di discutere, progettare tempistiche. Per quanto riguarda il progetto hub portuale siamo nella fase applicativa, noi vigiliamo; i 250 milioni in 5 anni porteranno lavoro qualificato, nuovi investimenti, nuove imprese. Con **Autorità portuale** non ci sono più contrapposizioni di poteri e di ruoli. Sui traffici abbiamo trend diversi da altri porti e risultati minori a causa dei fondali. Sappiamo bene che sui container potrebbe esserci uno sviluppo a 2 cifre, grazie alle rotte provenienti dal canale di Suez e dirette nel nord Europa».

**ESPERIENZE
A CONFRONTO**

Oggi nella sala riunioni della Sapir l'iniziativa che vuole fare il punto sui protocolli praticati in questi anni negli scali italiani

**CONTRATTO NAZIONALE
BASE MINIMA**

Sono stati rinnovati i protocolli ma, per la Filt, il rischio è che venga meno la cultura della sicurezza e dell'innovazione

Porto di Ancona: investimento da 2,6 mln per l'ammodernamento del mercato ittico

(FERPRESS) – Ancona, 16 NOV – Un mercato ittico moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città di Ancona. Questo l'obiettivo del progetto dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la ristrutturazione dell'edificio che si trova al porto pescherecci del Mandracchio, di fronte alla Mole Vanvitelliana, che ha ottenuto un finanziamento di 850 mila euro da un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, che utilizza le risorse del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca.

L'intervento prevede un investimento complessivo di circa 2,6 milioni di euro, già disponibili. L'edificio principale della struttura, con una superficie totale di 2.400 metri quadrati, è stato costruito nel dopoguerra su progetto dell'architetto Gaetano Minnucci, firma del Novecento italiano, protagonista della ricostruzione di Ancona e autore di altre opere di rilievo della città, come la Galleria d'arte e la Chiesa del santo Crocifisso nel quartiere Archi. All'interno del mercato, si svolgono la vendita all'asta e all'ingrosso del pescato, attività della tradizione marinara del capoluogo marchigiano, scandite da rituali consolidati negli anni, tramandati da generazioni di famiglie di pescatori.

Il progetto dell'Autorità di sistema, finanziato dalla misura 1.43 "Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e riparti di pesca" del Feamp, primo classificato nella graduatoria del bando della Regione, ha lo scopo di realizzare l'adeguamento strutturale dell'edificio rinnovandolo dal punto di vista architettonico e ammodernando l'attività di vendita dei prodotti ittici. Saranno finanziati interventi per l'efficientamento energetico, con l'isolamento delle coperture e le sostituzioni delle vetrate, e per potenziare la sicurezza dell'edificio. Partendo dai suggerimenti degli operatori, sarà ammodernata l'area dedicata alla vendita del pescato, con l'acquisto di una cella frigorifera per la conservazione del prodotto prima che vada all'asta e un impianto di produzione per il ghiaccio per preservare la qualità di questo alimento.

"Il mercato ittico è un luogo di riferimento economico per la città ma anche un simbolo della vocazione marinara di Ancona – dice il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, con questo progetto vogliamo, dopo il confronto con i pescatori e gli operatori che qui lavorano, apportare tutti i miglioramenti necessari per l'ammodernamento di questo luogo e confermare quanto riteniamo la pesca un asset strategico per lo sviluppo. Una modernizzazione che, pensiamo, debba riguardare anche il suo utilizzo. Non solo, quindi, le prime ore della giornata con l'asta del pescato ma anche il resto del giorno con altre attività. Una modalità più europea per poter fruire degli spazi cittadini e rafforzare il rapporto fra Ancona, il suo mare e il suo porto".

Pesca: progetto ammodernamento mercato ittico Ancona

Intervento Autorità sistema ha ottenuto 850mila euro



(ANSA) - ANCONA, 16 NOV - Un mercato ittico moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città.

Questo l'obiettivo del progetto dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la ristrutturazione dell'edificio che si trova al porto pescherecci del Mandracchio, ad Ancona. Il progetto ha ottenuto un finanziamento di 850 mila euro da un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, che utilizza le risorse del Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca.

L'intervento prevede un investimento complessivo di circa 2,6 milioni di euro, già disponibili. L'edificio principale della struttura, con una superficie totale di 2.400 mq, è stato costruito nel dopoguerra su progetto dell'architetto Gaetano Minnucci, firma del Novecento italiano, protagonista della ricostruzione di Ancona e autore di altre opere di rilievo della città, come la Galleria Dorica e la Chiesa del santo Crocifisso nel quartiere Archi. Il progetto ha lo scopo di realizzare l'adeguamento strutturale dell'edificio rinnovandolo dal punto di vista architettonico e ammodernando l'attività di vendita dei prodotti ittici. Saranno finanziati interventi per l'efficientamento energetico, con l'isolamento delle coperture e le sostituzioni delle vetrate, e per potenziare la sicurezza dell'edificio. Partendo dai suggerimenti degli operatori, sarà ammodernata l'area dedicata alla vendita del pescato, con l'acquisto di una cella frigorifera per la conservazione del prodotto prima che vada all'asta e un impianto di produzione per il ghiaccio per preservare la qualità di questo alimento. "Il mercato ittico è un luogo di riferimento economico per la città ma anche un simbolo della vocazione marinara di Ancona - dice il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, con questo progetto vogliamo, dopo il confronto con i pescatori e gli operatori che qui lavorano, apportare tutti i miglioramenti necessari per l'ammodernamento di questo luogo e confermare quanto riteniamo la pesca un asset strategico per lo sviluppo".

PORTO DI ANCONA: PROGETTO AMMODERNAMENTO MERCATO ITTICO



ANCONA – Un mercato ittico moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città di Ancona. Questo l'obiettivo del progetto dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la ristrutturazione dell'edificio che si trova al porto pescherecci del Mandracchio, di fronte alla Mole Vanvitelliana, che ha ottenuto un finanziamento di 850 mila euro da un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, che utilizza le risorse del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca.

L'intervento prevede un investimento complessivo di circa 2,6 milioni di euro, già disponibili. L'edificio principale della struttura, con una superficie totale di 2.400 metri quadrati, è stato costruito nel dopoguerra su progetto dell'architetto Gaetano Minnucci, firma del Novecento italiano, protagonista della ricostruzione di Ancona e autore di altre opere di rilievo della città, come la Galleria dorica e la Chiesa del santo Crocifisso nel quartiere Archi.

All'interno del mercato, si svolgono la vendita all'asta e all'ingrosso del pescato, attività della tradizione marinara del capoluogo marchigiano, scandite da rituali consolidati negli anni, tramandati da generazioni di famiglie di pescatori.

Il progetto dell'Autorità di sistema, finanziato dalla misura 1.43 "Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e riparti di pesca" del Feamp, primo classificato nella graduatoria del bando della Regione, ha lo scopo di realizzare l'adeguamento strutturale dell'edificio rinnovandolo dal punto di vista architettonico e ammodernando l'attività di vendita dei prodotti ittici. Saranno finanziati interventi per l'efficientamento energetico, con l'isolamento delle coperture e le sostituzioni delle vetrate, e per potenziare la sicurezza dell'edificio. Partendo dai suggerimenti degli operatori, sarà ammodernata l'area dedicata alla vendita del pescato, con l'acquisto di una cella frigorifera per la conservazione del prodotto prima che vada all'asta e un impianto di produzione per il ghiaccio per preservare la qualità di questo alimento.

"Il mercato ittico è un luogo di riferimento economico per la città ma anche un simbolo della vocazione marinara di Ancona – dice il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, con questo progetto vogliamo, dopo il confronto con i pescatori e gli operatori che qui lavorano, apportare tutti i miglioramenti necessari per l'ammodernamento di questo luogo e confermare quanto riteniamo la pesca un asset strategico per lo sviluppo.

Una modernizzazione che, pensiamo, debba riguardare anche il suo utilizzo. Non solo, quindi, le prime ore della giornata con l'asta del pescato ma anche il resto del giorno con altre attività. Una modalità più europea per poter fruire degli spazi cittadini e rafforzare il rapporto fra Ancona, il suo mare e il suo porto".

Porti: Livorno, approvato bilancio autorità portuale

Presunto avanzo cassa da 79 mln, risultato economico netto 2 mln



(ANSA) - LIVORNO, 16 NOV - È stato approvato nel corso della seduta di oggi del Comitato di gestione il bilancio di previsione dell'Autorità di sistema portuale del 2018 e il piano triennale delle opere 2018-2020. Il quadro contabile, spiega in una nota l'Authority di Palazzo Rosciano, il primo unificato tra le Autorità Portuali di Piombino e Livorno, presenta un presunto avanzo di cassa di 79,5 milioni, un risultato economico netto di 1,9 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine del 2018 si ridurrà di 13 milioni di euro, passando da 59 a 46 milioni di euro, in ragione dell'utilizzo per investimenti in infrastrutture portuali di 69 milioni di euro. Le entrate correnti sono iscritte per 35,4 milioni di euro: 12,5 mln provengono dal gettito delle tasse portuale, 6,5 milioni dalle tasse di ancoraggio e 10,6 dai canoni demaniali. Con il bilancio di previsione è stato approvato il programma delle opere pubbliche 2018-2020.

LIVORNO: Stamani Comitato di Gestione. Nel corso della seduta, il Comitato: BILANCIO DI PREVISIONE 2018 E PIANO TRIENNALE DELLE OPERE 2018-2020



Livorno, 16 novembre 2017 – Si è riunito stamani il Comitato di Gestione. Nel corso della seduta, il Comitato: ha approvato il BILANCIO DI PREVISIONE 2018 E PIANO TRIENNALE DELLE OPERE 2018-2020 ai sensi all'art.9 comma 5, lettera C, della legge 84/94, il bilancio di previsione dell'Adsp per l'esercizio 2018. Il quadro contabile, il primo unificato tra le Autorità Portuali di Piombino e Livorno, presenta un presunto avanzo di cassa di 79,5 milioni, un risultato economico netto di 1,9 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine del 2018 si ridurrà di 13 milioni di euro, passando da 59 a 46 milioni di euro, in ragione dell'utilizzo per investimenti in infrastrutture portuali di 69 milioni di euro. Le entrate correnti sono iscritte per 35,4 milioni di euro: 12,5 mln provengono dal gettito delle tasse portuale, 6,5 milioni dalle tasse di ancoraggio e 10,6 dai canoni demaniali.

Con il bilancio di previsione è stato approvato il programma delle opere pubbliche 2018-2020.

VARIAZIONI AI BILANCI DI PREVISIONE 2017 DELL'EX AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO E DELL'EX AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO

ha approvato due variazioni di bilancio, proposte al fine di adeguare, alla data del 30 settembre, le previsioni formulate nel Bilancio di Previsione 2017 della ex Autorità Portuale di Livorno e della ex Autorità portuale di Piombino alle effettive esigenze riscontrate nel corso del corrente esercizio.

Per l'ex AP di Livorno le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per € 2.982.346,99 e dell'avanzo di cassa per € 10.385.665,95.

Per quella di Piombino, le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per € 1.479.888 e dell'avanzo di cassa per € 17.562.839.

TARIFFE PER SERVIZI PORTUALI A TITOLO ONEROSO

• Ha espresso parere favorevole all' integrazione delle attuali tariffe per la copertura dei costi necessari al trasferimento presso gli impianti di Grosseto dei rifiuti urbani non differenziati raccolti nel porto di Piombino, per un maggiore importo di € 55.91 a tonnellata. La tariffa finora applicata era di € 106.21. Con l'integrazione adottata, la tariffa sarà di € 162.12 a tonnellata.

DETERMINAZIONE NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI DA RILASCIARSI PER L'ANNO 2018 PER LO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI NEI PORTI DI LIVORNO, PIOMBINO E PORTOFERRAIO

Preso atto del parere favorevole delle Commissioni Consultive dei porti di Livorno e Piombino, che si sono rispettivamente espresse il 7 novembre e il 25 ottobre scorsi, ha espresso parere favorevole sulla determinazione del numero massimo di autorizzazioni che, per l'anno 2018, possono essere rilasciate nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali, ai sensi dell'articolo 16 della legge 84/94.

Porto di Livorno:

- segue

- 19 autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali
- 8 autorizzazioni per lo svolgimento di servizi portuali

Piombino:

- 8 autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali;
- 6 autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi portuali;
- 3 autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di incolonnamento;

Portoferraio e Rio Marina- Cavo

- 3 autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali;
- 2 autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi portuali;
- 3 autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di incolonnamento

VARIAZIONE RIPARTIZIONE RISORSE ART. 17 COMMA 15/BIS PER L'IMPRESA CPL

Ha espresso parere favorevole sulla variazione dell'assegnazione di fondi in base all'articolo 17 comma 15.bis della legge 84/94. In particolare, sono stati assegnati ulteriori 34mila euro a valere sulle risorse ancora disponibili destinate alla formazione per l'incentivazione al pensionamento o all'esodo volontario di due lavoratori dell'impresa CPL.

SPONDA EST DARSENA TOSCANA – REALIZZAZIONE TERMINAL MULTIPURPOSE-INDIVIDUAZIONE SOGGETTO BENEFICIARIO DEL RILASCIO DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA

ha deliberato in merito all'affidamento alla società Terminal Calata Orlando (T.C.O.) della concessione della durata di 12 anni per la realizzazione e gestione di un Terminal Multipurpose sulla sponda est della Darsena Toscana. Al termine della riunione, il presidente Corsini ha consegnato ai membri del Comitato di Gestione la bozza preliminare del Piano Operativo Triennale, con la richiesta di avere contributi utili alla stesura del documento.

Informazioni Marittime

Riunito a Livorno il Comitato di Gestione dell'Adsp Mar Tirreno Settentrionale



Si è riunito ieri a Livorno il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Numerosi i temi in agenda. Di seguito proponiamo il resoconto dettagliato della seduta.

BILANCIO DI PREVISIONE 2018 E PIANO TRIENNALE DELLE OPERE 2018-2020

Il Comitato di Gestione ha approvato ai sensi all'art.9 comma 5, lettera C, della legge 84/94, il bilancio di previsione dell'Adsp per l'esercizio 2018. Il quadro contabile, il primo unificato tra le Autorità Portuali di Piombino e Livorno, presenta un presunto avanzo di cassa di 79,5 milioni, un risultato economico netto di 1,9 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine del 2018 si ridurrà di 13 milioni di euro, passando da 59 a 46 milioni di euro, in ragione dell'utilizzo per investimenti in infrastrutture portuali di 69 milioni di euro. Le entrate correnti sono iscritte per 35,4 milioni di euro: 12,5 mln provengono dal gettito delle tasse portuale, 6,5 milioni dalle tasse di ancoraggio e 10,6 dai canoni demaniali. Con il bilancio di previsione è stato approvato il programma delle opere pubbliche 2018-2020.

VARIAZIONI AI BILANCI DI PREVISIONE 2017 DELL'EX AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO E DELL'EX AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO

Il Comitato di Gestione ha approvato due variazioni di bilancio, proposte al fine di adeguare, alla data del 30 settembre, le previsioni formulate nel Bilancio di Previsione 2017 della ex Autorità Portuale di Livorno e della ex Autorità portuale di Piombino alle effettive esigenze riscontrate nel corso del corrente esercizio. Per l'ex AP di Livorno le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per € 2.982.346,99 e dell'avanzo di cassa per € 10.385.665,95. Per quella di Piombino, le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per € 1.479.888 e dell'avanzo di cassa per € 17.562.839.

TARIFFE PER SERVIZI PORTUALI A TITOLO ONEROSO

Il Comitato di Gestione ha espresso parere favorevole all'integrazione delle attuali tariffe per la copertura dei costi necessari al trasferimento presso gli impianti di Grosseto dei rifiuti urbani non differenziati raccolti nel porto di Piombino, per un maggiore importo di € 55.91 a tonnellata. La tariffa finora applicata era di € 106.21. Con l'integrazione adottata, la tariffa sarà di € 162.12 a tonnellata.

DETERMINAZIONE NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI DA RILASCIARSI PER L'ANNO 2018 PER LO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI NEI PORTI DI LIVORNO, PIOMBINO E PORTOFERRAIO

Preso atto del parere favorevole delle Commissioni Consultive dei porti di Livorno e Piombino, che si sono rispettivamente espresse il 7 novembre e il 25 ottobre scorsi, il Comitato di Gestione ha espresso parere favorevole sulla determinazione del numero massimo di autorizzazioni che, per l'anno 2018, possono essere rilasciate nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali, ai sensi dell'articolo 16 della legge 84/94.

- segue

Porto di Livorno:

- 19 autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali
- 8 autorizzazioni per lo svolgimento di servizi portuali

Piombino:

- 8 autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali;
- 6 autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi portuali;
- 3 autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di incolonnamento

Portoferraio e Rio Marina- Cavo

- 3 autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali;
- 2 autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi portuali;
- 3 autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di incolonnamento

VARIAZIONE RIPARTIZIONE RISORSE ART. 17 COMMA 15/BIS PER L'IMPRESA CPL

Il Comitato di Gestione ha espresso parere favorevole sulla variazione dell'assegnazione di fondi in base all'articolo 17 comma 15.bis della legge 84/94. In particolare, sono stati assegnati ulteriori 34mila euro a valere sulle risorse ancora disponibili destinate alla formazione per l'incentivazione al pensionamento o all'esodo volontario di due lavoratori dell'impresa CPL.

SPONDA EST DARSENA TOSCANA – REALIZZAZIONE TERMINAL MULTIPURPOSE- INDIVIDUAZIONE SOGGETTO BENEFICIARIO DEL RILASCIO DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA

Il Comitato di Gestione ha deliberato in merito all'affidamento alla società Terminal Calata Orlando (T.C.O.) della concessione della durata di 12 anni per la realizzazione e gestione di un Terminal Multipurpose sulla sponda est della Darsena Toscana. Al termine della riunione, il presidente Corsini ha consegnato ai membri del Comitato di Gestione la bozza preliminare del Piano Operativo Triennale, con la richiesta di avere contributi utili alla stesura del documento.

Il Comitato di gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione dell'ente

Fissato il numero massimo di autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio

Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione dell'ente per l'esercizio 2018, il primo unificato tra le Autorità Portuali di Piombino e di Livorno, che presenta un presunto avanzo di cassa di 79,5 milioni, un risultato economico netto di 1,9 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine del 2018 si ridurrà di 13 milioni di euro passando da 59 a 46 milioni di euro, in ragione dell'utilizzo per investimenti in infrastrutture portuali di 69 milioni di euro. Le entrate correnti sono iscritte per 35,4 milioni di euro: 12,5 milioni provengono dal gettito delle tasse portuali, 6,5 milioni dalle tasse di ancoraggio e 10,6 dai canoni demaniali. Con il bilancio di previsione è stato approvato il programma delle opere pubbliche 2018-2020.

Inoltre sono state approvate due variazioni di bilancio proposte al fine di adeguare, alla data del 30 settembre, le previsioni formulate nel bilancio di previsione 2017 della ex Autorità Portuale di Livorno e della ex Autorità Portuale di Piombino alle effettive esigenze riscontrate nel corso del corrente esercizio. Per l'ex AP di Livorno le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per 3,0 milioni di euro e dell'avanzo di cassa per 10,4 milioni di euro. Per quella di Piombino le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per 1,5 milioni di euro e dell'avanzo di cassa per 17,6 milioni di euro.

Il Comitato di gestione ha espresso anche parere favorevole sulla determinazione del numero massimo di autorizzazioni che per l'anno 2018 possono essere rilasciate nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali, ai sensi dell'articolo 16 della legge 84/94. Relativamente al porto di Livorno tale massimo è di 19 autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali e otto autorizzazioni per lo svolgimento di servizi portuali, per Piombino di otto autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali, di sei autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi portuali e di tre autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di incolonnamento e per Portoferraio e Rio Marina-Cavo di tre autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali, di due autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi portuali e di tre autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di incolonnamento.

