

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 26 ottobre 2023

Il Piccolo

Trieste

a Est, Ovest e Nord, soprattutto se sostenute dall'alta velocità» Oggi in un mondo sempre più in conflitto si parla di fine della globalizzazione. E d'accordo?

«Non credo, ma forse stiamo entrando in una fase nuova.

Conosciamo tutti il lato brutto della globalizzazione: è quello che a partire dalla seconda metà del Novecento ha portato alla delocalizzazione industriale. Intere filiere che si sfaldano. Mani esperte rimpiazzate da altre mani più a buon mercato, talvolta sfruttate, in altre parti del mondo. E infine una crisi sociale che sfocia in retorica populista, in Italia come negli Usa. Ricette false per un problema vero: la distruzione di posti lavoro e l'impotenza dei singoli di fronte a trasformazioni epocali. Ma globalizzazione vuol anche dire che per vincere si può stare ovunque.

Un grande vino, ovunque lo produci, non teme la concorrenza di nessun altro. Potremmo chiamarla la "globalizzazione di nicchia" ed è basata sul fare cose uniche al mondo.

Credo che possa offrire molti spunti a Trieste e al Paese».

Il Gazzettino

Venezia

il Mose, le sirene suonavano a tre ore dai picchi di maree e la gente di organizzava. Ora si sa che le dighe mobili salvano la città dalle acque più alte, ma per quelle intermedie, tra margini di errore, falsi allarmi, sollevamenti annullati all'ultimo, la confusione regna sovrana. Un aiuto a mettere ordine potrebbe arrivare da quella Autorità per la laguna, destinata a sommare le competenze su Mose e laguna. La soluzione, sulla carta, ma bloccata sulla nomina del presidente, per il braccio di ferro tra il ministro Matteo Salvini e il sindaco Luigi Brugnaro. Tormentone infinito. Ormai

quasi una barzelletta. Roberta Brunetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Port Logistic Press

La Spezia

Portuale, Mario Sommariva , si è poi spostata a bordo della nave MSC Seaview, ormeggiata al Molo Garibaldi presso il "La Spezia e Marina di Carrara Cruise Terminal" dove è stata accolta dal direttore generale Daniele Ciulli e a bordo della nave dalla responsabile operativa di Msc **Crociere** Genova, Carla Gotta che ha riferito: "MSC in questi anni ha eletto La Spezia come suo porto di transito con gli scali di quattro navi e un importante ritorno sull'indotto locale". Per il presidente Sommariva "poiché questo mondo casca a pezzi c'è bisogno di forze positive, lo shipping rischia di essere fatto a pezzi e Wista rappresenta un seme di una cultura propositiva che parla a nome di tutti, senza differenze e portando inclusività". La visita si è conclusa al La Spezia Container Terminal (LSCT) del Gruppo Contship dove direttore tecnico Lsct Alessandro Pellegrini , il direttore generale di Oceanogate Nora Rossi e la responsabile marketing Piccarda Tattini, hanno illustrato i progetti per la realizzazione di un terminal semiautomatizzato e l'ampliamento del terminal Ravano per navi da 400 metri. Condividi : Altri Articoli : .

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

vulnerabili viene finanziato e sostenuto con fondi europei». Sempre dalla Open Arms ci viene comunicato che la nave è salpata in direzione Barcellona, che dovrebbe raggiungere entro pochi giorni, per avviare una serie di procedure di 'cantiere', quindi fare della manutenzione e rimettere in piena funzione l'imbarcazione, prBaima di ricominciare probabilmente a intraprendere nuove operazioni di soccorso in mare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