Infine il Comitato ha dato il via libera all'affidamento alla società Terminal Calata Orlando (TCO) della concessione della durata di 12 anni per la realizzazione e gestione di un terminal multipurpose sulla sponda est della Darsena Toscana.

PORTO » PALAZZO ROSCIANO

» LIVORNO

Alla società Terminal Calata Orlando (Tco) è stata affidata la concessione (per 12 anni) per «la realizzazione e gestione di un terminal multipurpose sulla sponda est della Darsena Toscana». Lo ha deliberato il comitato di gestione dell'Authority, stando a quanto è dato sapere, la decisione sarebbe stata presa a maggioranza con il voto contrario del sindaco Filippo Nogarin, che aveva chiesto invano un ulteriore approfondimento. Si tratta dell'area a contatto di gomito con quelle che la Spil ha passato a una sorta di "Spil 2" il cui 80% delle quote è stato messo in vendita con una procedura di gara che ha visto vincente l'Iss Palumbo.

L'affidamento della concessione consente al Tco di porre le basi per trasferire le proprie attività di terminal che si occupa di materie prime per l'industria (sabbie, feldspati, ecc.): via dall'attuale collocazione alla Calata Orlando che, secondo il Prg portuale, deve passare sotto l'ala del porto passeggeri per traghetti e crociere.

Ma la riunione di ieri di quello che, nelle intenzioni del ministro Delrio, deve diventare il "consiglio d'amministrazione delle nuove Autorità di Sistema Portuale" è stata contraddistinta soprattutto dal primo bilancio che, dopo l'unificazione della governance fra l'Authority di Livorno e quella di Piombino, ora mette in comune anche i conti e dunque la "benzina" di qualunque scelta strategica.

Il primo bilancio unificato della nuova Authority Livorno-Piombino - guidata da Stefano Corsini con Massimo Provinciali confermato segretario generale - presenta «un avanzo di cassa di 79,5 milioni, un risultato economico netto di 1,9 milioni e un avanzo di ammini-



La seduta del comitato di gestione della nuova Authority di Sistema Portuale

Al Tco la concessione sulla Sponda Est, c'è l'ok dell'Authority

Il terminal può traslocare dall'attuale collocazione che il Prg destina all'allargamento dello scalo passeggeri

strazione - spiegano da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale - che di qui alla fine del 2018 si ridurrà di 13 milioni di euro, passando da 59 a 46 milioni di euro». Il motivo? Sembra migliorare la capacità di spesa di con «l'utilizzo per investimenti in infrastrutture portuali di 69 milioni di euro», viene spiegato.

Quanto alle entrate correnti, viene indicata la cifra di 35,4 milioni di euro: 12,5 milioni -

viene sottolineato - provengono dal gettito delle tasse portuali, 6,5 milioni dalle tasse di ancoraggio e 10,6 dai canoni demaniali».

Per arrivare al bilancio unificato si è passati anche attraverso l'ok a due variazioni di bilancio che, come spiegato dai tecnici dell'Authority, sono state «proposte al fine di adeguare, alla data del 30 settembre, le previsioni formulate nel bilancio di previsione 2017 della ex

Autorità Portuale di Livorno e della ex Autorità Portuale di Piombino alle effettive esigenze riscontrate nel corso del corrente esercizio».

E da aggiungere che è stato dato disco verde alla Compagnia portuale per una diversa ripartizione dei fondi relativi al comma 15bis: 34mila euro sono stati spostati dalla formazione all'incentivazione al pensionamento o all'esodo volontario di due lavoratori.



IL PIANO TRIENNALE

IL PRESIDENTE CORSINI HA INFINE CONSEGNATO AI MEMBRI DEL COMITATO DI GESTIONE LA BOZZA PRELIMINARE DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE CON LA RICHIESTA DI SUGGERIMENTI

Terminal Orlando alla sponda est Più spazio per le navi da crociera

La decisione del comitato di gestione, ma si ventilano già i ricorsi

LA SPONDA EST della Darsena Toscana, alla sua radice, va in concessione al Tco per 12 anni; che così potrà liberare la calata Orlando per i traghetti e le crociere. Lo ha deciso il comitato di gestione dell'Autorità di sistema, con un voto a maggioranza (ha votato contro il sindaco Nogarin) che ha respinto dunque la richiesta alternativa dell'Iss di Palumbo. La vicenda potrebbe però non chiudersi, perché è già stato ventilato un arduo percorso di ricorsi. Molta altra carne al fuoco nel comitato. E' stato approvato il bilancio di previsione dell'Adsp per l'esercizio 2018.

IL QUADRO CONTABILE, il primo unificato tra le Autorità Portuali di Piombino e Livorno, presenta un presunto avanzo di cassa di 79,5 milioni, un risultato economico netto di 1,9 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine del 2018 si ridurrà di 13 milioni di euro, passando da 59 a 46 milioni di euro, in ragione dell'utilizzo per investimenti in infrastrutture portuali di 69 milioni di euro. Le entrate correnti sono iscritte per 35,4 milioni di euro: 12,5 mln provengono dal gettito delle tasse portuali, 6,5 milioni dalle tasse di ancoraggio e 10,6 dai canoni deminimali. Con il bilancio è stato approvato il programma delle opere pubbliche 2018-2020. Approvate anche due variazioni di bilancio. Per l'ex Ap di Livorno le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per € 2.982.346,99 e dell'avanzo di cassa per € 10.385.665,95. Per



PRESIDENTE Stefano Corsini alla guida dell'Authority Livorno-Piombino

LE ENTRATE

Risorse correnti: 34 milioni suddivise in tasse portuali canoni e ancoraggi

quella di Piombino, le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per € 1.479.888 e dell'avanzo di cassa per € 17.562.839. Il comitato ha espresso parere favorevole all'integrazione delle attuali tariffe per la copertura dei costi necessari al trasferimento presso gli impianti di Grosseto dei rifiuti urba-

ni nel porto di Piombino, per un maggiore importo di € 55,91 a tonnellata. Ancora: preso atto del parere favorevole delle Commissioni Consultive dei porti di Livorno e Piombino, il comitato ha espresso parere favorevole sulla determinazione del numero massimo di autorizzazioni che, per l'anno 2018, possono essere rilasciate nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali, ai sensi dell'articolo 16 della legge 84/94. Sono 19 per le operazioni portuali e 8 per i servizi portuali a Livorno, mentre a Piombino sono 8 per le operazioni, 6 per



I punti

Riorganizzazione

La sponda est della Darsena Toscana, alla sua radice, va in concessione al Tco per 12 anni; che così potrà liberare la calata Orlando per i traghetti e le crociere

Ok al bilancio

E' stato approvato il bilancio di previsione dell'Adsp per l'esercizio 2018. Il quadro contabile, presenta un presunto avanzo di cassa di 79,5 milioni

i servizi e 3 per gli incolonnamenti ai traghetti. Per l'Elba (Portoferraio, Rio Marina e Cavo) sono 3 per le operazioni, 2 per i servizi e 3 per gli incolonnamenti ai traghetti. Sono stati assegnati ulteriori 34 mila euro delle risorse ancora disponibili destinate per la formazione e l'incentivazione al pensionamento o all'esodo volontario di due lavoratori dell'impresa Cpl. Il presidente Corsini ha infine consegnato ai membri del Comitato di Gestione la bozza preliminare del Piano Operativo Triennale, con la richiesta di avere contributi utili sul documento.

A.F.

Sponda est della Darsena Toscana in comitato l'attesa comparazione

Sono in lizza le proposte alternative del Terminal Calata Orlando e del terminal multipurpose di Barbera & Palumbo - Le voci di un tentativo di accordo e la posizione del Comune

LIVORNO - Finalmente ci siamo. Se non interverranno sorprese, il comitato di gestione dell'Autorità portuale di sistema dovrà ratificare, nella seduta convocata per domani mattina giovedì, il risultato della comparazione tra le due offerte per la radice della sponda est della Darsena Toscana: quella del Terminal Calata Orlando e quella dell'abbinata Barbera-Palumbo per un terminal multipurpose. All'ordine del giorno anche l'esame dei bilanci, nel termine ultimo stabilito dalla riforma Delrio.

Sulla comparazione tra le due proposte in lizza per la banchina e l'area relativa alla radice della sponda est, girano da qualche giorno ipotesi, indiscrezioni, fake news per usare un termine di moda. È stato sussurrato, sulla base di non si sa bene qualche informazione, che la commissione presieduta dal segretario dell'AdSP

Massimo Provinciali avrebbe assegnato la "vittoria" alla proposta del TCO, fortemente sostenuta dal suo presidente Roberto Alberti: ma anche che l'interno del TCO una minoranza si sarebbe dichiarata disponibile anche a un accordo con la controparte, il gruppo Barbera-Palumbo, per un terminal unico partecipato. Una soluzione, questa dell'accordo, nettamente respinta dallo stesso Alberti e dai soci di maggioranza, anche perché pare che sia in corso una causa civile dello stesso TCO contro Barbera, che è stato a suo tempo direttore e manager strategico del terminal.

Quale che sia il risultato della comparazione previsto per la sua ufficializzazione domani, la procedura prevede che sia il comitato di gestione a votare sulla concessione. Il che può lasciare qualche margine

A.F.

di incertezza - se sarà confermata l'indiscrezione che dà per vincente il TCO - sul voto di almeno un componente del comitato, cioè del sindaco Nogarini; il quale ha recentemente sancito l'assegnazione della gestione dell'area della Paduletta, direttamente "altaccata" alla banchina della sponda est, alla ISS di Palumbo. Si prospetta in ogni caso, se il Comune dovesse irrigidirsi - contro la scelta della Spil comunale è in corso una dura contrapposizione della Cilp, che sull'area della Paduletta ha una prelazione e un affitto fino al 2028 - uno scontro destinato fatalmente ad allungare i tempi. E a creare nuove contrapposizioni anche per il piano regolatore portuale del porto: contrapposizioni di cui proprio non si sente il bisogno in tempi che dovrebbero spingere tutti a scelte chiare e veloci.

Livorno: La portualità incontra la ricerca scientifica/ Propeller Club

LIVORNO – Il mondo della ricerca scientifica e la portualità si incontreranno lunedì 20 novembre per fare il punto sulle tecnologie applicabili allo shipping.

L'International Propeller Club Port of Leghorn e la sua presidente Maria Gloria Giani Pollastrini hanno organizzato un incontro dal titolo: ***"Il ruolo della Dogana di controllo nel mondo delle facilitazioni di commercio e una prospettiva diversa: la tecnologia THz e sue possibili applicazioni nel mondo dello shipping"***.

Il tema della protezione dagli illeciti e lo sviluppo di nuove tecnologie sarà spiegato da relatori sia istituzionali che accademici e sarà il fil rouge dei successivi incontri tra gennaio e marzo. Sono previsti gli interventi di Massimo Ricasoli e Luigi I. Garruto (Agenzia delle Dogane), Massimiliano Bitossi (Istituto Nazionale di Fisica Nucleare Sez. Pisa/ EGO-Virgo), Riccardo Paoletti (Istituto Nazionale di Fisica Nucleare Sez. Pisa /Università di Siena) e Stefano Garzelli, CEO di Blue Team Computers.

La ricerca, applicata nel campo della security portuale e aeroportuale, consente di sviluppare nuove tecnologie di imaging in grado di rilevare droghe, metalli, elementi elettronici e merci non dichiarate, ivi compreso il denaro contante.

"L'impegno quotidiano nel rendere competitive le nostre imprese e il sistema portuale di Livorno e Piombino – commenta Maria Gloria Giani Pollastrini – non può prescindere dall'attenzione costante sui controlli e la sicurezza. La sinergia tra il mondo della ricerca scientifica – in primis quello della Fisica – e le istituzioni che vegliano sulla sicurezza dei porti consente di sviluppare strumenti operativi per bloccare merci contraffatte e prodotti pericolosi per la salute".

L'appuntamento, aperto al pubblico, è per lunedì 20 novembre alle ore 19 presso lo Yacht Club Livorno (g.c.), Spianata del Molo Mediceo 21.

Arrivata a Livorno la “MSC Meline – Si apre la strada al ritorno di altre compagnie?

LIVORNO – È entrata nel porto di Livorno la portacontainer “**MSC Meline**”, 300 metri di lunghezza, 48 metri di larghezza, 95.497 tonnellate di stazza, quasi 9.000 TEUS di capacità di carico, proveniente da Genova. La nave ha fatto ingresso al porto sotto lo stretto monitoraggio della Capitaneria di porto che, valutate le condizioni meteorologiche, ne ha autorizzato l'accesso.

Si tratta della seconda nave della linea Livorno-Sud America operata da MSC che arriva nel porto toscano, la scorsa settimana, lunedì 6 novembre, si ricorderà infatti l'arrivo della “Vita” che aveva inaugurato il nuovo servizio settimanale del gruppo ginevrino salutata dalla presenza al Terminal Lorenzini dell'armatore Gianluigi Aponte, patron della compagnia.

Anche l'attracco della Meline, come per la “Vita”, ha richiesto l'intervento della Capitaneria di porto, a Livorno l'imboccatura del canale del porto presenta un restringimento proprio nell'area di manovra per cui questo diventa off-limits per navi al di sopra di certe dimensioni, che riescono ad entrare solo di giorno e con condizioni meteo ottimali.

La nave “Meline”, quindi accompagnata da tre rimorchiatori portuali, ha ormeggiato al terminal Lorenzini in Darsena Toscana, sponda Est. Ripartirà con destinazione Gioia Tauro dopo aver sbarcato circa 300 contenitori ed imbarcato altri 200, con prodotti destinati al mercato sudamericano.

Secondo voci di banchina, sembrerebbe che la nuova linea possa fare da richiamo anche per altri armatori che, recentemente, avevano deciso di lasciare lo scalo toscano per Genova, proprio perché intenzionati ad utilizzare vettori di maggiori dimensioni. Quindi adesso potrebbero voler tornare a Livorno.

L.N.

Informazioni Marittime

1,5 miliardi dal Banco di Napoli per le Zes del Sud



Un fondo con un plafond (limite massimo) di 1,5 miliardi di euro per finanziare iniziative imprenditoriali all'interno delle Zone economiche speciali del Mezzogiorno, sempre che il decreto che le istituisca arrivi, magari entro l'anno come sperano gli operatori, prima dell'inizio della campagna elettorale. È il frutto dell'accordo che il Banco di Napoli e l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale hanno firmato giovedì, nei locali dell'istituto di credito di via Roma.

Un miliardo e mezzo per il sostegno finanziario alle imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati, più altri supporti correlati all'impianto dei cantieri. Inoltre sono inclusi servizi di consulenza per l'elaborazione di piani d'investimento. La cornice è la legge 123/2017, che permette alle regioni del Mezzogiorno, e solo a loro, di fare richiesta di istituzione di una Zes, a condizione però che arrivi il decreto attuativo dal Parlamento.

Le Zes «devono essere punto di sviluppo e aggregazione delle imprese del territorio votate all'export» secondo Francesco Guido (foto a sinistra), direttore generale del Banco di Napoli e direttore regionale di Intesa San Paolo. Il fondo del Banco di Napoli deve garantire non solo finanziamenti «ma anche – continua Guido – percorsi di alta formazione su management, internazionalizzazione e digitalizzazione così come un terreno condiviso tra queste e gli hub dell'innovazione che abbiamo voluto a Napoli con la Federico II e a Bari con il Politecnico». «Dopo anni di incertezze anche da parte del settore bancario si delinea per la Campania l'avvio di una stagione di collaborazione», aggiunge il presidente dell'Autorità portuale campana, Pietro Spirito (foto a destra).

Il numero delle Zes nel mondo è aumentato vertiginosamente negli ultimi vent'anni, più che quadruplicato: secondo i dati dell'istituto di credito partenopeo, nel 1997 erano 845 in 93 Paesi, oggi sono 4 mila in 135 Stati. L'impatto economico generato ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari. In una Zes può concentrarsi fino al 40 per cento del totale dell'export di un Paese.

Banco di Napoli scommette sulla zona speciale della Campania Finanziamenti di 1,5 miliardi per Napoli e per le imprese che gestiranno «Zes»

NAPOLI - Il Banco di Napoli scommette sulla Zona economica speciale della Campania e mette sul piatto un plafond di un miliardo e mezzo di finanziamenti per il porto di Napoli e per le imprese che investiranno nella nuova Zes.

L'istituto di credito ha infatti firmato ieri con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale un accordo per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri suppor-

ti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. L'accordo inoltre prevede soluzioni di consulenza, anche attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo, alle imprese che si candideranno quali investitori nelle Zes, per l'elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie.

A margine della firma, il presidente dell'AdSp, Pietro Spirito, ha detto che «il ruolo del credito è fondamentale per la ripresa degli investimenti e l'istitu-

(continua in ultima pagina)

Finanziamenti per 1,5 miliardi

zione delle Zes richiede anche una finanza che ci crede e sostiene il sistema industriale e ha la voglia e la forza di stare al fianco degli imprenditori».

Spirito, che sarà a capo del comitato di indirizzo della Zes, ha spiegato che: «Gli incentivi da soli non bastano ci vuole anche la rigorosa analisi che il sistema bancario fa sui progetti di investimento, per avere realtà industriali che credano davvero nel radicamento nei territori Meridionali e abbiano la capacità di esportare verso il mondo, perché uno dei temi fondamentali per un rilancio economico forte del Mezzogiorno è migliorare la qualità e la quantità delle nostre esportazioni».

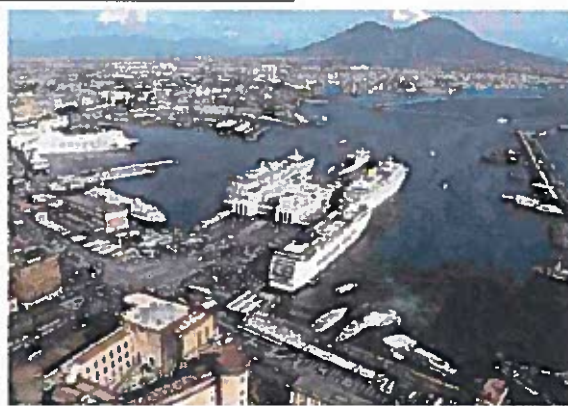
Sull'iter per la costituzione della Zes, Spirito ha ricordato che «bisogna completare il percorso istituzionale, perché il governo deve varare i decreti e la Regione Campania deve approvare il piano strategico della Zes. Da quel momento in poi il comitato di indirizzo, che coinvolgerà il governo e la Regione, dovrà cominciare l'analisi e la selezione degli investimenti che saranno proposti dagli imprenditori e avere una istruttoria anche da parte delle banche che sosterranno la parte di capitale circolante è un elemento che considereremo determinante per poter erogare gli incentivi previsti».

Secondo il direttore generale del Banco di Napoli, Francesco Guido, «il valore delle Zes va oltre i forti benefici fiscali e le procedure semplificate di cui possono godere gli investimenti realizzati al loro interno. Devono infatti essere punto di sviluppo e di aggregazione delle imprese del territorio votate all'export. È importante, affinché siano strumento di effettivo valore, che le Zes siano punto nodale del sistema produttivo e che siano capaci anche di sollecitare una rinnovata attenzione alle esigenze di sviluppo formativo degli imprenditori così

come di attrarre chi fa e produce innovazione. Il Banco di Napoli ha raggiunto un importante accordo con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, non solo per garantire alle Zes tutto il supporto finanziario di cui hanno bisogno le imprese per realizzare i loro investimenti ma anche per offrire, ad esempio, percorsi di alta formazione su management, internazionalizzazione e digitalizzazione. Ritieniamo che le Zes possano diventare motori di sviluppo sostenibile dell'economia del Mezzogiorno».

La Zes della Campania comprenderà i porti di Napoli e Salerno, ma anche gli interporti e gli snodi intermodali interni. La scommessa del Banco di Napoli si basa sul fatto che la legge sulle Zes pone i porti al centro dell'economia per insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie. L'accordo consentirà una relazione di lungo periodo e di stretta collaborazione con l'Autorità di Sistema per sostenere le imprese che attorno ai sistemi portuali realizzeranno lavori di riqualificazione e potenziamento, nuovi insediamenti con nuovi posti di lavoro, crescita dei sistemi logistici a beneficio del settore economico circostante.

«Immaginiamo - ha concluso Guido - che le imprese maggiormente attratte dalle Zes sono quelle con più propensione all'importazione e all'esportazione. Io parlo da un esempio, proprio oggi le due principali compagnie di costruzione di aerei, la Airbus e la Boeing hanno annunciato di aver acquisito ordini per 87 miliardi di euro, noi abbiamo in Campania un settore come quello dell'aerospazio, fornitore rispetto a queste grandi catene e immaginiamo che questo settore potrà essere quindi molto impattato dall'insediamento delle zone economiche speciali, portando anche alla creazione di posti di lavoro».



Un miliardo e mezzo di finanziamenti per la Zes della Campania

Porto Napoli: Spirito, bene primato ma molto da fare

Aspettiamo decreti Governo per istituire Zes in Campania'



"Abbiamo ancora moltissimo da migliorare. I porti di Napoli, Salerno a Castellammare sono fondamentali per ricostruire una stagione di sviluppo industriale e logistico del territorio". Lo ha detto Pietro Spirito, presidente dell'autorità portuale di Napoli, commentando il primato raggiunto dal sistema portuale che comprende lo scalo di Napoli, Salerno e Castellammare, nel settore dell'impatto socio-economico sul territorio. "Stiamo lavorando per costituire la zona economica speciale della Campania - ha affermato - che sarà un modo per attrarre nuovi investimenti e dare uno strumento di competitività del nostro territorio". "Dobbiamo realizzare la Zes, aspettiamo i decreti del Governo e poi la sua istituzione - ha aggiunto - noi stiamo lavorando già con la Regione al piano strategico per capire quali sono i settori industriali e logistici sui quali puntare".

"C'è una matrice molto importante che è il rapporto tra il porto e l'hinterland - ha sottolineato - occorre fare in modo che la struttura industriale della Campania possa avere, attraverso il porto, un collegamento con il resto del mondo". "Non dobbiamo dimenticare che i nostri porti sono fortemente passeggeri - ha concluso - il porto di Napoli per esempio ha una movimentazione di 8 milioni di passeggeri all'anno tra i collegamenti con le isole minori, quelli con le isole maggiori cioè Sicilia e Sardegna, i crocieristi".

Porto di Napoli: per Spirito “bene primato ma molto da fare”



NAPOLI – “Abbiamo ancora moltissimo da migliorare. I porti di Napoli, Salerno a Castellammare sono fondamentali per ricostruire una stagione di sviluppo industriale e logistico del territorio”. Lo ha detto Pietro Spirito, presidente dell'autorità portuale di Napoli, commentando il primato raggiunto dal sistema portuale che comprende lo scalo di Napoli, Salerno e Castellammare, nel settore dell'impatto socio-economico sul territorio.

“Stiamo lavorando per costituire la zona economica speciale della Campania – ha affermato – che sarà un modo per attrarre nuovi investimenti e dare uno strumento di competitività del nostro territorio”.

“Dobbiamo realizzare la Zes, aspettiamo i decreti del Governo e poi la sua istituzione – ha aggiunto – noi stiamo lavorando già con la Regione al piano strategico per capire quali sono i settori industriali e logistici sui quali puntare”.

“C'è una matrice molto importante che è il rapporto tra il porto e l'hinterland – ha sottolineato – occorre fare in modo che la struttura industriale della Campania possa avere, attraverso il porto, un collegamento con il resto del mondo”. “Non dobbiamo dimenticare che nostri porti sono fortemente passeggeri – ha concluso – il porto di Napoli per esempio ha una movimentazione di 8 milioni di passeggeri all'anno tra i collegamenti con le isole minori, quelli con le isole maggiori cioè Sicilia e Sardegna, i crocieristi”.

Informazioni Marittime

Napoli, la "Monte Vesuvio" per rilanciare le ferrovie nel porto



a cura di **Paolo Bosso**

Un collegamento diretto a "**monte del Vesuvio**" per rendere fattibile, competitivo il trasporto ferroviario delle merci da e verso il porto di Napoli, per collegare il futuro terminal container della darsena di Levante alla Napoli-Salerno, su una tratta a doppio binario inaugurata a giugno 2008 per decongestionare Napoli Traccia. Ci stanno lavorando da qualche mese Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale. Mercoledì, al **secondo "Forum di Pietrarsa"** organizzato da Confetra, tenutosi al Museo nazionale ferroviario di Portici, governo, ferrovie e porto hanno fatto il punto della situazione.

Lunga 29 chilometri, realizzata sul modello delle linee veloci, la monte del Vesuvio congiunge rete nazionale e porto senza passare per l'intricato centro urbano. Porto e Ferrovie dello Stato stanno studiando la fattibilità di operare con binari da 750 metri dalla storica stazione di San Giovanni, da ristrutturare e riqualificare. «Con l'autorità portuale c'è uno studio in corso. Dopo i dragaggi e il riassetto complessivo con le vasche di colmata, sarà un altro risultato che potremmo raggiungere nei prossimi mesi», spiega il ministro dei Trasporti Graziano Delrio.

La stazione di San Giovanni, così come la darsena, ancora non ci sono, e per realizzare un progetto così ci vorrà una banchina **ancora più grande** di quella che verrà ultimata dopo i dragaggi. «Stiamo lavorando con Rete Ferroviaria Italiana per concludere la progettazione del nuovo raccordo dal lato di Levante, dove c'è la nuova darsena, con binari da 750 metri, in modo da avere il modulo standard europeo con un collegamento sulla linea "a monte del Vesuvio", che ha buona potenzialità soprattutto nelle fasce notturne. Entro i primi mesi del prossimo anno completeremo la progettazione, infine, insieme a Rfi, avvieremo il percorso per realizzare il nuovo raccordo», spiega il presidente dell'Adsp campana, Pietro Spirito.

I binari dovranno essere moderni, il trasporto poco costoso, il gestore dovrà essere corteggiato da un'offerta renumerativa. Non sarà facile perché al momento tutti questi elementi non possono essere dati per scontati: il mercato di riferimento della darsena di Levante potrebbe costituirsi in un raggio non più grande di 250 chilometri, appena sufficiente a rendere competitivo il trasporto merci su treno, area all'interno della quale però vivono circa 15 milioni di persone.

«Nonostante il porto di Napoli sia rimasto un po' indietro con i collegamenti ferroviari, è il primo porto, e l'unico per il momento, ad aver firmato con Rfi un accordo quadro per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dal porto», conclude Maurizio Gentile, presidente e amministratore delegato di Rfi.

SOUTHGATE EUROPE TERMINAL ILLUSTRIL PROGETTO PER IL RILANCIO DEL MOLO

Un piano per il porto di Taranto

Oltre alla richiesta di concessione per 30 anni, per il rinnovo sono previsti investimenti in nuove attrezzature e impianti in modo da poter attrarre anche i traffici di mezzi rotabili e container

Sembra essere destinato a rientrare presto nelle rotte principali dei traffici marittimi internazionali il porto di Taranto, traffici sia di container che di merci varie. Lo ha reso noto l'Autorità di Sistema Portuale Locale annunciando di aver ricevuto dalla società consortile Southgate Europe Terminal, formata al 50% da Zeta System e da Taranto Iniziative Produttive, un'istanza per ottenere in concessione demaniale marittima per 30 anni un'ampia fetta del rinnovato Molo Poliettoriale dello scalo tarantino. Guglielmo Guacci, presidente di Southgate Europe Terminal, nonché amministratore delegato di Taranto Iniziative Produttive, ha rivelato a MF Shipping & Logistica i dettagli salienti del piano d'impresa che la cordata ha messo sul banco della port authority chiedendo anche l'anticipata occupazione di almeno una porzione delle aree. «La nostra istanza di

concessione riguarda un'area di piazzale di circa 350 mila metri quadrati sul totale di oltre un milione di metri quadrati su cui si estende il Molo Poliettoriale, mentre per la parte di banchina abbiamo chiesto oltre metà dell'accosto lungo 1,8 chilometri complessivi», ha spiegato il presidente precisando che l'obiettivo è attirare traffici delle merci via container ma anche di merci varie. Le due aziende che compongono la cordata sembrano avere tutte le carte in regola per avere successo in questo compito poiché Zeta System è un importante spedizioniere e operatore logistico con base a Matera, mentre Taranto Iniziative Produttive si occupa di soluzioni di trasporto e spedizioni per produzioni di carpenteria, impianti e carichi eccezionali. Guacci rivela poi anche altri dettagli del piano d'impresa: «Secondo il nostro progetto il terminal dovrà tornare ad avere una vocazione polisettoriale, e proprio per questa ragione intendiamo rivol-

gerci a diverse tipologie di merci varie come rotabili, project cargo, apparecchiature e così via. Oltre a ciò puntiamo a riportare il porto di Taranto all'interno delle rotte internazionali dei traffici container, inizialmente cercando di attrarre i servizi feeder regionali in quanto il nostro obiettivo è quello di puntare sulla manipolazione e lavorazione delle merci. Tutto questo senza limitarci al semplice imbarco e sbarco, ma cercando invece di cogliere le migliori opportunità di business anche per spedizionieri, doganalisti, trasportatori e per l'indotto in generale della zona». Insomma un cambio di rotta significativo rispetto alla mera attività di trasbordo dei container da nave a nave che veniva garantita dal precedente terminalista Taranto Container Terminal fino al definitivo ritiro avvenuto nel 2015. Ma non è ancora tutto: gli azionisti di Southgate Europe Terminal intendono anche sfruttare il più possibile

l'intermodalità, e per questo assicurano di avere già contatti avviati con imprese ferroviarie locali per studiare l'avvio di treni merci da e per il porto. Gli investimenti previsti in nuove attrezzature per il terminal, fra cui in particolare macchine di sollevamento da piazzale e gru di banchina, sono nell'ordine di diverse decine di milioni di euro e, se la port authority riuscirà in tempi brevi ad assegnare la concessione richiesta, il nuovo terminalista si dice fiducioso di poter accogliere le prime navi già dalla prossima primavera. Il tutto garantendo occupazione a oltre 100 dipendenti diretti quando l'attività sarà a regime. «La priorità per noi è partire nel più breve tempo possibile», ha concluso Guacci che si è detto comunque ottimista su un esito positivo della procedura perché «la nostra richiesta è arrivata dopo mesi di confronto e di collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale». (riproduzione riservata)



Il terminal container di Taranto

Informazioni Marittime

Offerta multipurpose per il polisettoriale di Taranto



Si affaccia un nuovo soggetto nella gestione di una parte del terminal container di Taranto, l'ex Taranto Container Terminal che ha chiuso i battenti **due anni fa**. Una richiesta di concessione di una porzione di banchina del molo Polisettoriale, rilasciata martedì dalla società consortile "Southgate Europe Terminal", costituita da Zeta System Spa e Taranto Iniziative Produttive. Un'istanza di concessione demaniale marittima (artt. 16 e 18, legge 84/94) trentennale che include banchina e area retrostante «al fine di rendere operativo – si legge in una nota dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mar Ionio – un terminal multipurpose con la gestione del ciclo completo di movimentazione di merce containerizzata e merce varia. La società ha chiesto l'anticipata occupazione limitatamente ad una parte della superficie oggetto della domanda di concessione medesima. L'Adsp del Mar Ionio – conclude l'autorità – implementerà l'iter istruttorio di rito».

Attualmente gli esuberi, circa 500, provenienti dalla liquidazione di Taranto Container Terminal sono gestiti dalla Taranto Port Workers Agency, costituita a settembre.

Porto di Taranto: Southgate Europe Terminal chiede la concessione del Molo Polisettoriale



TARANTO – In data 14.11.2017 la Società Consortile “Southgate Europe Terminal” – costituita tra i Soci: Zeta System Spa e Taranto Iniziative Produttive Srl – ha prodotto apposita istanza al fine di acquisire la concessione demaniale marittima, ai sensi del comb. disp degli artt. 16 e 18 L. 84/94, per la durata di anni trenta, di una porzione di banchina ed area retrostante in località Molo Polisettoriale del Porto di Taranto.

Ciò al fine di rendere operativo un terminal multipurpose con la gestione del ciclo completo di movimentazione di merce containerizzata e merce varia. La Società ha chiesto l'anticipata occupazione limitatamente ad una parte della superficie oggetto della domanda di concessione medesima. L'AdSP del Mar Ionio implementerà l'iter istruttorio di rito.

L' **Authority** verso l' approvazione del Piano triennale delle opere

Porto e prospettive di sviluppo

Le previsioni che riguardano il waterfront mamertino e le ambizioni

Milazzo L' Autorità portuale chiede ancora una volta il supporto delle istituzioni e degli operatori marittimi presenti nel Comitato portuale per ottenere il via libera al Piano triennale delle opere 2018-2020, anche se rispetto al precedente non ci sono sostanziali modifiche.

La riunione è stata già fissata per giorno 24 nella seduta in cui si dovrà approvare anche il nuovo bilancio di previsione 2018.

Ma ancora una volta pressoché nulle le prospettive di sviluppo, almeno stando a quanto realisticamente si può sostenere leggendo l' insieme delle opere previste per Milazzo. Certo resta ancora la strada di collegamento fra l' asse viario e il porto, prevista dal Prp, che era stata voluta dalla precedente Amministrazione ma che il sindaco Formica a chiare lettere ha detto di non volere anche perché i soldi dovrebbe metterli il Comune seppur con un finanziamento europeo. Dunque un' opera destinata a rimanere nel libro dei sogni anche se recentemente il consiglio comunale è sembrato interessato a valutare la possibilità di realizzare tale infrastruttura ritenuta decisiva per il rilancio della portualità cittadina. E non c' è dubbio che da sola basterebbe a dimostrare l' attenzione dell' **Authority** verso il porto di Milazzo.

Confermato anche l' intervento finalizzato alla realizzazione di un ormeggio per navi da crociera esterno al molo foraneo. Previsto, inoltre, l' allargamento del pontile Eolie, con spostamento del terminal passeggeri sul medesimo pontile e la ristrutturazione del fabbricato sul Molo Marullo da destinare a nuova sede di Milazzo dell' Autorità portuale. Quest' ultimo intervento però contrasta con la nuova progettualità che sempre l' attuale Amministrazione vorrebbe portare avanti su quella banchina, aprendo al diportismo. Nessun accenno all' intervento per la manutenzione dei Molini Lo Presti nell' ambito sempre dell' accordo per la fruizione in comodato del bene.

Eppure da anni sul tavolo dell' Autorità portuale c' è una petizione contenente la firma di oltre mille cittadini che chiedeva all' **Authority** di impegnarsi al fine di procedere all' acquisto, in comproprietà col Comune, dell' immobile per destinarlo a stazione marittima.

«Questo dimostra - afferma Franco Scicolone che fu il promotore di quella iniziativa - che le esigenze di Milazzo vengono ancora una volta disattese dall' ente messinese (figurarsi quando andremo con Gioia

Tauro) e le risorse che il nostro porto produce per la portualità vengono spese altrove. Da quanto tempo, a parte la banchina in costruzione, frutto di vecchi finanziamenti, non avvengono interventi in mare?».

Tornando alle opere nel Piano ci sono tante manutenzioni a partire dalla riqualificazione dell' area che ha ospitato sino ad alcuni anni fa l' ex stazione di carburante Q8.

Insomma niente di nuovo sotto il sole a conferma che - visti i tempi del Piano regolatore del porto - per la città di Milazzo le prospettive auspiccate difficilmente si concretizzeranno a breve. Una situazione che è stata evidenziata in più circostanze dalle forze politiche e che ha portato nelle ultime settimane a continui confronti anche tra i consiglieri della maggioranza di Formica.(r.m.)

Messina Il presidente della Regione pronto a battersi per il sì al Ponte e il no all' accorpamento dei porti con Gioia Tauro

Musumeci a difesa dello Stretto

Sull' Ars incombe l' incognita dei ricorsi per la mancata attuazione della legge Severino

Messina-Palermo Lo aveva promesso in campagna elettorale e adesso dice di voler rispettare il patto assunto con i **messinesi**. Nello Musumeci, il neopresidente della Regione siciliana, ha annunciato che tra i primi passi della sua Giunta ancora "in fieri" vi sarà un' interlocuzione, «forte e senza sconti», con il Governo nazionale su due temi cruciali per il futuro di **Messina** e dello Stretto: l' **Autorità portuale** e il Ponte. Sull' **Authority** Musumeci è stato categorico: «L' accorpamento con Gioia Tauro, in queste condizioni, è una follia». Lo aveva ribadito anche nel corso della sua visita alla Gazzetta del Sud, qualche settimana prima del voto. **Messina** e Milazzo fanno parte della Sicilia, pur rientrando in quello scenario suggestivo della "regione dello Stretto", e l' Isola non può fare a meno di un sistema **portuale** di rilevanza così strategica. Intanto, sulla nuova Assemblea regionale, che s' insedierà l' 11 dicembre, incombe l' incognita dei ricorsi presentati, per la mancata applicazione della legge Severino, da numerosi candidati sconfitti. Pagg. 19 e 23.

Il neopresidente della Regione intenzionato a porre con forza davanti al Governo le questioni che riguardano il futuro della Città metropolitana

Porti e Ponte, le due priorità di Musumeci

Fermo il no all' accorpamento con Gioia Tauro. E per il collegamento stabile si attende l' esito delle Politiche

Lucio D' Amico Lo aveva promesso in campagna elettorale e adesso dice di voler rispettare il patto assunto con i **messinesi**. Nello Musumeci, il neopresidente della Regione siciliana, ha annunciato che tra i primi passi della sua Giunta ancora "in fieri" vi sarà un' interlocuzione, «forte e senza sconti», con il Governo nazionale su due temi che appaiono cruciali per il futuro di **Messina** e dello Stretto: l' **Autorità portuale** e il Ponte con le altre infrastrutture.

Sull' **Authority** Musumeci è stato categorico: «L' accorpamento con Gioia Tauro, in queste condizioni, è una follia». Lo aveva ribadito anche nel corso della sua visita alla Gazzetta del Sud, qualche giorno prima del voto. **Messina** e Milazzo fanno parte della Sicilia, pur rientrando in quello scenario suggestivo della "regione dello Stretto", e la Sicilia non può fare a meno di un sistema **portuale** di rilevanza così strategica per il Sud e per l' intero Mediterraneo. «Diremo no alla svendita dei nostri porti», era stato il concetto più volte ripetuto dal candidato del Centrodestra.

Oggi Musumeci, da governatore siciliano, vuole porre immediatamente la questione sul tavolo del confronto tra Stato e Regione. E intende farlo prima che scada la proroga del

31 dicembre, con cui si è mantenuta in vita l' **Autorità portuale** di **Messina** e Milazzo, rinviando l' attuazione della nuova **Autorità** di sistema denominata "del Tirreno Meridionale e dello Stretto", che ha come porto capofila quello di Gioia Tauro.