considerando che sono in corso trattative per l'acquisto di una partecipazione di Msc in Ita, l'ex Alitalia, insieme a Lufthansa, che assegnerebbero più voli charter e di linea a Falconara. Il tutto - conclude il capogruppo di Fratelli d'Italia al Consiglio regionale delle Marche - in attesa del completamento delle banchine 27 e 28 con ulteriori riempimenti e della realizzazione della nuova Penisola, che rappresenterà il tassello conclusivo del progetto portuale, i cui tempi realisticamente si misurano tra 15-20 anni. A trarre beneficio da tutto ciò sarà certamente la città di Ancona, ma anche l'intera Regione. Mi auguro, quindi, che non ci siano voci dissonanti rispetto al miglioramento delle infrastrutture, ma che al contrario ci sia una "visione orgogliosa e vasta" di ciò che possiamo realizzare senza sacrificare il tema ambientale e quello culturale, salvaguardo entrambi. L'area metropolitana di Ancona può avere tre grandi partner: Fincantieri, Msc e Amazon. Attori internazionali per far decollare la città al meglio e rendere il suo **Porto** capitale dell'Adriatico. Non facciamoci sfuggire queste opportunità».

Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ambientale, sociale ed economica, e si basa su un concetto di fondo. Infrastrutture moderne ed efficienti sono in grado di coniugare in maniera equilibrata tre componenti: il rispetto dell'ambiente, con percorsi più performanti che migliorino le condizioni di sicurezza e i tempi di percorrenza nella mobilità di persone e merci, abbattendo i costi di trasporto e riducendo le emissioni di gas serra; la creazione, infine, delle condizioni favorevoli per fare impresa e per attrarre investimenti, anche da fuori regione; il rafforzamento della struttura sociale, sia con il sostegno alle fasce più deboli che con la diffusione di benessere per le famiglie e di opportunità di lavoro, soprattutto per i giovani, intendendo, così, le infrastrutture anche come efficace strumento di welfare Sociale". In Marche 2032, afferma la Regione, "le infrastrutture si presentano come un sistema integrato e volano di sviluppo sostenibile finalizzato a creare nuove opportunità e a ridurre le diseguaglianze territoriali, sociali ed economiche, presenti: a nord e a sud, lungo la costa e nei territori interni, in grandi città e nei piccoli centri". Il direttore di Dipartimento, Nardo Goffi ha illustrato nel dettaglio alcuni interventi di potenziamento e miglioramento delle linee interne esistenti e la costruzione di nuove linee stradali e ferroviarie (si punta a quadruplicare queste ultima) che ciclabili. Nell'ottica della massima trasparenza e immediata consultazione il Piano Infrastrutture Marche 2032 è già visibile sul sito della Regione Marche attraverso un codice QR.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

euro su un fabbisogno di 337 milioni e non se ne parla prima del 2032; per il tratto Fabriano-Foligno, scavalliamo anche quella deadline. Gli altri due tasselli che compongono il mosaico del Piano delle infrastrutture riguardano porti e nodi intermodali (e nell'elenco spunta anche il progetto per il banchinamento del Molo Clementino nel porto di Ancona, osteggiato dal sindaco Silvetti, stesso colore politico) e piste ciclabili, quasi del tutto finanziate (91,8 milioni disponibili su un fabbisogno di 93,5 necessari). Un piano ambizioso. Riusciranno i nostri eroi?

m. m.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

al miglioramento delle infrastrutture, ma che al contrario ci sia una 'visione orgogliosa e vasta' di ciò che possiamo realizzare senza sacrificare il tema ambientale e quello culturale, salvaguardo entrambi». Adesso la palla passa a Silveti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Mattino

Napoli

alla nautica da diporto. Il Molo San Vincenzo - è detto ancora nelle osservazioni - come ulteriore considerazione, appare del tutto inadeguato anche ad ospitare navi da diporto di grande dimensione, sia per la scadente qualità di servizi che possono essere offerti connessi alla notevole distanza da percorrere per accedere al centro della città, sia per l'assenza di adeguati servizi, sia infine per l'esiguità degli spazi posti al di sotto delle arcate del muro paraonde del Molo».