C' è un' ipotesi che sta prendendo corpo in questi giorni: rinviare ogni decisione sui porti all' esito delle elezioni politiche, perchè Musumeci si dice convinto che anche gli italiani premieranno il Centrodestra e, dunque, non ci sarà più il ministro Graziano Delrio, fautore dell' accorpamento di **Messina-Milazzo** con Gioia Tauro e artefice della controversa riforma della **portualità** e della logistica, a dettare le regole. Se le elezioni nazionali si terranno a marzo, o a maggio, si chiederà un' ulteriore proroga di cinque-sei mesi, giocandosi la partita decisiva quando il quadro politico sarà definitivamente chiarito (sempre che dalle prossime elezioni esca un partito e uno schieramento in grado davvero di governare il Paese).

Sull' altro versante, quello delle grandi infrastrutture, si sa da sempre che Musumeci è un convinto

- segue

"pontista". Ed è molto interessante quanto pubblicato dal quotidiano "Il Sole 24 Ore": «La vittoria di Nello Musumeci - scrive il giornale di Confindustria in un reportage di Alessandro Arona - nelle elezioni siciliane non basta a rilanciare il progetto del Ponte (cantiere mai aperto, progetto fermo dal 2013) perché le decisioni chiave e i finanziamenti sull' opera, di rilievo strategico nazionale ed europeo, spettano al Governo (e anche al Parlamento). Ma la vittoria di Musumeci aiuta». E qui si ricorda come nel programma elettorale, capitolo infrastrutture, il Ponte sia una delle priorità dell' ex presidente della Provincia di Catania.

«Per il Ponte sullo Stretto - continuiamo a leggere - si applica la legge obiettivo 2001, abrogata dal Codice appalti 2016 ma ancora in vigore per le procedure partite prima. Decide il Cipe e dunque il Governo, ma con il parere decisivo (così sancì la Corte Costituzionale nel 2004) delle Regioni interessate, e tanto più questo vale per quelle a Statuto speciale come la Sicilia». La partita del Ponte, quindi, resta assolutamente aperta, perché il Governo regionale avrà grande voce in capitolo, anche se ovviamente «la palla passa, di fatto, alle prossime elezioni politiche, perché è chiaro che da qui a pochi mesi non succederà nulla».

È molto probabile che ci vorrà una nuova legge e anche un progetto nuovo, che potrebbe essere affidato al Gruppo Ferrovie-Anas, il cui amministratore Renato Mazzoncini non ha fatto mistero di voler realizzare il Ponte «come opera pubblica ferroviaria e stradale essenziale per l' Italia e per l' Europa».

Portualità italiana in missione a Hong Kong e Shenzhen

Con il Propeller, primo accordo di gemellaggio con Haffa



(ANSA) - GENOVA, 16 NOV - Una folta delegazione del Propeller sarà dal 21 al 24 novembre ad Hong Kong e Shenzhen in occasione della Conferenza internazionale "Asian Logistic&Maritime Conference" e della "Hong Kong Maritime Week". La missione è organizzata con l'Associazione Italia Hong Kong, Invest Hong Kong e con il supporto di Omlog e Banchemo Costa. "Questo viaggio - ha dichiarato il Presidente del Propeller Nazionale Umberto Masucci - ha un forte valore strategico perché rappresenta una vera e propria "road show" della nuova portualità italiana ad un anno di distanza dalla entrata in vigore della riforma portuale".

Riccardo Fuochi, Presidente dell'Associazione Italia-Hong ha commentato: "Vi sono numerosi tavoli di lavoro in Asia, i due ai quali presenzeremo ad Hong Kong e Shenzhen sono fra i più importanti ed è fondamentale per l'Italia essere presenti in questi rilevanti contesti decisionali. Infatti tutti i nostri Porti possono giocare un ruolo strategico e questa missione rappresenta l'occasione per presentare un sistema logistico integrato fra sistemi portuali e centri logistici e distributivi".

Parteciperanno tra gli altri alla missione Paolo Emilio Signorini, Presidente AdSP Mar Ligure Occidentale, Pietro Spirito, Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale e Sergio Prete, Presidente AdSP Mar Ionio assieme ai Presidenti di Assagenti Genova, Alberto Banchemo e Spediporto Genova, Alessandro Pitto. La delegazione italiana incontrerà tra gli altri, il Ministro dei Trasporti di Hong Kong, le associazioni degli spedizionieri e dei caricatori e la comunità italiana della regione.

Nel corso della missione verrà anche siglato il primo accordo di gemellaggio tra Haffa (hongkong association of freight forwarding & logistic ltd) e Spediporto. "Un accordo storico - commenta il Presidente Pitto - che fa seguito a quello siglato alcuni anni fa con Amburgo. Siamo onorati di poter avviare con Haffa un percorso di collaborazione che si prefigge, tra l'altro, la creazione di momenti di confronto commerciale, di divulgazione di buone pratiche operative e transazione di eventuali contenziosi" Una giornata sarà poi dedicata alla visita in Cina della Special Economic Area di Shenzhen (una delle più importanti e floride del mondo) dove si potranno anche trarre spunti per le Zone economiche speciali italiane. Le ZES, previste dal Governo Italiano nel cosiddetto "Decreto Sud" sono diventate uno strumento ormai diffusissimo in tutto il mondo per attrarre investimenti internazionali, godendo di incentivi fiscali.

MISSIONE PROPELLER NAZIONALE A HONG KONG E SHENZHEN: 21-24 NOVEMBRE 2017

Genova, 16 novembre 2017 – Una folta delegazione del Propeller si reca la prossima settimana dal 21 al 24 novembre ad Hong Kong e Shenzhen in occasione dell'importante Conferenza internazionale "Asian Logistic&Maritime Conference" e della "Hong Kong Maritime Week".

La missione è organizzata assieme all'Associazione Italia Hong Kong, Invest Hong Kong e HKTDC e con il supporto di Omlog e Banchemo Costa.

"Questo viaggio – ha dichiarato il Presidente del Propeller Nazionale Umberto Masucci – ha un forte valore strategico perché rappresenta un vero e proprio "road show" della nuova portualità italiana ad un anno di distanza dalla entrata in vigore della riforma portuale".

Riccardo Fuochi, Presidente dell'Associazione Italia-Hong Kong e Vice Presidente del Propeller Nazionale ha commentato: "Vi sono numerosi tavoli di lavoro in Asia, i due ai quali presenzeremo ad Hong Kong e Shenzhen sono fra i più importanti ed è fondamentale per l'Italia essere presenti in questi rilevanti contesti decisionali. Infatti tutti i nostri Porti possono giocare un ruolo strategico e questa missione rappresenta l'occasione per presentare un sistema logistico che punta all'integrazione fra aree portuali e centri logistici e distributivi".

Parteciperanno tra gli altri alla missione Paolo Emilio Signorini, Presidente AdSP Mar Ligure Occidentale, Pietro Spirito, Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale e Sergio Prete, Presidente AdSP Mar Ionio assieme ai Presidenti di Assagenti Genova, Alberto Banchemo e Spediporto Genova, Alessandro Pitto.

La parte scientifica della missione sarà curata, come nelle precedenti occasioni, da SRM del gruppo Intesa San Paolo (centro studi specializzato in materie marittime, portuali e logistiche).

La delegazione italiana incontrerà tra gli altri, il Ministro dei Trasporti di Hong Kong, le associazioni degli spedizionieri e dei caricatori e la comunità italiana della regione. Nel corso della missione verrà anche siglato il primo accordo di gemellaggio fra la Haffa (Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistic LTD) e la Spediporto. "Un accordo storico – commenta il Presidente Pitto – che fa seguito a quello siglato alcuni anni fa con Amburgo. Siamo onorati di poter avviare con HAFFA un percorso di collaborazione che si prefigge, tra l'altro, la creazione di momenti di confronto commerciale, di divulgazione di buone pratiche operative e transazione di eventuali contenziosi".

Una giornata sarà poi dedicata alla visita in Cina della Special Economic Area di Shenzhen (una delle più importanti e floride del mondo) dove si potranno anche trarre spunti per le ZES italiane. Le ZES infatti, previste dal Governo Italiano nel cosiddetto "Decreto Sud" sono diventate uno strumento ormai diffusissimo in tutto il mondo per attrarre investimenti internazionali. Nel settimo rapporto annuale di SRM, si legge "se nel 1997 il numero di ZES era pari a circa 845 in 93 Paesi, tale valore è attualmente salito a circa 4mila e coinvolge circa 135 Paesi".

"Questa volta – ha concluso Masucci – potremo, rispetto alle precedenti missioni all'estero organizzate dal Propeller (Marocco, Spagna, Grecia), non solo riaffermare la nostra leadership in molti settori dello shipping ma mostrare anche in Estremo Oriente gli importanti progressi avviati dalla portualità italiana."

n PILOTINA BLOG

PORTI, UNA NUOVA ALLEANZA TRA SVIZZERA E ITALIA DIETRO IL VERTICE GENOVESE TRA DELRIO E APONTE

L'idea era quella di un vertice in campo neutro, per non indurre in tentazione la politica locale e non lasciare spazio a sponsorizzazioni non gradite: il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio e il leader di Msc, Gianluigi Aponte come anticipato da questo giornale si incontrano a Genova martedì prossimo per presentare progetti che, almeno sulla carta, potrebbero segnare la rinascita della città e imprimere una poderosa svolta al porto.

È una visione industriale, fortemente caldeggiata da Aponte, che punta al rilancio dell'intera portualità italiana attraverso il corridoio del Gottardo e il porto di Genova, individuato come piattaforma mediterranea. Se forma e sostanza si specchieranno le attese, l'iniziativa concretizzerebbe una parte importante della riforma, mai realizzata: restituire finalmente centralità a traffici e investimenti, grazie all'alleanza fra i principali operatori delle differenti modalità e ai governi centrale e regionale ligure. Scelta sorprendente, dal vago sapore elettorale? Il rischio è concreto, considerando l'infinita stagione di disattenzioni da parte di un governo a fine

corsa e da una politica ampiamente screditata. Tuttavia le prospettive dell'intesa tra Delrio e Aponte restano rivoluzionarie. Il governo si impegna a realizzare, iniziando subito la progettazione, la diga antistante l'area di Sampierdarena, un investimento approvato dalla Struttura di Missione del ministero da oltre un miliardo, che si aggiunge ai sei miliardi del Terzo valico e ai 5 miliardi della Gronda per completare la parte più bassa del corridoio Reno Alpi. Viene costituita un'impresa guidata da Msc, cui parteciperanno la Ferrovia italiana e svizzera insieme e Cassa depositi e prestiti. Il pool garantirebbe la costruzione e la gestione di un moderno terminal contenitori/autoroute del mare nell'area di Sampierdarena, includendo anche gli operatori presenti interessati.

Il concessionario convoglierebbe su questo terminal una quota di traffico aggiuntivo di corridoio nella relazione con la Svizzera, la Francia e la bassa Germania, per sostenere il piano economico finanziario.

Il sistema portuale di Genova diventerebbe realmente parte integrante del Gottardo, con tre moderni terminal contenitori in linea (Vado, Pra' e Sampierdarena), con una potenzialità di oltre 10 milioni di teu e in grado di servire navi con pescaggio di oltre 18 metri e capacità di 20.000 container. Il progetto prevede anche un importante terminal Motorways of the Sea, un retroporto ad Alghero e un distripark a fiscalità agevolata nelle aree Ilva per servire l'industria di trasformazione.

Insomma, un centro mondiale a disposizione di tutti gli scali del Mediterraneo, capace di essere e fare sistema, rivoluzionando schemi, equilibri, regole e obsolete legislazioni. Genova ritornerebbe strategica per l'Europa. Mettendo al centro della trasformazione e degli investimenti il bene comune e l'interesse generale.

Ponte Parodi, Altarea chiede maxi -risarcimento

La società francese: «L' Autorità portuale paghi 17 milioni per i ritardi». Signorini: pronti a trattare

UNA RICHIESTA di risarcimento danni "salatissima", di ben 17 milioni di euro, che fa tornare d' attualità una delle grandi incompiute della città: il progetto per la trasformazione di Ponte Parodi. È questa, infatti, la richiesta che Altarea ha avviato nei confronti dell' Autorità portuale, quantificando appunto in circa 17 milioni il danno che la società ritiene di aver subito per ritardi e inadempienze che imputa all' Autorità portuale di Genova nell' attuazione degli interventi preliminari alla realizzazione della grande Piazza sul Mare, che avrebbe dovuto attrarre genovesi e turisti con spazi e attività per il tempo libero, la cultura, lo spettacolo, lo sport. E che invece resta per ora solo un progetto.

La società francese Altarea è la capofila del gruppo di imprese scelto a suo tempo come promotore dell' operazione di trasformazione urbanistica di Ponte Parodi, immaginata tra la fine degli anni Novanta e il Duemila dalla prima giunta Pericu e in particolare dall' allora assessore all' Urbanistica Bruno Gabrielli.

«La richiesta di risarcimento danni è stata avanzata qualche mese fa - conferma il presidente dell' Autorità portuale Paolo Emilio Signorini - Noi ci stiamo attrezzando per capire se, e

completare gli interventi che competono all' Autorità portuale, Altarea è ancora interessata a realizzare quell' operazione, se ritiene che il progetto, che era stato pensato in un periodo ante -crisi, vada modificato, o se abbia altre intenzioni. Il primo passo, quindi, sarà quello di fissare un incontro con Altarea e ci stiamo muovendo in questa direzione». In base alla convenzione stipulata a suo tempo, Autorità portuale avrebbe dovuto realizzare gli interventi di profilatura e cinturazione dei moli di Ponte Parodi e poi liberare l' area dalle attività che la occupano adesso per consentire l' avvio dei lavori per le nuove funzioni. Ma gli interventi non sono stati completati e l' area, ovviamente, è ancora occupata. Anche se ancora adesso, nel sito di Altarea, nella pagina dedicata al progetto di Ponte Parodi, si legge una previsione che oggi risulta quasi beffarda: "Data di apertura prevista: 2017/2018". Altarea, interpellata, per ora preferisce non intervenire sulla vicenda, mentre Signorini spiega che, secondo il nuovo cronoprogramma definito da Autorità portuale, sarebbero necessari circa 800 giorni (poco più di due anni) per completare i lavori e liberare le aree di Ponte Parodi. Adesso, quindi, si tratta di capire se Altarea è ancora interessata a portare avanti un' operazione, immaginata quasi vent' anni fa o se, invece, vuole rinunciare ed essere risarcita.

L'Informatore Navale

ACCSEA NAPOLI: Evento "LOGISTICA DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE" E BRINDISI AUGURALE



Napoli, 16 novembre 2017 – L'ACCSEA ha organizzato per Mercoledì 13 Dicembre p.v. alle ore 12.00 l'evento "LOGISTICA LEVA DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE" presso il Circolo Rari Nantes sito in via Santa Lucia (NA). Seguirà invito e programma definitivo.

Al termine seguirà light lunch e brindisi augurale.

Cordiali saluti

Il Presidente

Ermanno Giamberini

ACCSEA – Associazione Campana Corrieri Spedizionieri ed Autotrasportatori

Via Reggia di Portici, 69

80146 – Napoli

Società consortile chiede gestione terminal Taranto

TARANTO - La società consortile "Southgate Europe Terminal" - costituita dai soci Zeta System spa e Taranto Iniziative Produttive srl - ha prodotto istanza all'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio per acquisire la concessione demaniale marittima per la durata di 30 anni, di una porzione di banchina ed area retrostante del molo polisettoriale del porto di Taranto.

La società intende «rendere operativo - spiega l'Autorità di Sistema portuale - un terminal multipurpose con la gestione del ciclo completo di movimentazione di merce containerizzata e merce varia». La società
(continua in ultima pagina)

Società consortile

"Southgate Europe Terminal" ha chiesto inoltre l'anticipata occupazione limitatamente ad una parte della superficie oggetto della medesima domanda di concessione.

Il molo polisettoriale era gestito dalla Tet (Taranto container terminal), società messa in liquidazione nel Giugno 2015, di cui facevano parte Evergreen, Hutchinson e Gruppo Maneschi. I 530 lavoratori sono stati messi in capo alla "Taranto Port Workers Agency srl", l'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale dei lavoratori del terminal container dello scalo licenziati dopo la liquidazione della Tet.

L'agenzia, prevista dalla Legge 18/2017 e partecipata unicamente dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, si occuperà in via prioritaria dell'iscrizione del personale in esubero in un apposito elenco che costituirà il registro dei lavoratori che saranno coinvolti nel processo di riqualificazione professionale e ricollocazione presso le imprese operanti in ambito portuale.

L'INCONTRO AL PORTO ANTICO CON I DIRIGENTI DI COSTA, MSC, APM, SPEDIPORTO, MESSINA

«In mare il lavoro c'è, ragazzi pensateci»

I big di crociere, logistica e shipping: «Tante opportunità, ma serve disponibilità»

EMANUELE ROSSI

GENTE di mare, che non se ne va (abbastanza). Le professioni della cosiddetta "blue economy" sono in un momento di crescita: dallo spedizioniere al marittimo, dall'animatore turistico della crociera al movimentatore di treni merci, il ventaglio è ampio e Genova è l'epicentro, in Italia, del lavoro marittimo. Ma il paradosso è quello di un settore che in un momento di crisi occupazionale fatica a trovare nuovi addetti in Italia. Cosa cercano, gli operatori del mare, nei giovani? Tre sono le caratteristiche che sono emerse con maggior forza dall'incontro di ieri al Salone Orientamenti sulle professioni del mare: buona conoscenza delle lingue (inglese in primis), flessibilità massima su orari e sedi di lavoro, capacità di lavorare con il digitale. Tre minimi comuni denominatori che si ritrovano nei desiderata del terminalista come del gigante delle crociere come dell'operatore della logistica. Perché la lingua franca del mare è l'inglese e perché l'orario della teleconferenza può essere quello di Hong Kong come di San Francisco. Ma più di tutto serve quello spirito che i genovesi dovrebbero avere

nel dna e che spinge a mollare gli ormeggi e vedere la riva che si allontana. Il mondo del mare chiede al sistema scolastico (e all'Università, grande assente ieri) di aprire le orecchie e venire incontro.

L'incontro di ieri al Salone ha visto la presenza (in videoconferenza) del ministro dell'Istruzione Valeria Fedeli. Ma i protagonisti erano i dirigenti delle aziende marittime che sono intervenuti, moderati da Roberto Onofrio, caporedattore centrale del Secolo XIX. C'erano i giganti delle crociere, Costa e Msc, il direttore del personale del terminal di Voltri-Pra' Alberto Casali, il direttore

generale di Spediporto Giampaolo Botta, il responsabile risorse umane del gruppo Messina Rodolfo Magosso, il segretario di Assoagenti marittimi Massimo Moscatelli e molti altri. «Ai ragazzi chiediamo di mettersi in gioco e di selezionare se questo mondo fa per loro o no - ha iniziato Alessandro Ferrari, direttore risorse umane di Gnv - l'offerta c'è, ma il mondo del mare chiede di adeguarsi a regole internazionali. Al mondo dell'istruzione chiediamo invece studi più coerenti con le qualifiche professionali». Una richiesta reiterata an-

che da altri, dagli agenti marittimi agli spedizionieri.

E le opportunità? A sentire i grandi del mare, ci sono: Costa (rappresentata da Andrea Tonini, Hr hotel Manager) ha annunciato 3000 assunzioni nei prossimi anni, di cui 450 in Italia nel 2018. Msc, con Anna Giacobbe, ha prospettato 10 navi in costruzione e 24 mila nuovi assunti nei prossimi 10 anni in tutto il mondo. Botta di Spediporto ha insistito sull'importanza della logistica (54 mila occupati in Liguria) e della formazione all'estero svolta in azienda, chiedendo che venga valutata come un investimento anche dal governo.

Sulle professioni del mare la Regione ha puntato parecchie fiches, dai 5 milioni di bando per i corsi professionali della "blue economy" all'attivazione di due Iis, gli istituti tecnici superiori che dialogano con le aziende, ad Arenzano e Lavagna. Quello dell'Accademia della Marina Mercantile ha vinto il premio per il miglior progetto di alternanza scuola lavoro per i propri allievi a livello nazionale. «Ma si deve fare di più per far capire ai ragazzi che queste opportunità ci sono, potenziaremo la promozione dei percorsi formativi».

emanuele.rossi@ilsecoloxix.it

© EY NONO ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Nei primi nove mesi Hapag ha trasportato 7,03 mln di teu (+24%)



La nave "Antwerpen Express" nelle acque di Singapore

AMBURGO - «Il buon risultato operativo da noi ottenuto alla fine del terzo trimestre non è frutto solo dei positivi sviluppi dell'economia globale e degli aumentati volumi di trasporto container a livello globale». Così Rolf Hahnen Jansen, amministratore delegato del gruppo armatoriale tedesco Hapag Lloyd ha introdotto la presentazione dei dati di bilancio e di quelli operativi relativi al terzo trimestre 2017.

Hapag-Lloyd ha chiuso questi tre mesi con un utile netto significativamente positivo e con un ottimo risultato operativo. L'integrazione tra la compagnia tedesca e la Uase (United Shipping Shipping Company), fanno sapere ad Amburgo, è quasi completata. Terminerà entro la fine (continua in ultima pagina)

Nei primi nove mesi

dell'anno così come da programma.

Il volume dei container trasportati nei primi nove mesi 2017 è aumentato del 24,4%, passando da 5,65 milioni di teu a 7,03 milioni di teu, mentre i costi di trasporto (esclusi quelli riferiti al bunker) sono aumentati solo del 17,8% grazie alle scelte operate in tema di risparmio dei costi e di razionalizzazione della flotta e della rete di servizi. Le tariffe di trasporto sono continuate a crescere anche nel terzo trimestre, raggiungendo 1.060 dollari per teu (nei primi nove mesi del 2016 era di 1.037 dollari per teu).

Proseguendo nel commento dei dati l'amministratore delegato ha detto che «l'integrazione veloce e senza intoppi di Uase in seno al gruppo Hapag Lloyd ha svolto un ruolo cruciale nel raggiungimento di questi risultati. Siamo già stati in grado di realizzare le prime sinergie derivanti dalla fusione. Questo ci aiuterà a consolidare ulteriormente la nostra posizione a livello mondiale nel settore marittimo container».

Tornando ai dati finanziari si rileva che nei primi nove mesi del 2017 Hapag Lloyd ha realizzato un Ebitda e un Ebit rispettivamente di

721,9 milioni di euro (nel 2016 381,3 milioni di euro) e di 267,9 milioni di euro (25,9 milioni di euro nel 2016). Il risultato netto, sempre nei primi tre trimestri, è stato pari a + 8,2 milioni di euro (era negativo, a quota - 133,9 milioni di euro, quello dei primi nove mesi del 2016).

Guardando alla fine dell'anno, le cifre fin qui registrate non cambiano il quadro previsionale pubblicato nel bilancio semestrale del 2017. Il gruppo tedesco continua a credere in un aumento significativo dei volumi di trasporto, in un analogo trend di crescita del prezzo del bunker, mentre si ipotizza una media dei tassi di trasporto invariata. Anche l'Ebitda e l'Ebit si dovrebbero attestare su ottimi livelli.

Come noto la Uase e le sue controllate sono state incorporate nel bilancio consolidato di Hapag-Lloyd a partire dallo scorso 24 Maggio che è il giorno in cui è stato ufficialmente trasferito il controllo della società araba. Di conseguenza, le cifre esposte da Hapag Lloyd tengono conto degli effetti della fusione proprio da quel momento e quindi il confronto dei dati con quelli del precedente anno deve tener conto di questo fattore.

Italia in vetta per qualità e sicurezza navigazione

ROMA - L'Italia si piazza ai primi posti sia per la sicurezza della navigazione sia per la qualità della flotta mercantile.

E' quanto emerso nel corso dell'incontro annuale che si è svolto a Roma tra la Guardia Costiera e le società armatoriali italiane proprio per fare il punto sulle attività messe in campo per prevenire gli incidenti e l'inquinamento marino provocati dalle navi. Dal rapporto annuale del Memorandum di Parigi (Paris MoU) - l'accordo tra le amministrazioni marittime di 27 Paesi che ha l'obiettivo di coordinare e armonizzare le attività ispettive il rispetto degli standard di sicurezza e salvaguardare la vita umana e l'ecosistema marino - e

(continua in ultima pagina)

Italia in vetta per qualità

merge infatti che l'Italia ha raggiunto importanti obiettivi grazie all'intervento della Guardia Costiera sia per quanto concerne il controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza delle navi mercantili e da pesca italiane, sia per l'attività ispettiva compiuta nei porti sulle navi battenti bandiera straniera.

Per quanto riguarda il primo aspetto, il miglioramento delle prestazioni delle imbarcazioni mercantili italiane hanno consentito al nostro Paese di raggiungere il sesto posto su 73 censiti (nel 2015 eravamo decimi), posizionandosi così all'interno della "white list" che racchiude le flotte più virtuose a livello internazionale. Quanto al controllo sulle navi straniere (sono state effettuate 1.431 ispezioni nel 2016) l'Italia si classifica al secondo posto tra i 27 Stati membri del Paris MoU.

«Questi lusinghieri risultati danno lustro al sistema Paese, valorizzano la qualità della flotta italiana e proiettano la Guardia Costiera, quale modello di efficienza e competenza tra i partner internazionali ed istituzionali, per il suo ruolo insostituibile a servizio della funzione marittima del nostro Paese», ha commentato il ministro dei Trasporti Graziano Delrio complimentandosi con la Guardia Costiera e gli armatori. Tutto ciò, ha aggiunto «denota come la competitività ed il dinamismo del naviglio nazionale siano cresciuti negli ultimi anni, grazie al concreto impegno degli armatori italiani, alla qualità

della nostra cantieristica, alla formazione qualificata dei nostri equipaggi e al rispetto dei rigorosi standard di sicurezza della navigazione».

La Guardia Costiera, ricorda, infine, che oggi al termine sicurezza della navigazione si legano due termini distinti: Safety e Security. La safety, sicurezza della navigazione in senso stretto e salvaguardia della vita umana in mare, pone al centro la nave con particolare riguardo alla sua costruzione, galleggiabilità, stabilità, propulsione e governo, servizi, armamento, dotazioni di sicurezza, protezione attiva e passiva contro gli incendi e preparazione degli equipaggi. La security riguarda, invece, la sicurezza intesa quale: combinazione delle misure preventive dirette a proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali.

A tal riguardo ogni Stato controlla le proprie navi e rilascia direttamente o tramite organismi di classifica debitamente autorizzati i certificati di sicurezza che abilitano la nave alla navigazione (attività di "Amministrazione di bandiera" o "Flag State Control" - Fsc).

Tale attività assume importanza fondamentale se si tiene conto che la responsabilità sulla conformità della nave alle normative in materia di sicurezza della navigazione ricade comunque in capo allo Stato di bandiera, nel nostro caso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, indipendentemente dall'organismo che effettua le visite a bordo o che rilascia la certificazione di sicurezza.

In ambito internazionale, inoltre, esistono appositi accordi regionali fra Stati rivieraschi che stabiliscono le procedure per il controllo delle navi straniere che battono bandiera diversa di quello dello Stato del porto di approdo (attività di "Port State Control" - Psc).

In Italia, sia l'attività di Flag State Control che l'attività di Port State Control è svolta dal personale della Guardia Costiera debitamente qualificato ed abilitato in base alla tipologia di visita o verifica da effettuare.

Relativamente all'attività di Flag, per le navi adibite a viaggi nazionali (non soggette alle Convenzioni internazionali), il personale del Corpo partecipa e presiede a tutte le commissioni di visita previste per il rilascio/rinnovo della certificazione di sicurezza, applicando la legislazione nazionale e comunitaria.

Per le navi nazionali adibite a viaggi internazionali (soggette alle convenzioni internazionali), l'attività ispettiva risulta parzialmente delegata, in forza del Decreto Legislativo 104/2011, dall'Autorità competente (ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ministero dell'Ambiente) ad organismi di classifica riconosciuti a livello europeo. Ciò nonostante, il personale della Guardia Costiera, debitamente qualificato, può intervenire alle visite ispettive finalizzate al rilascio/rinnovo dei certificati di sicurezza, soprattutto ove il rilascio del certificato è di competenza dell'Autorità marittima o consolare all'estero.

DI NUOVO LA MSC ARRIVA CON UNA GRANDE PORTACONTAINER

Record bis, un'altra nave da quasi 9mila teu

► LIVORNO

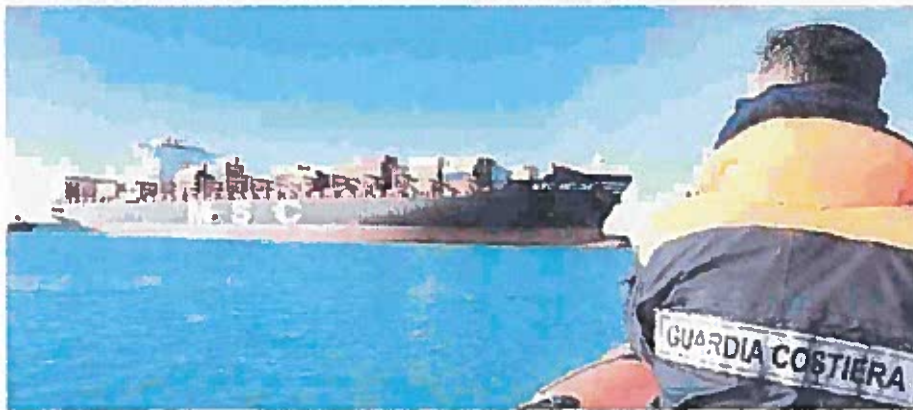
Il porto di Livorno ha fatto il bis: ieri mattina, poco dopo le 10, è entrata la nave Msc Meline, «300 metri di lunghezza, 48 metri di larghezza, 95.497 tonnellate di stazza», come segnalano dal quartier generale della Capitaneria di porto parlando di una nave portacontainer di «quasi 9mila teu di capacità di carico»

(8.800, per l'esattezza). Identikit analogo alla Msc Vita che ha fatto da apripista pochi giorni fa stabilendo il record. Come in quella circostanza, la Capitaneria ha valutato con attenzione le condizioni meteo e ha dato l'ok all'ingresso in deroga.

A fronte di un pescaggio teorico dichiarato di 14,5 metri, ben al di là dei limiti fisici dello scalo labronico, secondo i dati forniti

dagli osservatori dei traffici marittimi internazionali ieri aveva un pescaggio sotto i dieci metri.

La nave «Meline», accompagnata da tre rimorchiatori portuali, ha ormeggiato al terminal Lorenzini in darsena Toscana. Ripartirà oggi con destinazione Gioia Tauro dopo aver sbarcato circa 300 contenitori ed imbarcato altri 200, con prodotti destinati al mercato sudamericano.



La Msc Meline entra in porto mentre la Guardia Costiera sorveglia la situazione

Deutsche Alternative am entrerà in Rimorchiatori Mediterranei

I fondi scelgono Genova

Closing atteso il 23 novembre. L'operazione è solo l'ultima chiusa da operatori finanziari sotto la Lanterna, dopo l'ingresso in Rina, Gip, Petrolig e Premuda

Con l'ingresso di Deutsche Bank nel capitale di Rimorchiatori Mediterranei (gruppo Rimorchiatori Riuniti) un'altra impresa ligure a conduzione familiare finisce nelle mani di investitori finanziari. Secondo quanto risulta a MF Shipping&Logistica il closing dell'operazione è fissato per il prossimo 23 novembre e a passare nelle mani di Deutsche Alternative Asset Management sarà una quota del 35%, con possibilità di salire in futuro fino al 40%. L'intera azienda è stata valutata intorno ai 430 milioni di euro, quindi dalla cessione parziale Rimorchiatori Riuniti incasserà poco meno di 150 milioni. Per il finanziamento dell'operazione Deutsche Bank può contare sul supporto di un fondo di debito straniero e di Mediobanca che è stata advisor finanziario. Ma molti altri sono i consulenti coinvolti, da FP Corporate Finance agli studi italiani Legance, Berlingieri Maresca e maltese Fenech&Fenech (per gli aspetti legali), dalla tedesca Ingenieurburo Weselmann (advisor tecnico) all'inglese Mds Transmodal (per la parte industriale), da Deloitte (aspetti fiscali) ad Aon (parte assicurativa).

L'ingresso di Deutsche Alternative Am nella nuova sub-holding di Rimorchiatori Riuniti dedicata esclusivamente alle attività di rimorchio **portuale** (il gruppo è attivo anche nel trasporto oceanico e nel business delle navi per l'offshore) è finalizzata a sostenere il programma di crescita dell'azienda a livello sia nazionale che internazionale tramite nuove acquisizioni e investimenti. Per questa ragione gli accordi tra le parti prevedono anche la possibilità di procedere in futuro con un aumento di capitale qualora Rimorchiatori Mediterranei volesse cogliere qualche opportunità per aumentare la propria fetta di mercato in un business in lenta ma progressiva concentrazione.

Negli ultimi anni Genova ha attirato l'interesse crescente di investitori finanziari verso aziende del **settore** shipping e trasporti, tradizionalmente poco conosciute e anche poco inclini all'ingresso di fondi di private equity nel capitale. Il primo a spianare la strada è stato il gruppo Rina che nel 2014 ha accolto nell'azionariato con una quota di minoranza Intesa Sanpaolo e Palladio, mentre un anno più tardi (a fine 2015) la stessa Palladio (tramite Vei Capital) si è trovata a investire in Costa Edutainment, azienda che gestisce parchi di intrattenimento ed educazione scientifica, tra cui l'acquario di Genova. Nel business

- segue

armatoriale, poi, il salvataggio di Premuda è stato portato a termine da Pillarstone Italy che ne ha assunto il totale controllo rilevando i crediti incagliati delle banche e ricapitalizzando la società.

Dentro il porto negli ultimi due anni molti assetti sono cambiati con lo sbarco in particolare di tre fondi d'investimento: il primo è stato Icon Infrastructure che nel 2014 è entrato con il 45% nel gruppo Spinelli, mentre risale ai primi mesi di quest'anno il passaggio del 100% di Gip (Gruppo investimenti portuali) ai fondi Infracapital e Infravia, diventati così proprietari dei terminal container Sech di Genova, Terminal darsena Toscana di Livorno e azionisti di minoranza del Voltri Terminal Europa, sempre di Genova, e del Vecon di Venezia.

L'ultima operazione, conclusa lo scorso agosto, ha infine visto Infravia (tramite la società olandese Alkion) rilevare da Eni la Petrolig (azienda che gestisce depositi petroliferi) e un terminal per lo sbarco di rinfuse liquide a Vado Ligure (Savona).

«Lo shipping offre potenzialità ancora poco sfruttate dagli investitori finanziari che in passato si sono spesso mossi con un timing sbagliato», ha dichiarato Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, in occasione del convegno «Il potenziale di un grande territorio» organizzato a Genova da Deloitte, a proposito dello shopping in Liguria da parte dei fondi: «entravano quando il mercato andava bene, pagando caro, e uscivano nei momenti di crisi, rimettendoci sempre. Questo a causa di una scarsa conoscenza delle particolari dinamiche di un settore che richiede esperienza e competenze specialistiche». Oggi però le dinamiche di mercato sono cambiate e, aggiunge Duci, «ormai gli imprenditori locali non riescono da soli a sostenere gli investimenti necessari, sempre più ingenti. Per questo il binomio finanza internazionale e management locale può funzionare, rendendo appetibile la Lanterna».

Concorda Giulio Schenone, amministratore delegato di Gip, che nei giorni scorsi, in occasione dell'assemblea di Confindustria Genova, ha sottolineato come «qualcuno teme l'intervento della finanza, ma questi sono fondi infrastrutturali e non speculativi: il loro orizzonte è quindi di medio termine. Il loro apporto inoltre è stato fondamentale in termini di cultura manageriale ma soprattutto di capacità finanziaria. Dopo il periodo un po' pionieristico seguito alla privatizzazione delle banchine nei primi anni '90, quando agenti marittimi e spedizionieri per necessità decisero di tentare l'avventura nei terminal, siamo entrati in una fase nuova». Schenone ha poi precisato che «concentrazione del mercato globale e gigantismo navale hanno reso l'attività dei terminal sempre più capital intensive e solo grandi gruppi internazionali, come Psa, Cosco, Msc o i fondi d'investimento, possono gestirlo.

Il loro interesse testimonia che il porto di Genova è un business appetibile a livello internazionale».
(riproduzione riservata)

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

DNV GL: STANDARDIZZAZIONE DELLA DIGITALIZZAZIONE NELL'INDUSTRIA MARITTIMA

Amburgo / Oslo, 17 novembre 2017 – La società di classificazione DNV GL ha rilasciato un nuovo position paper che sottolinea l'importanza della standardizzazione nel consentire la crescita delle applicazioni digitali nel settore marittimo. Basandosi sulle esperienze acquisite dai progetti pilota digitali incentrati sui dati dei sensori delle navi, il documento esamina come la standardizzazione possa consentire l'efficace raccolta, archiviazione, scambio, analisi e utilizzo dei dati, contribuendo nel contempo a migliorare la qualità dei dati e l'affidabilità dei sensori.

Sia per l'ottimizzazione operativa, la calibrazione del modello per gemelli digitali, l'ottimizzazione del design o altre applicazioni, l'industria marittima sta esplorando le opportunità offerte dalle tecnologie digitali. La prima dimostrazione e i progetti pilota sono già in corso e l'industria sta chiedendo cosa è necessario per trasformarli in prodotti completamente scalabili. La risposta potrebbe essere una maggiore enfasi sulla standardizzazione.

"Gli standard sono utilizzati in molti settori per migliorare l'efficienza, la sicurezza e le prestazioni ambientali", afferma Pierre Sames, Direttore Tecnologico e Ricerca di Gruppo, DNV GL. "Con l'avvento dell'Internet of Things nel settore marittimo, riteniamo che molte parti interessate possano beneficiare dello sviluppo di una strategia di standardizzazione per trarre vantaggio da un'industria marittima più digitale".

Il nuovo documento sulla posizione di DNV GL si concentra sulla raccolta dei dati dei sensori delle navi, poiché una maggiore disponibilità dei sensori ci consente di raccogliere sia i tipi di dati esistenti che quelli nuovi in modo più efficiente, con la conseguenza che sono disponibili più dati che mai. Tuttavia, man mano che vengono raccolti, scambiati e preparati per l'uso più dati, l'origine, il livello di qualità, il contesto e lo stato legale possono diventare meno trasparenti, con il risultato che gli utenti finali hanno meno probabilità di fidarsi e quindi di utilizzare i dati.

"In DNV GL siamo stati coinvolti in numerosi progetti pilota e dimostrativi di digitalizzazione", afferma Steinar Låg, ricercatore senior nel settore dei trasporti marittimi presso DNV GL. "Guardando i risultati di questi progetti, abbiamo identificato diverse barriere tecniche che ostacolano il flusso e l'utilizzo dei dati. Troppo tempo è dedicato alla corrispondenza e alla strutturazione di sistemi diversi, mentre i prodotti di raccolta dati di diversi fornitori hanno spesso output incompatibili, rendendo difficile combinare i dati di più sistemi. Ciò rende i processi meno efficienti e più difficili per gli armatori di ottenere un'immagine completa di una nave o della loro flotta".