E poi le proposte. Per lo sviluppo della nautica da diporto il piano regolatore potrebbe prevedere: l'ampliamento del Molosiglio (di competenza Adsp) a tergo del Molo San Vincenzo, ampliando l'esistente specchio acqueo protetto; un nuovo porto turistico in località San Giovanni a Teduccio (Vigliena) con diverso assetto dell'imboccatura rispetto alle previsioni del passato; l'adeguamento funzionale degli spazi e degli ormeggi al porto di Mergellina; la riorganizzazione ed il potenziamento del porto di Nisida.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

con un'imbarcazione. Da luglio a settembre, abbiamo avuto 638 approdi in transito di imbarcazioni dai 10 ai 95 metri, più 64% rispetto all'anno scorso». E questo perché «abbiamo creato un'infrastruttura che riesce a intercettare il turismo nautico nelle sue varie espressioni». «Questi numeri, prima, non c'erano», evidenzia Gallozzi, facendo notare che, «rispetto alla città, abbiamo creato un fenomeno di attrattività che prima non c'era, perché non si era mai offerto questo tipo di accoglienza a un turismo di questo tipo». Oltre al transito, c'è anche il charter «perché, qui, abbiamo circa cento imbarcazioni che fanno charter. Significa che, ogni settimana, c'è un turnover di circa mille turisti che scelgono l'imbarcazione, vengono a Salerno per utilizzare Marina d'Arechi come base nautica». «Questo turismo che viene dal mare, poi, gravita sull'area salernitana, che sono i servizi della città, tra cui i ristoranti», conclude.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Repubblica (ed. Napoli)

Salerno

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

perché parliamo di infrastrutture che si costruiscono con l'acciaio. Una delle due aree al Sud potrebbe essere Taranto se razionalizziamo le banchine attualmente occupate da Acciaierie. Ma bisogna anzitutto capire come evolve la partita complessiva di Acciaierie d'Italia. Inserire Taranto in quest'operazione è cosa che ci auguriamo, sia perché se ne parla da tempo, sia perché conteremmo su acciaio italiano ed eviteremmo di comprarlo all'estero, ma non è scontato che accada».

Da aggiungere che quasi un anno fa Renantis, impegnata nel progetto di due parchi eolici galleggianti nel Mar Adriatico, ha firmato un accordo con Yilport per usare le aree del terminal container per stoccaggio, assemblaggio e movimentazione, che Renantis, Fincantieri e Acciaierie hanno confermato a settembre, al forum Ambrosetti di Cernobbio, di essere alleati in questo settore e che Pierroberto Folgiero, ad Fincantieri, a margine di una recente convention a Genova, ha confermato ad imprenditori di Taranto che la società navalmeccanica vuole lavorare con AdI nell'eolico offshore. In ritardo, invece, **Brindisi**.

«Stanno per arrivare 420milioni per la cantieristica navale destinata alla produzione di tutto ciò che occorre per sviluppare l'eolico offshore» dichiara Fabiano Amati, consigliere regionale della Puglia per Azione.

«L'ottima notizia è che Taranto ha i requisiti e può essere candidata. Il **porto** di Taranto ha certamente i requisiti per essere prescelto; il **porto di Brindisi**, invece, non potrà farsi trovare pronto all'appuntamento per i clamorosi ritardi sul procedimento di realizzazione della colmata di Capobianco. Certo, Taranto è Puglia, ma non sarebbe stato più bello avere due siti, uno sullo Ionio e l'altro sull'Adriatico, per confermarsi campioni di infrastrutture energetiche accordate con la sicurezza ambientale?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Affari Italiani

Taranto

di passeggeri movimentati e inoltre, porterà 8 porti nella classifica dei 20 principali scali mediterranei per la crocieristica.