Il rapporto discute la necessità di standardizzazione in sei aree chiave: modelli di dati della nave, denominazione e riferimento ai sensori, tassonomie marittime e libri di codici, metadati dei sensori, registratore di dati di bordo, nonché qualità e affidabilità dei sensori. Tuttavia, man mano che le tecnologie future si sviluppano, potrebbero essere necessari nuovi standard per supportare altre applicazioni, come simulazioni basate su modelli e navi autonome.

"In DNV GL continueremo a lavorare con le parti interessate del settore sui nuovi standard, parallelamente allo sviluppo di nuove regole, notazioni di classe, pratiche raccomandate e programmi di omologazione", afferma Pierre Sames. "Gli standard sono un fattore chiave per rimuovere gli ostacoli e consentire la crescita delle applicazioni digitali nell'industria marittima e speriamo che questo studio possa ispirare gli altri a investire nello sviluppo e nell'adozione della standardizzazione".

MSC CROCIERE CELEBRA L'AVANZAMENTO DEL SUO PIANO DI INVESTIMENTO CON DUE PIETRE MILIARI NELLA COSTRUZIONE DI 2 DELLE 4 NUOVE NAVI ATTUALMENTE IN CANTIERE



MSC CROCIERE CELEBRA L'AVANZAMENTO DEL SUO PIANO DI INVESTIMENTO CON DUE PIETRE MILIARI NELLA COSTRUZIONE DI DUE DELLE QUATTRO NUOVE NAVI ATTUALMENTE IN CANTIERE. La prima nave classe Meraviglia-Plus, di cui è stato celebrato oggi il taglio della prima lamiera, si chiamerà MSC Grandiosa.

Ginevra, Svizzera, 15 novembre 2017 – MSC Crociere, la più grande compagnia crocieristica mondiale a capitale privato e leader di Mercato in Europa e Sud America, celebra oggi un importante passo in avanti del suo decennale piano di investimenti. Sei delle 11 nuove navi previste dal piano di investimenti da 9 miliardi di euro saranno entrate in servizio tra giugno 2017 e novembre 2020, portando al raddoppio della capacità della flotta di MSC Crociere in soli tre anni e mezzo.

Oggi a Saint Nazaire presso i cantieri STX France si sono svolte due importanti cerimonie: la coin ceremony di MSC Bellissima e il taglio della prima lamiera per la prima nave classe Meraviglia-Plus. Si tratta di due pietre miliari della costruzione di due delle quattro nuove navi MSC Crociere attualmente, e contemporaneamente, in costruzione (le altre due navi, MSC Seaside e MSC Seaview, sono in costruzione presso FINCANTIERI, in Italia). Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo di MSC Crociere ha svelato che la prima delle due navi classe Meraviglia-Plus si chiamerà MSC Grandiosa "Oggi festeggiamo un momento davvero unico, è la prima volta che – nello stesso giorno – vengono celebrate due pietre miliari della costruzione di due diverse navi. Questa vuole essere una testimonianza della forza e dell'ambizione del nostro piano di investimenti."

Inoltre, nel corso della cerimonia del taglio della prima lamiera, Vago ha rilevato che la prima nave della classe Meraviglia-Plus, si chiamerà MSC Grandiosa: "La generazione di navi Meraviglia sta già fissando un nuovo standard per l'industria crocieristica e questo è solo uno dei tre nuovi prototipi che abbiamo progettato per portare l'esperienza di crociera livello superiore. Abbiamo deciso di chiamare la nave MSC Grandiosa per sottolineare la magnificenza e la grandezza di questa mega-nave ancora più ricca e ultra-moderna." Ha poi continuato Pierfrancesco Vago: "Con MSC Grandiosa continuiamo a fare innovazione di prodotto. Così come MSC Crociere ha "democratizzato" l'esperienza di crociera di lusso introducendo, per prima, il concetto di nave-nella-nave con MSC Yacht Club, e ora stiamo facendo lo stesso con l'arte e la cultura con il primo museo d'arte sul mare. Allo stesso modo, MSC Grandiosa sarà la terza di sole quattro navi a proporre in esclusiva gli spettacoli del Cirque du Soleil at sea, ospitati nella Vago ha poi concluso: "Queste navi di MSC Crociere saranno ancora una volta all'avanguardia per la tecnologia ambientale. Infatti, tra le altre innovazioni, saranno caratterizzate dalla presenza di sistemi EGCS (sistemi ibridi) e SCR-Catalysts per la pulizia dei gas di scarico, sistemi ad elevata capacità per la

- segue

gestione dei rifiuti e riciclaggio, sistemi di riduzione delle emissioni e di recupero di calore oltre che un sistema avanzato per il trattamento delle acque reflue.”

La seconda parte delle celebrazioni, ha riguardato la tradizionale cerimonia della moneta di MSC Bellissima, due monete commemorative sono state collocate in uno dei blocchi della nave in segno di benedizione e buona fortuna per la nave e il suo equipaggio. Le due mega-navi entreranno in servizio, rispettivamente, nel marzo 2019 e nel novembre 2019.

Laurent Castaing, Amministratore Delegato di STX France, ha commentato: “Oggi, mentre celebriamo nello stesso giorno il taglio della prima lamiera e una nuova chiglia, stiamo vivendo un momento

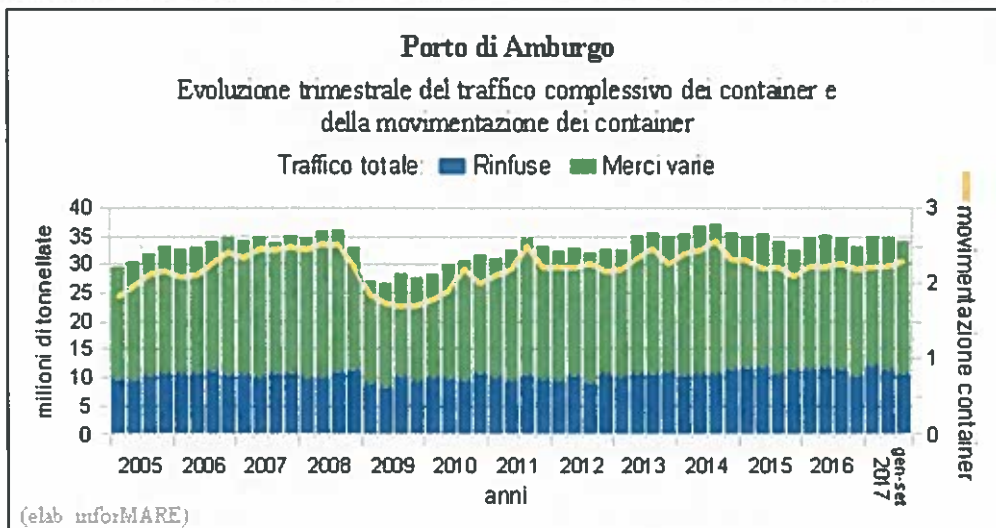
senza precedenti che segna l'inizio di una nuova era, sia per il nostro cliente che per il nostro cantiere. Per MSC Crociere, si tratta della realizzazione di un piano di investimenti straordinario che potenzierà la Compagnia fino a farla diventare uno dei tre maggiori player del settore crocieristico a livello globale; per noi, è la conferma di un piano di ordinativi in salute, che ci porterà a consegnare due navi all'anno fino al 2022. Siamo partner nello stesso circolo virtuoso, dove l'audacia e le performance di ciascuno possono portare benefici reciproci.” Le navi Meraviglia-Plus sono un'ulteriore evoluzione e arricchimento derivate dal successo del prototipo della classe Meraviglia, che comprende MSC Meraviglia – già in servizio dal giugno di quest'anno – e MSC Bellissima. Le navi hanno stazza 181.000 GRT, lunghezza 331 metri e capacità massima di 6.334 passeggeri. Che questo prototipo di successo possa essere ampliato è un'ulteriore prova delle capacità ingegneristiche frutto della partnership tra STX France e MSC Crociere, una nave che offrirà agli ospiti un'esperienza di crociera ancora più ricca e connessa. Infatti, le navi Meraviglia-Plus saranno caratterizzate dalla presenza del primo museo di arte figurativa sul mare, con una collezione di arte classica e contemporanea, capace di aumentare l'esperienza di intrattenimento a bordo a un livello completamente nuovo, dando accesso ad alcune delle più belle opere d'arte al mondo. Un altro elemento chiave di MSC Bellissima e MSC Grandiosa sarà il Cirque du Soleil at Sea. La partnership di lunga durata tra MSC Crociere e Cirque du Soleil sta infatti delineando i nuovi standard nell'intrattenimento dal vivo, il leader mondiale nell'intrattenimento artistico creerà infatti otto spettacoli inediti che saranno disponibili esclusivamente sulle classi Meraviglia e Meraviglia-Plus. Ciascuna delle quattro navi proporrà due spettacoli diversi, i primi due hanno esordito a giugno di quest'anno a bordo di MSC Meraviglia, ed è già in corso la creazione degli altri due spettacoli che saranno messi in scena su MSC Bellissima. Le due navi celebrate oggi sono parte del piano di investimenti di MSC Crociere, che prevede lo sviluppo di nuovi prototipi per ciascuna delle tre classi di navi attualmente in costruzione: Meraviglia, Seaside e World Class. A giugno, MSC Crociere ha varato a Le Havre in Francia la prima di queste nuove navi, MSC Meraviglia, a dicembre 2017 MSC Seaside entrerà in servizio a Miami. A giugno 2018 anche MSC Seaview si unirà a questa flotta ultra-moderna. MSC Crociere è il primo brand crocieristico mondiale a sviluppare un piano di investimento di questa grandezza e durata a testimonianza gli ambiziosi progetti di sviluppo della compagnia. Sono già aperte le vendite di MSC Bellissima per la stagione inaugurale nel Mediterraneo. L'attesa apertura delle vendite di MSC Grandiosa sarà annunciata a breve.

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Amburgo è calato del -1%

Nei primi nove mesi del 2017 il totale è stato di 104,3 milioni di tonnellate (-0,5%)

Nel terzo trimestre di quest'anno il porto di Amburgo, a differenza di altri principali scali portuali mondiali, ha registrato una contrazione del traffico delle merci movimentato, che è diminuito del -1% essendo ammontato a 34,3 milioni di tonnellate rispetto a 34,7 milioni di tonnellate nel tri-

mestre luglio-settembre del 2016. Il volume di traffico allo sbarco è



**VINCENZO
MIELE
TRASPORTI**
SAS di Salvatore Miele & C.
Via Palazziello, 102 - 80040 VOLLA NAPOLI
Tel. 081.5725824/6159 - Fax 081.5726796
info@vincenzomiele.it - www.vincenzomiele.it



Con.Trans. & Service s.r.l.

www.contranssrl.it

calato del -1% a 19,9 milioni di tonnellate e più accentuata è risultata la flessione del traffico all'imbarco che si è attestato a 14,7 milioni di tonnellate (-4%).

Complessivamente il traffico delle merci varie è stato di 23,6 milioni di tonnellate (+2%), di cui 23,2 milioni di tonnellate di merci containerizzate (0%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 2,3 milioni di teu (+1%) e 360mila tonnellate di merci convenzionali (-5%). Nel settore delle rinfuse i carichi liquidi sono saliti a 3,5 milioni di tonnellate (+6%),

mentre le rinfuse agricole sono scese a 1,6 milioni di tonnellate (-20%) e si è ridotto anche il volume di traffico delle rinfuse movimentate con benna che è stato pari a 5,6 milioni di tonnellate (-3%).

Nei primi nove mesi del 2017 il porto tedesco ha movimentato un totale di 104,3 milioni di tonnellate di merci, con una contrazione del -0,5% rispetto al periodo gennaio-settembre dello scorso anno. I carichi allo sbarco sono ammontati a 59,9 milioni di tonnellate (-1,0%) e quelli all'imbarco a 44,4 milioni di tonnellate (+0,1%).

Globalmente nei primi nove mesi di quest'anno le merci varie si sono attestate a 70,1 milioni di tonnellate (0%), con un traffico containerizzato che è calato del -0,4% a 69,0 milioni di tonnellate ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari ad oltre 6,7 milioni di teu (+0,4%), di cui 5,8 milioni di teu pieni (+1,2%) e 920mila teu vuoti (-4,3%), e con un traffico delle merci convenzionali che è diminuito del -9,4% a 1,1 milioni di tonnellate. Il volume di traffico delle rinfuse liquide è stato pari a 10,6 milioni di tonnellate (+0,2%), quello delle rinfuse agricole a 6,0 milioni di tonnellate (-12,1%) e il totale delle rinfuse movimentate con benna è risultato di 17,6 milioni di tonnellate (+2,7%).

Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico containerizzato con la Cina, che è il principale partner commerciale del porto di Amburgo, è stato pari a 2,0 milioni di teu, in crescita del +2,5% sullo stesso periodo del 2016.

Nel terzo trimestre del 2017 il traffico movimentato dal porto di Taranto è diminuito del -10,0%

Nei primi nove mesi di quest'anno il totale è stato di 16,6 milioni di tonnellate (-13,9%)

Nel terzo trimestre di quest'anno il volume di traffico movimentato dal porto di Taranto è diminuito del -10,0% essendo stato pari a 5,5 milioni di tonnellate di merci rispetto a 6,1 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2016. Le merci allo sbarco sono calate del -19,3% attestandosi a 3,1 milioni di tonnellate, mentre quelle all'imbarco sono aumentate del +6,0% a 2,4 milioni di tonnellate. Complessivamente le rinfuse solide sono ammontate a meno di 2,9 milioni di tonnellate (-17,2%) e quelle liquide a 1,0 milioni di tonnellate (-22,4%). Il traffico delle merci convenzionali è stato di 1,6 milioni di tonnellate (+21,3%).

Nei primi nove mesi del 2017 il

Hub Alto Adriatico
per container
e merci varie

Trieste Marine Terminal
Compagnia Portuale
Sull'asse del traffico
tra l'Europa Centro-orientale
e l'Asia

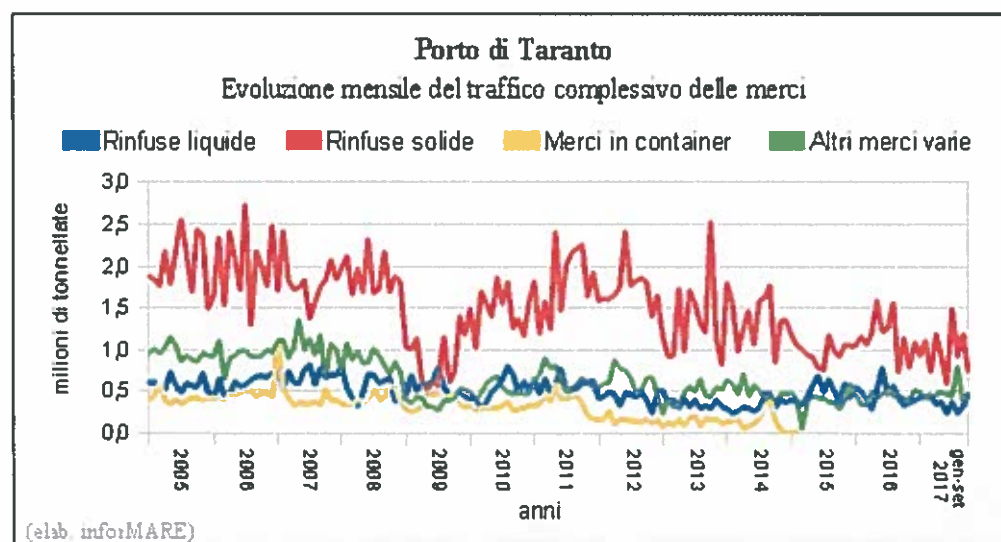
Trieste Marine Terminal S.p.A.
Piazzale S. Maria della Pace, 10 - 34121 Trieste
Tel. 0432/444444 - Fax 0432/444445
www.triestemarinetterminal.it

Compagnia Portuale S.p.A.
Via S. Maria della Pace, 10 - 34121 Trieste
Tel. 0432/444444 - Fax 0432/444445
www.companiaportuale.it

totale del traffico è stato di 16,6 milioni di tonnellate, con una flessione del -13,9% sul periodo gennaio-settembre dello scorso anno, di cui 9,6 milioni di tonnellate di

merci allo sbarco (-22,5%) e 6,9 milioni di tonnellate di merci all'imbarco (+1,8%). Rinfuse solide e rinfuse liquide sono calate rispettivamente del -18,7% e del -23,9% scendendo a 8,9 milioni e 3,3 milioni di tonnellate. Le merci convenzionali sono aumentate del +10,3% avendo totalizzato 4,4 milioni di tonnellate.

Nel solo mese di settembre di quest'anno lo scalo portuale pugliese ha movimentato oltre 1,6 milioni di tonnellate, con una contrazione del -13,3% sul settembre 2016. Le rinfuse secche sono diminuite del -35,1% essendo state pari a 744mila tonnellate, mentre sono risultate in crescita sia le rinfuse liquide, con 476mila tonnellate (+41,6%), sia le merci convenzionali, con 425mila tonnellate (+2,6%).



ITALIAN PORTS ASSOCIATION

ASSOPORTI
Associazione dei Porti Italiani

Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti 13 Dicembre 2017 - Roma

Registrazione Partecipanti - 9,15 | Immo Lavori - 9,45

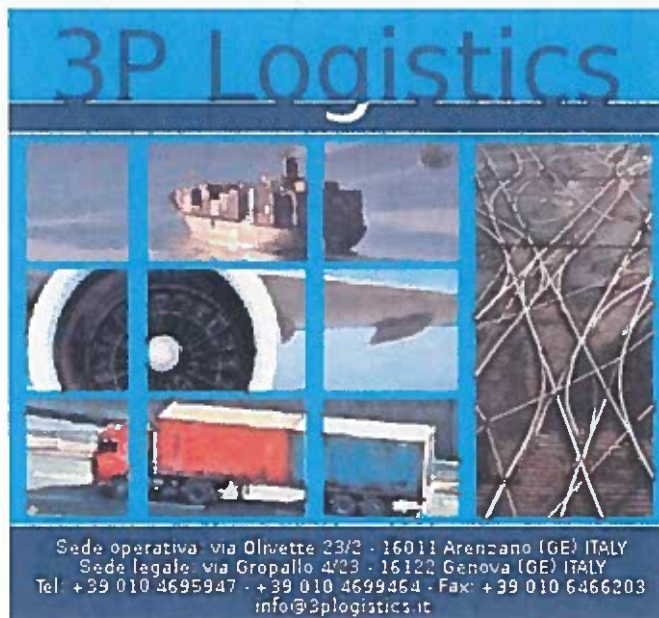
Chiude i lavori il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Graziano Delrio - 12,00

Ultraspporti, costretti alla mobilitazione se non verrà approvato il "correttivo porti" a tutela del lavoro

Tarlazzi: lavoratori e lavoro dei porti non possono aspettare ulteriormente le soluzioni ai problemi che incombono da anni

Ricordando che «sta per essere esaminato il "correttivo porti" in Conferenza Unificata Stato Regioni», il segretario generale della Ultraspporti, Claudio Tarlazzi, ha rilevato che, «per problemi che saranno avanzati dagli enti locali su questioni di rappresentanza, si sta delineando il rischio concreto di far naufragare tutto il provvedimento, che contiene anche la parte riguardante il lavoro portuale, frutto di un lavoro congiunto con il Ministero dei Trasporti ed avvalorato dall'intesa, raggiunta tra tutte le parti sociali firmatarie del contratto collettivo nazionale di lavoro Porti, formalizzata nell'Avviso comune».

Sottolineando che nello schema di decreto legislativo del Ministero dei Trasporti di modifica alla riforma dei porti, decreto legislativo 169/2016, sono inserite nuove e aggiornate disposizioni per la salvaguardia del lavoro portuale, imprescindibile elemento di crescita e sviluppo dei porti, Tarlazzi ha avvertito che «se malauguratamente, per atteggiamenti politici di puro interesse localistico, dovesse interrompersi quanto si profila con questo provvedimento per la tutela del lavoro e lo sviluppo equilibrato dei porti, saremo costretti alla mobilitazione dei porti italiani, perché - ha spiegato il segretario generale della Ultraspporti - i lavoratori ed il lavoro dei porti non possono aspettare ulteriormente le soluzioni ai problemi che incombono da anni e che ormai hanno raggiunto una dimensione non più gestibile».



3P Logistics

Sede operativa: via Olivette 23/2 - 16011 Arenzano (GE) ITALY
Sede legale: via Gropallo 4/23 - 16122 Genova (GE) ITALY
Tel: +39 010 4695947 - +39 010 4699464 - Fax: +39 010 6466203
info@3plogistics.it

La prossima settimana una delegazione dei Propeller Clubs italiani si recherà ad Hong Kong e Shenzhen

L'associazione degli spedizionieri siglerà un accordo di gemellaggio con la Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics

La prossima settimana, dal 21 al 24 novembre, una folta delegazione dell'associazione italiana The International Propeller Clubs si recherà ad Hong Kong e Shenzhen in occasione dell'importante conferenza internazionale "Asian Logistic & Maritime Conference" e della "Hong Kong Maritime Week". La missione è organizzata assieme all'Associazione Italia Hong Kong, Invest Hong Kong e HKTDC e con il supporto di Omlog e Banchemo Costa.

«Questo viaggio - ha spiegato il presidente nazionale dei Propeller Clubs italiani, Umberto Masucci - ha un forte valore strategico perché rappresenta un vero e proprio "road show" della nuova portualità italiana ad un anno di distanza dalla entrata in vigore della riforma portuale».

«Vi sono - ha anticipato Riccardo Fuochi, presidente dell'Associazione Italia-Hong Kong e vice presidente dei Propeller Clubs - numerosi tavoli di lavoro in Asia. I due ai quali presenzieremo ad

Hong Kong e Shenzhen sono fra i più importanti ed è fondamentale per l'Italia essere presenti in questi rilevanti contesti decisionali. Infatti tutti i nostri porti possono giocare un ruolo strategico e questa missione rappresenta l'occasione per presentare un sistema logistico che punta all'integrazione fra aree portuali e centri logistici e distributivi».

Parteciperanno alla missione, tra gli altri, Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, assieme ai presidenti di Assagenti Genova, Alberto Banchemo, e Spedimento Genova, Alessandro Pitto.

La parte scientifica della missione sarà curata, come nelle precedenti



Porto di Trieste

Venite a visitarci alla
fiera Logitrans di Istanbul
15-17 novembre 2017
(Stand 316 | Hall 9)

#TriesteRailPort
www.porto.trieste.it



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porto di Trieste

occasioni, da SRM del gruppo Intesa San Paolo (centro studi specializzato in materie marittime, portuali e logistiche). La delegazione italiana incontrerà tra gli altri, il ministro dei Trasporti di Hong Kong, le associazioni degli spedizionieri e dei caricatori e la comunità italiana della regione.

Nel corso della missione verrà anche siglato il primo accordo di gemellaggio fra la HAFFA (Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics Ltd) e la Spediporto (Associazione Spedizionieri Corrieri e Trasportatori di Genova). «Un accordo storico - ha sottolineato il presidente Pitto - che fa seguito a quello siglato alcuni anni fa con Amburgo. Siamo onorati di poter avviare con HAFFA un percorso di collaborazione che si prefigge, tra l'altro, la creazione di momenti di confronto commerciale, di divulgazione di buone pratiche operative e transazione di eventuali contenziosi».

Il Propeller Club nazionale ha specificato che una giornata sarà poi dedicata alla visita in Cina della Special Economic Area di Shenzhen, una delle più importanti e floride del mondo, dove si potranno anche trarre spunti per le ZES italiane. Le ZES infatti, previste dal governo italiano nel cosiddetto "Decreto Sud" sono diventate uno strumento ormai diffusissimo in tutto il mondo per attrarre investimenti internazionali. Nel settimo rapporto annuale di SRM - ha ricordato il Propeller Club nazionale - si legge "se nel 1997 il numero di ZES era pari a circa 845 in 93 Paesi, tale valore è attualmente salito a circa quattromila e coinvolge circa 135 Paesi".

«Questa volta - ha concluso Mascucci - potremo, rispetto alle precedenti missioni all'estero organizzate dal Propeller (Marocco, Spagna, Grecia), non solo riaffermare la nostra leadership in molti settori dello shipping ma mostrare anche in Estremo Oriente gli importanti progressi avviati dalla portualità italiana».

La Corte provinciale de La Coruña ha stabilito il valore degli indennizzi per i danni causati dall'affondamento della Prestige

Il tribunale ha stabilito che lo Stato spagnolo riceverà una somma pari a 1.573 milioni di euro

A 15 anni dall'affondamento della petroliera *Prestige*, avvenuto alla fine del 2002 al largo di capo Finisterre in Spagna (*informARE* del 19 novembre 2002), ieri la Corte provinciale de La Coruña ha stabilito in via definitiva il valore degli indennizzi per i danni causati dall'incidente che ha determinato un consistente sversamento di idrocarburi in Galizia.

Il tribunale ha stabilito che lo Stato spagnolo dovrà essere indennizzato con una cifra pari a 1.573



milioni di euro, di cui 931 milioni per il danno patrimoniale accreditato a cui si somma il 30% del valore - ovvero 279 milioni di euro - per i danni ambientali nonché il 30% della somma di queste prime due cifre - ovvero ulteriori 393 milioni di euro - per i danni morali. Alla Giunta della Galizia do-

Consorzio ZAI



**Interporto
Quadrante
Europa**



europa servizi terminalistici

your port operator in Sicily

vanno andare 1,8 milioni di euro, alla Francia 61 milioni di euro ed altre somme inferiori dovranno essere versate alle amministrazioni locali e a privati.

Gli indennizzi dovranno essere pagati dalle parti condannate quali responsabili dell'incidente. Tra queste il comandante della nave, Apostolos Ioanni Mangouras, che all'inizio dello scorso anno la Corte Suprema spagnola ha condannato a due anni di detenzione ribaltando la precedente sentenza assolutoria della stessa Corte provinciale de La Coruña, e la compagnia assicurativa The London Steamship Owners Mutual Insurance Association, per lo meno sino ad un limite di un miliardo di dollari. In subordine gli indennizzi dovranno essere versati dalla Mare Shipping Inc., proprietaria della nave. Inoltre l'International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC) è stato chiamato a pagare un risarcimento nei limiti stabiliti dalle convenzioni applicabili.

Il Comitato di gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione dell'ente

Fissato il numero massimo di autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio

Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione dell'ente per l'esercizio 2018, il primo unificato tra le Autorità Portuali di Piombino e di Livorno, che presenta un presunto avanzo di cassa di 79,5 milioni, un risultato economico netto di 1,9 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine del 2018 si ridurrà di 13 milioni di euro passando da 59 a 46 milioni



di euro, in ragione dell'utilizzo per investimenti in infrastrutture portuali di 69 milioni di euro. Le entrate correnti sono iscritte per 35,4 milioni di euro: 12,5 milioni provengono dal gettito delle tasse portuali, 6,5 milioni dalle tasse di ancoraggio e 10,6 dai canoni demaniali. Con il bilancio di previsione è stato approvato il programma delle opere pubbliche 2018-2020.

Inoltre sono state approvate due

variazioni di bilancio proposte al fine di adeguare, alla data del 30 settembre, le previsioni formulate nel bilancio di previsione 2017 della ex Autorità Portuale di Livorno e della ex Autorità portuale di Piombino alle effettive esigenze riscontrate nel corso del corrente esercizio. Per l'ex AP di Livorno le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per 3,0 milioni di euro e dell'avanzo di cassa per 10,4 milioni di euro. Per quella di Piombino le variazioni determinano un saldo positivo dell'avanzo di amministrazione per 1,5 milioni di euro e dell'avanzo di cassa per 17,6 milioni di euro.

di due autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi portuali e di tre autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di incolonnamento.

Infine il Comitato ha dato il via libera all'affidamento alla società Terminal Calata Orlando (TCO) della concessione della durata di 12 anni per la realizzazione e gestione di un terminal multipurpose sulla sponda est della Darsena Toscana.



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



DP World collaborerà allo sviluppo dei traffici e della logistica del Mali

Oggi è stato siglato un accordo nell'ambito del Global Investment Forum di Dubai

Il Comitato di gestione ha espresso anche parere favorevole sulla determinazione del numero massimo di autorizzazioni che per l'anno 2018 possono essere rilasciate nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali, ai sensi dell'articolo 16 della legge 84/94. Relativamente al porto di Livorno tale massimo è di 19 autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali e otto autorizzazioni per lo svolgimento di servizi portuali, per Piombino di otto autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali, di sei autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi portuali e di tre autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di incolonnamento e per Portoferraio e Rio Marina-Cavo di tre autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali,

Oggi a Dubai, nell'ambito del Global Investment Forum, il sultano Ahmed Bin Sulayem, presidente e amministratore delegato del gruppo terminalista DP World, e il presidente del Mali, Boubacar Keita, hanno sottoscritto un memorandum of understanding nel cui ambito il gruppo terminalista collaborerà con il governo della nazione africana alla definizione di un master plan volto allo sviluppo del traffico e della logistica del Mali.

IL MESSAGGERO MARITTIMO

Media-Center

Alto - Assemblea Generale
GUIDO GRIMALDI

Alto - Assemblea Generale
MARIO MATTIOLI

Alto - Assemblea Generale
MANUEL GRIMALDI

Alto - Assemblea Generale
PINO MUSOLINO

Banco di Napoli scommette sulla zona speciale della Campania Finanziamenti di 1,5 miliardi per Napoli e per le imprese che gestiranno «Zes»

NAPOLI - Il Banco di Napoli scommette sulla Zona economica speciale della Campania e mette sul piatto un plafond di un miliardo e mezzo di finanziamenti per il porto di Napoli e per le imprese che investiranno nella nuova Zes.

L'istituto di credito ha infatti firmato ieri con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale un accordo per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. L'accordo inoltre prevede soluzioni di consulenza, anche attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo, alle imprese che si candidano quali investitori nelle Zes, per l'elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie.

A margine della firma, il presidente dell'AdSp, Pietro Spirito, ha detto che «il ruolo del credito è fondamentale per la ripresa degli investimenti e l'istituzione» (continua in ultima pagina)



Un miliardo e mezzo di finanziamenti per le Zes della Campania

Yang Ming sta valutando la costruzione di 10 unità

LONDRA - E' ancora in fase di valutazione da parte di Yang Ming Marine Transport Corporation la costruzione di numerose unità della sua flotta con altre che potrebbero essere ordinate nel giro dei prossimi due o tre anni. La precisazione è stata fatta a World Maritime da un portavoce (continua in ultima pagina)

Italia in vetta per qualità e sicurezza navigazione

ROMA - L'Italia si piazza ai primi posti sia per la sicurezza della navigazione sia per la qualità della flotta mercantile.

E' quanto emerge nel corso dell'incontro annuale che si è svolto a Roma tra la Guardia Costiera e le società armatoriali italiane proprio per fare il punto sulle attività messe in campo per prevenire gli incidenti e l'inquinamento marino provocati dalle navi. Dal rapporto annuale del Memorandum di Parigi (ParisMoU) l'accordo tra le amministrazioni marittime di 27 Paesi che ha l'obiettivo di coordinare e armonizzare le attività legislative, il rispetto degli standard di sicurezza e salvaguardare la vita umana e l'ecosistema marino - e (continua in ultima pagina)

Parlamento Ue ha approvato metodologia antidumping

ROMA - L'approvazione da parte del Parlamento europeo del regolamento di modifica della metodologia anti-dumping, suggerita l'intesa raggiunta ad inizio Ottobre dalle istituzioni europee su questo complesso file legislativo, strettamente connesso al tema del cosiddetto riacquiescimento alla Cina dello status di economia di mercato.

Il giudizio del Governo italiano non è cambiato: pur non trattandosi di una soluzione ottimale - si legge in una nota del Mise - il compromesso raggiunto rappresenta il miglior risultato possibile tenuto conto delle diverse forze in gioco. A questo riguardo, va ricordato come all'inizio del 2016, quando si iniziò (continua in ultima pagina)

In occasione della Asian Logistic&Maritime Conference Missione Propeller nazionale ad Hong Kong e Shenzhen

Spezia: proclamato dall'autotrasporto sciopero di 6 giorni

LA SPEZIA - Conscie notizie a rischio per il fermo totale dell'autotrasporto al porto della Spezia per sei giorni, proclamato da Cna e Confindustria a causa della «gravissima situazione perdurante ormai da mesi al varco del porto della Spezia, nonché al terminal collegato» (continua in ultima pagina)

GENOVA - Una folta delegazione del Propeller Club, si recherà ad Hong Kong e Shenzhen dal 21 al 24 Novembre, in occasione dell'importante Conferenza internazionale "Asian Logistic&Maritime Conference" e della "Hong Kong Maritime Week". La missione è organizzata assieme all'Associazione Italia Hong Kong, Invest Hong Kong e HKITDC e con il supporto di Onlog e Banchemo Costa.

«Questo viaggio - ha dichiarato il presidente del Propeller nazionale Umberto Masucci - ha un forte valore strategico perché rappresenta un vero e proprio "road show" della nuova portualità italiana ad un (continua in ultima pagina)

Società consortile chiede gestione terminal Taranto

TARANTO - La società consortile "Southgate Europe Terminal" - costituita dai soci Zeta System spa e Taranto Iniziative Produttive srl - ha prodotto istanza all'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio per acquisire la concessione demaniale marittima per la durata di 30 anni, di una porzione di banchina ed area retrostante del molo poliestereale del porto di Taranto.

La società intende «rendere operativo - spiega l'Autorità di Sistema portuale - un terminal multipurpose con la gestione del ciclo completo di movimentazione di merci containerizzate e merce varia». La società (continua in ultima pagina)

Avanza il piano della compagnia di Aponte Tagliata la prima lamiera della «Msc Grandiosa»

GINEVRA - Msc Crociere ha celebrato un importante passo in avanti del suo decennale piano di investimenti.

Mercoledì a Saint Nazaire, nei cantieri Stx France si sono infatti svolte due importanti cerimonie: la con ceremony di "Msc Bellissima" ed il taglio della prima lamiera per la prima nave classe Meraviglia Plus. Si tratta di due pietre miliari della costruzione di due delle quattro nuove navi Msc Crociere attualmente, e contemporaneamente, in costruzione (le altre due navi, "Msc Seaside" e "Msc Seaview", sono in costruzione negli stabilimenti Fincantieri, in Italia). Sei delle 11 nuove navi previste dal (continua in ultima pagina)



Una fase della cerimonia nei cantieri Stx France a Saint Nazaire

Nato il marchio (bollino blu) della consegna sostenibile

MILANO - E' nato il "bollino blu" della "consegna pulita", il marchio della Logistica Sostenibile. Questo è destinato ad aprire nuovi margini di sviluppo e un nuovo approccio agli operatori del settore lungo tutta la filiera, dai porti agli scali ferroviari all'ultimo miglio. Ne sono convinti gli (continua in ultima pagina)



Daniele Testi

Di Gioia
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

SERVIZIO SETTIMANALE CONTENITORI COMPLETI E GROUPAGE per:

ISOLE CANARIE

per informazioni:
LIVORNO
via Varese, 12
tel. 0586 83029
fax 0586 83070

Nei primi nove mesi Hapag ha trasportato 7,03 mln di teu (+24%)

Hapag Lloyd

La nave "Antwerpen Express" nelle acque di Singapore

AMBURGO - «Il buon risultato operativo da noi ottenuto alla fine del terzo trimestre non è frutto solo dei positivi sviluppi dell'economia globale e degli aumentati volumi di trasporto container a livello globale». Così Rolf Habbem Jensen, amministratore delegato del gruppo armatoriale tedesco Hapag Lloyd ha introdotto la presentazione dei dati di bilancio e di quelli operativi relativi al terzo trimestre 2017.

Hapag Lloyd ha chiuso questi tre mesi con un utile netto significativamente positivo e con un ottimo risultato operativo. L'integrazione tra la compagnia tedesca e la Uae (United Shipping Company), fanno sapere ad Amburgo, è quasi completata. Terminerà entro la fine (continua in ultima pagina)

SHIPPING SERVICES
ITALIA SRL

SHIPPING SERVICES MILANO
tel. 02 69433412/413 - e-mail: e.ray@iremagroup.com

SERVIZIO SETTIMANALE IMPORT/EXPORT GROUPAGE

INDIA

per Nhava Sheva
proseguire per: Delhi - Ahmedabad - Kuthiana

Finanziamenti per 1,5 miliardi

zione delle Zes richiede anche una finanza che ci circonda e sostiene il sistema industriale e ha la voglia e la forza di stare al fianco degli imprenditori».

Spirito, che sarà a capo del comitato di indirizzo della Zes, ha spiegato che: «Gli incentivi da soli non bastano ci vuole anche la rigorosa analisi che il sistema bancario fa sui progetti di investimento, per avere realtà industriali che credano davvero nel radicamento nei territori Meridionali e abbiano la capacità di esportare verso il mondo, perché uno dei temi fondamentali per un rilancio economico forte del Mezzogiorno è migliorare la qualità e la quantità delle nostre esportazioni».

Sull'iter per la costituzione della Zes, Spirito ha ricordato che «bisogna completare il percorso istituzionale, perché per poter varare i decreti e la Regione Campania deve approvare il piano strategico della Zes. Da quel momento in poi il comitato di indirizzo, che coinvolgerà il governo e la Regione, dovrà cominciare l'analisi e la selezione degli investimenti che saranno proposti, negli impieghi e avere una istruttoria anche da parte delle banche che sosterranno la parte di capitale circolante è un elemento che considereremo determinante per poter erogare gli incentivi previsti».

Secondo il direttore generale del Banco di Napoli, Francesco Guido, «il valore delle Zes va oltre i forti benefici fiscali e le procedure semplificate di cui possono godere gli investimenti realizzati al loro interno. Devono infatti essere punto di sviluppo e di aggregazione delle imprese del territorio verso gli esporti. È importante, affinché siano strumento di effettivo valore, che le Zes siano punto nodale del sistema produttivo e che siano capaci anche di sollecitare una rinnovata attenzione alle esigenze di sviluppo formativo degli imprenditori così come di attirare capitali e innovazioni. Il Banco di Napoli ha raggiunto un importante accordo con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, non solo per garantire alle Zes tutto il supporto finanziario di cui hanno bisogno le imprese per realizzare i loro investimenti ma anche per offrire, ad esempio, percorsi di alta formazione su management, internazionalizzazione e digitalizzazione. Riteniamo che le Zes possano diventare motori di sviluppo sostenibile dell'economia del Mezzogiorno».

La Zes della Campania comprenderà i porti di Napoli e Salerno, ma anche gli interporti e gli snodi intermodali interni. La scommessa del Banco di Napoli si basa sul fatto che la legge sulle Zes pone i porti al centro dell'economia per innescare investimenti, incentivi e risorse finanziarie. L'accordo consentirà una relazione di lungo periodo e di stretta collaborazione con l'Autorità di Sistema per sostenere le imprese che attorniano ai sistemi portuali realizzando lavori di riqualificazione e potenziamento, nuovi insediamenti con nuovi posti di lavoro, crescita del settore logistico a beneficio dei settori economici circostanti.

«Immaginiamo - ha concluso Guido - che le imprese maggiormente attratte dalle Zes sono quelle con più propensione all'importazione e all'esportazione, lo porta da un esempio, proprio oggi le due principali compagnie di costruzione di aerei, la Airbus e la Boeing hanno annunciato di aver acquisito ordini per 87 miliardi di euro, noi abbiamo in Campania un settore come quello dell'aerospazio, fornitore rispetto a queste grandi catene e immaginiamo che questo settore potrà essere quindi molto impattato dall'investimento delle zone economiche speciali, portando anche alla creazione di posti di lavoro».

Yang Ming sta valutando

della compagnia taiwanese dopo che vari media locali avevano annunciato un ordine fino a circa ventimila nuove navi container a medio e grande portacontainer. Una cifra, quella di venti, che non ha alcun tipo di fondamento mentre è più probabile che si tratti di circa dieci unità.

Tutte eventualità che si sono fatte largo dopo il primo annuncio degli ottimi dati trimestrali di Yang Ming.

Il bilancio Yang Ming è infatti tornato «al nero» nel terzo trimestre del 2017 riportando un utile di 42 milioni di dollari Usa. Nello stesso periodo del 2016 era risultato in perdita. Un segno meno che si era protratto anche nel primo e secondo trimestre di quest'anno quando sono stati rispettivamente registrati passivi per 30 milioni di dollari

e 14,7 milioni di dollari. Il gruppo armatoriale ha attribuito il miglioramento della situazione finanziaria del terzo trimestre ad «una combinazione di azioni strategiche e iniziative volte a controllare i costi operativi e di» e del lavoro coordinato di tutti i suoi uffici e collaboratori dislocati in tutto il mondo.

Nel terzo trimestre di quest'anno sono stati trasportati 1,34 milioni di teu con un aumento dell'11,1% su base annua.

Italia in vetta per qualità

merge infatti che l'Italia ha raggiunto importanti obiettivi grazie all'intervento della Guardia Costiera sia per quanto concerne il controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza delle navi mercantili e di pesca italiane, sia per l'attività ispettiva compiuta nei confronti delle navi bandiere straniere.

Per quanto riguarda il primo aspetto, il miglioramento delle prestazioni delle imbarcazioni mercantili italiane hanno consentito al nostro Paese di raggiungere il sesto posto su 73 paesi (nel 2015 erano decimo), positivamente collocati all'interno della «white list» che raccoglie le flotte più virtuose a livello internazionale. Quanto al controllo sulle navi straniere (sono state effettuate 1.431 ispezioni nel 2016) l'Italia si classifica al secondo posto tra i 27 Stati membri del Paris MoU.

«Questi lusinghieri risultati danno lustro al sistema Paese, valorizzano la qualità della flotta italiana e proiettano la Guardia Costiera, quale modello di efficienza e competenza tra i partner internazionali ed istituzionali, per il suo ruolo insostituibile a servizio della funzione marittima del nostro Paese» ha commentato il ministro dei Trasporti Graziano Delrio complimentandosi con la Guardia Costiera e gli armatori. Tutto ciò, ha aggiunto, è stato reso possibile dalla vita umana in mare, pone al centro la nave con particolare riguardo alla sua costruzione, galleggiabilità, stabilità, propulsione e governo, servizi, armamento, dotazioni di sicurezza, protezione sulla e passiva contro gli incendi e preparazione degli equipaggi. La security riguarda, invece, la sicurezza umana: condizione delle misure preventive dirette a proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali.

A tal riguardo ogni Stato controlla le proprie navi e rilascia di rettificare o tramite organismi di classificazione debitamente autorizzati i certificati di sicurezza che abilitano la nave alla navigazione (attività di «Amministrazione di bandiera» o «Flag State Control» - Fsc).

Tale attività assume importanza fondamentale se si tiene conto che la responsabilità sulla conformità della nave alle normative in materia di sicurezza della navigazione ricade comunque in capo allo Stato di bandiera, nel nostro caso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, indipendentemente dall'organismo che effettua le visite a bordo o che rilascia la certificazione di sicurezza.

In ambito internazionale, inoltre, esistono appositi accordi regionali fra Stati rivieraschi che stabiliscono le procedure per il controllo delle navi straniere che battono bandiera diversa di quella dello Stato del porto di approdo (attività di «Port State Control» - Psc).

In Italia, sia l'attività di Flag State Control che l'attività di Port State Control sono svolte dal personale della Guardia Costiera debitamente qualificato ed abilitato in base alla tipologia di visita o verifica da effettuare.

Relativamente all'attività di Flag, per le navi adibite a viaggi nazionali (non soggette alle Convenzioni internazionali), il personale del Corpo partecipa e presiede a tutte le commissioni di visita previste per il rilascio/rinnovo della certificazione di sicurezza, applicando la legislazione nazionale e comunitaria.

Per le navi nazionali adibite a viaggi internazionali (soggette alle Convenzioni internazionali), l'attività ispettiva risulta parzialmente delegata, in forza del Decreto Legislativo 104/2011, dall'Autorità

competente (ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ministero dell'Ambiente) ad organismi di classificazione riconosciuti a livello europeo. La loro non presenza, il personale della Guardia Costiera, debitamente qualificato, può intervenire alle visite ispettive finalizzate al rilascio/rinnovo dei certificati di sicurezza, soprattutto ove il rilascio del certificato è di competenza dell'Autorità marittima o consolare all'estero.

Parlamento Ue ha approvato

a riflettere a Bruxelles su questo dossier, le idee presentate dalla Commissione corrispondevano ad un vero e proprio riconoscimento alla Cina dello Status di Economia di Mercato (Mes), moderno solo da alcuni correttivi.

Sin dall'inizio, l'Italia ha intrapreso una battaglia, spesso solitaria soprattutto in Consiglio, per evitare una traiettoria che avrebbe portato ad un risultato disastroso per l'industria ed i lavoratori europei. Anche grazie a questo impegno, la Commissione ha corretto la sua linea presentando nel novembre 2016 - una proposta che la nostra posizione fosse di assoluta avanguardia. È stato possibile esportare ulteriori miglioramenti. Su questo solo si è poi inserito il fondamentale lavoro del Parlamento europeo che ha apportato ulteriori miglioramenti al regolamento.

Il ministro Clavetta ritiene quindi che «avada riconosciuto merito a quanti, Governo, industria, delegazione parlamentare italiana al Psc, si sono impegnati per evitare una soluzione disastrosa, come sarebbe stata la concessione del Mes alla Cina. Da parte mia, non posso che rinnovare il plauso ai nostri parlamentari europei e al relatore on. Salvatore Cirieli che in questa fase finale hanno dato un contributo importante e sostanziale al miglioramento del compromesso».

«La vigilanza deve rimanere alta. Compito del Governo e degli armatori è quello di assicurare la sicurezza delle navi che entrano in porto ora fare in modo che questa nuova normativa venga applicata in modo rigoroso e che gli armatori degli elasti attualmente in discussione a Bruxelles in questo settore, ad iniziare dalla cosiddetta modernizzazione degli strumenti di difesa commerciale, si concludano in modo positivo. L'obiettivo comune deve essere quello di favorire il commercio equo, combattendo ogni forma di concorrenza sleale che mette in pericolo la nostra industria ed i nostri posti di lavoro».

In merito alle misure stringenti approvate in via definitiva mercoledì dal Parlamento europeo per difendere industria e lavoro dal dumping sociale, è intervenuto anche il presidente di Confindustria e vice presidente di Concommercio Paolo Uggè: «una misura giusta, responsabile e adeguata che deve essere al più presto entrata in vigore al settore dell'autotrasporto».

«Non si capisce perché l'Unione europea abbia rinviato qualsiasi decisione in merito a un settore che senza dubbio oggetto di dumping come quello del trasporto su gomma, forse per soddisfare esigenze dei Paesi emergenti?», chiede Uggè. «A questo punto invito il ministro Graziano Delrio, che ha sostenuto la Road Alliance, l'alleanza siglata tra i maggiori Paesi membri dell'Unione europea per armonizzare le regole del trasporto, a "mantenere con forza il punto" su questo argomento perché i principi delle misure antidumping varati oggi siano estesi anche al trasporto su gomma. Confindustria e l'autotrasporto italiano saranno al suo fianco».

Spezia: proclamato

Il blocco scattò a mezzanotte di venerdì 15 Dicembre sino alle 24 di mercoledì 19. Lo hanno proclamato le associazioni di categoria spezzina da anni ormai destinate alle difficili condizioni in cui si trovano ad operare i conducenti di mezzi pesanti in entrata e uscita dal porto. «Code interminabili, costanti a stazionare in fila anche oltre tre ore quotidianamente» a causa di carenze strutturali al gate di ingresso che determinano disagi, danni economici, problemi di sicurezza anche stradale con code che si sviluppano sin sulla bretella autostradale.

Caa e Confindustria ribadiscono che, malgrado le segnalazioni al tavolo di confronto avviato da oltre un anno dall'Autorità di Sistema portuale, la situazione non è migliorata. E danno un ultimatum:

la risoluzione dei problemi entro il 13 Dicembre, altrimenti sarà blocco con fermo dei veicoli ai varchi portuali.

Missione Propeller

anno di distanza dalla entrata in vigore della riforma portuale».

Riccardo Fucini, presidente dell'Associazione Italia-Hong Kong a vice presidente del Propeller nazionale ha invece posto l'accento sul fatto che «vi sono numerosi tavoli di lavoro in Asia, i due ai quali presenzieremo ad Hong Kong e Shenzhen sono fra i più importanti e fondamentali per l'Italia esportatrice e distributrice».

Alla missione parteciperanno, tra gli altri, anche i presidenti di alcune Adsp: Paolo Emilio Signorini (Mar Ligure occidentale), Pietro Spiverto (Mar Tirreno centrale) e Sergio Prete (Mar Ionio) assieme ai presidenti di Assagim Genova, Aliperta Genova e Speditoporto Genova, Alessandro Pittu.

La parte scientifica della missione sarà curata, come nelle precedenti occasioni, da Srm del gruppo Intesa San Paolo (centro studi specializzato in materie marittime, portuali e logistiche).

La delegazione italiana incontrerà tra gli altri, il ministro dei Trasporti di Hong Kong, le associazioni degli spedizionieri e dei caricatori e la comunità italiana della regione.

Nel corso della missione verrà anche siglato il primo accordo di gemellaggio fra la «Haffa» (Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistic Ltd) e la Speditoporto. «Un accordo storico» commenta il presidente Pittu che fa seguito a quello siglato alcuni anni fa con Amburgo. Siamo onorati di poter essere con «Haffa» un percorso di collaborazione che si prefigge, tra l'altro, la creazione di momenti di confronto commerciale, di divulgazione di buone pratiche operative e transazione di eventuali controversie».

La delegazione sarà poi dedicata alla visita in Cina della Special Economic Area di Shenzhen (una delle più importanti e floride del mondo) dove si potranno anche trarre spunti per le Zes italiane. Le Zes insedi, previste dal Governo italiano nel cosiddetto «Decreto Sud» sono diventate uno strumento ormai diffusissimo in tutto il mondo per attrarre investimenti internazionali.

Nel settimo rapporto annuale di Srm, si legge «se nel 1997 il numero di Zes era pari a circa 845 in 93 Paesi, tale valore è attualmente salito a circa 4mila e coinvolge circa 135 Paesi».

«Questa volta - ha concluso Masucci - potremo, rispetto alle precedenti missioni all'estero organizzate dal Propeller (Marocco, Spagna, Grecia), non solo rafforzare la nostra leadership in molti settori del trasporto ma mostrare anche in Estremo Oriente gli importanti progressi avviati dalla portualità italiana».

Su questo versante, invece, i margini di sviluppo sono enormi, tanto più con il diffondersi dell'e-commerce. Un approccio «sostenibile» significa prevedere mezzi simili tali per cui si certifichi che quella consegna ha rispettato tutta una serie di parametri: è stata fatta, per esempio, in bicicletta, oppure con un veicolo elettrico. E' nell'interesse degli operatori far sapere ai consumatori se vogliono una consegna «green» del pacco che hanno appena ordinato via web.

«Parlare oggi di logistica - ha detto il presidente di Srs Log, Daniele Testi (Comapip) - significa mettere al centro il consumatore. In pochi si pongono il tema dell'ultimo miglio, della consegna finale, in termini di sostenibilità».

Su questo versante, invece, i margini di sviluppo sono enormi, tanto più con il diffondersi dell'e-commerce. Un approccio «sostenibile» significa prevedere mezzi simili tali per cui si certifichi che quella consegna ha rispettato tutta una serie di parametri: è stata fatta, per esempio, in bicicletta, oppure con un veicolo elettrico. E' nell'interesse degli operatori far sapere ai consumatori se vogliono una consegna «green» del pacco che hanno appena ordinato via web.

Tagliata prima lamiera

piano di investimenti di 9 miliardi di euro saranno in servizio tra Giugno e il Novembre 2020, portando al raddoppio della capacità della flotta Mac Crociere in soli tre anni e mezzo.

Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Mac Crociere ha svelato che la prima delle due navi classe Meraviglia-Plus si chiamerà «Mac Grandiosa».

«Oggi festeggiamo un momento davvero unico, è la prima volta che - nello stesso giorno - vengono celebrate due pietre miliari della costruzione di due diverse navi. Questa vuole essere una testimonianza della forza e dell'ambizione del nostro piano di investimenti. La generazione di navi Meraviglia sta già fissando un nuovo standard per l'industria crocieristica e questo è solo uno dei tre nuovi prototipi che abbiamo progettato per portare l'esperienza di crociera livello superiore. Abbiamo deciso di chiamare la nave «Mac Grandiosa» per sottolineare la magnificenza e la grandezza di questa mega-nave ancora più ricca e ultramoderna».

Vago ha poi concluso: «Queste navi di Mac Crociere saranno ancora una volta all'avanguardia per la tecnologia sostenibile. Infatti, tra le altre innovazioni, saranno caratterizzate dalla presenza di sistemi EGCS (sistemi ibridi) e SCR-Catalyst per la pulizia dei gas di scarico, sistemi ad elevata capacità per la gestione dei rifiuti e riciclaggio, sistemi di riduzione delle emissioni e di recupero di calore che con un sistema avanzato per il trattamento delle acque reflue».

La seconda parte delle celebrazioni, ha riguardato la tradizionale cerimonia della moneta di «Mac Bellissima», due monete commemorative sono state collocate in uno dei blocchi della nave in segno di benedizione e buona fortuna per la nave e il suo equipaggio.

Le due mega-navi entreranno in servizio, rispettivamente, nel Marzo 2019 e nel Novembre 2019.

Laurent Castaing, amministratore delegato di Srs France, ha commentato: «Oggi, mentre celebriamo nello stesso giorno il taglio della prima lamiera e una nuova chiglia, stiamo vivendo un momento senza precedenti che segna l'inizio di una nuova era, sia per il nostro cliente che per il nostro equipaggio».

Le navi Meraviglia Plus sono un'ulteriore evoluzione e arricchimento derivate dal successo del prototipo della classe Meraviglia. Le navi hanno stazza 181.000 Grt, lunghezza 331 metri e capacità massima di 6.334 passeggeri.

Nato marchio (bollino blu)

esperti che hanno preso parte all'Università Bicocca di Milano al convegno laboratoriale di Sea Log dal titolo «Logistica urbana. Un circolo virtuoso: dalle esigenze alle proposte», patrocinato dal Comune di Milano e promosso con la collaborazione di Assologia Cultura e Formazione ed il dipartimento di Psicologia dell'Università degli studi di Milano Bicocca. La sostenibilità sarà il vero valore aggiunto del mercato del futuro, basta che gli operatori ne colgano a pieno la portata.

«Parlare oggi di logistica - ha detto il presidente di Srs Log, Daniele Testi (Comapip) - significa mettere al centro il consumatore. In pochi si pongono il tema dell'ultimo miglio, della consegna finale, in termini di sostenibilità».

Su questo versante, invece, i margini di sviluppo sono enormi, tanto più con il diffondersi dell'e-commerce. Un approccio «sostenibile» significa prevedere mezzi simili tali per cui si certifichi che quella consegna ha rispettato tutta una serie di parametri: è stata fatta, per esempio, in bicicletta, oppure con un veicolo elettrico. E' nell'interesse degli operatori far sapere ai consumatori se vogliono una consegna «green» del pacco che hanno appena ordinato via web.

Quel servizio può costare loro qualcosa in più, ma sono certo che siano disposti a pagare per una consegna sostenibile» ha sottolineato Testi.

Nel mondo della logistica esiste oggi un ente terzo, il Lloyd's Register, che la può certificare. E' bastato su tutta una serie di criteri ed è riconosciuto dagli aderenti. E' quello il «bollino blu» che deve essere consegnato al consumatore, e che coinvolge tutta la filiera, dai porti all'utente finale.

«Da questo punto di vista - ha concluso Testi - c'è un intero mercato da avvicinare in modo nuovo. La logistica urbana, lo sviluppo dell'e-commerce e i servizi a valore aggiunto di molte catene della più e del retail stanno portando gli operatori logistici a casa dei consumatori finali. La sfida è far comprendere il valore strategico dei processi di logistica sviluppati in un'ottica sostenibile e quindi differenziare l'offerta facendo ben attenzione a non scambiare azioni di green-washing con un reale impegno di innovazione. Il recente lancio del primo marchio di Logistica Sostenibile sviluppato insieme al Lloyd's Register, sono un contributo in questa direzione».

Nei primi nove mesi

dell'anno così come da programma. Il volume dei container trasportati nei primi nove mesi 2017 è aumentato del 24,4%, passando da 5,65 milioni di teu, 7,03 milioni di teu, mentre i costi di trasporto (o attuali quelli riferiti ai bunker) sono aumentati solo del 17,8% grazie alle scelte operate in tema di risparmio dei costi e di razionalizzazione della flotta e della rete di servizio. Le tariffe di trasporto sono continuate a crescere anche nel terzo trimestre, raggiungendo 1.060 dollari per teu (nei primi nove mesi del 2016 era di 1.037 dollari per teu).

Proseguendo nel commento dei dati l'amministratore delegato ha detto che «l'integrazione veloce e senza intoppi di Usc in seno al gruppo Hapag-Lloyd ha svolto un ruolo cruciale nel raggiungimento di questi risultati. Siamo già stati in grado di realizzare le prime sinergie derivanti dalla fusione. Questo ci aiuterà a consolidare ulteriormente la nostra posizione a livello mondiale nel settore marittimo container».

Tornando ai dati finanziari si rileva che nei primi nove mesi del 2017 Hapag-Lloyd ha realizzato un Ebitda e un Ebit rispettivamente di 721,9 milioni di euro (nel 2016 721,3 milioni di euro) e di 267,9 milioni di euro (25,9 milioni di euro nel 2016). Il risultato netto, sempre nei primi tre trimestri, è stato pari a +8,2 milioni di euro (era negativo, a quota - 133,9 milioni di euro, quello dei primi nove mesi del 2016).

Guardando alla fine dell'anno, le cifre fin qui registrate non cambiano il quadro previsionale pubblicato nel bilancio semestrale del 2017. Il gruppo tedesco continua a credere in un aumento significativo dei volumi di trasporto, in un analogo trend di crescita del prezzo dei bunker, mentre si ipotizza una media dei tassi di trasporto invariata. Anche l'Ebitda e l'Ebit si dovrebbero attestare su ottimi livelli.

Come nota la Usc e le sue controllate sono state incorporate nel bilancio consolidato di Hapag-Lloyd a partire dallo scorso 24 Maggio che è il giorno in cui è stato ufficialmente trasferito il controllo della società araba. Di conseguenza, le cifre espone da Hapag-Lloyd tengono conto degli effetti della fusione proprio da quel momento e quindi il confronto dei dati con quelli del precedente anno deve tener conto di questo fattore.



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services

ROTABILI - CARICHI SPECIALI
PASSEGGIERI - CONTAINERS

INFO & PRENOTAZIONI:
+39 081.496.777
cargo@grimaldi.napoli.it
http://cargo.grimaldi-lines.com