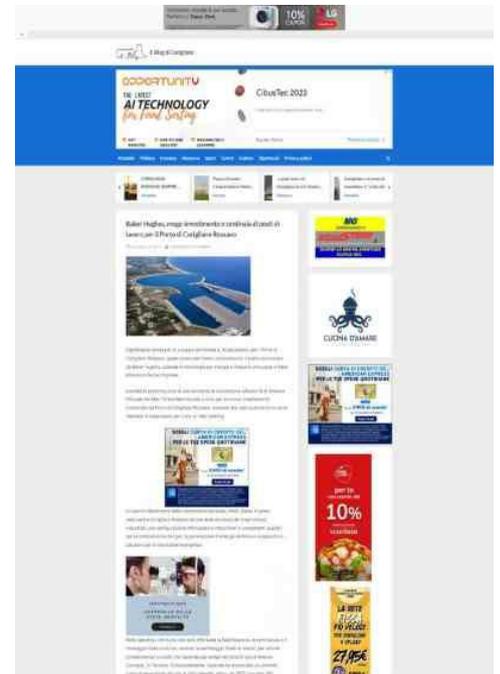
CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Baker Hughes, mega-investimento e centinaia di posti di lavoro per il Porto di Corigliano Rossano

Significative novità per lo sviluppo territoriale e, in particolare, per il **Porto di Corigliano Rossano**, quale volano per l'intero comprensorio. Il piano annunciato da Baker Hughes, azienda di tecnologia per energia e industria che opera in Italia attraverso Nuovo Pignone, prevede la presentazione di una domanda di concessione all'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio per un nuovo insediamento industriale nel **Porto di Corigliano Rossano**, assieme alla realizzazione di un piano triennale di espansione per il sito di Vibo Valentia. In caso di ottenimento della concessione portuale, infatti, Baker Hughes realizzerà a **Corigliano Rossano** alcune delle strutture dei propri moduli industriali, una configurazione ottimizzata di macchinari e componenti ausiliari per la compressione del gas, la generazione di energia elettrica e a supporto di soluzioni per la transizione energetica. Nello specifico, nel nuovo sito sarà effettuata la fabbricazione, la verniciatura e il montaggio delle strutture, nonché l'assemblaggio finale di moduli, per attività complementari a quelle che l'azienda già svolge nel proprio sito di Avenza (Carrara), in Toscana. Contestualmente, l'azienda ha

annunciato un ulteriore piano di espansione del sito di Vibo Valentia, attivo dal 1962 con oltre 100 dipendenti e un indotto di oltre 20 aziende nella regione. Lo stabilimento, che rappresenta un centro di eccellenza all'interno di Baker Hughes, sarà infatti ampiamente rinnovato con investimenti da realizzarsi entro il 2026 tra nuove opere infrastrutturali, nuovi impianti e macchinari, interventi per l'efficientamento energetico e creazione di un centro di ricerca e sviluppo in ambito tecnologico e digitale. Si stima, complessivamente, che i nuovi investimenti, una volta a pieno regime, potrebbero portare alla creazione di oltre duecento nuovi posti di lavoro tra occupazione diretta e indiretta, che potranno aumentare in base ai carichi di lavoro e all'andamento del mercato dei moduli industriali.



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Sono state avviate le progettazioni, quindi il nuovo molo foraneo dove saranno ricevute le crociere future; il banchinamento di Spiaggia delle Forche che poi dovrà essere anche capace di ricevere il dragaggio, la riparazione del Molo Giunti che per tanti anni era stato diciamo danneggiato fortemente».

Per il prossimo anno «ci sono tutta una serie di opere che sono in fase di gara d'affidamento di esecuzione. La più importante ed attesa da tanti anni era quella del prolungamento del lanternino il cui progetto esecutivo è stato redatto ed è attualmente al vaglio del Via e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

L'importante è poi averci i progetti pronti: la cosa a cui tengo di più io è l'attività di progettazione del nuovo layout dei bacini del porto». A parte, ma non del tutto si inserisce l'ex area Sensi: un'area - ha proseguito - «che fonda la città col porto e che possa garantire la fornitura di servizi di qualità alla cittadinanza. Certamente un'area accessibile alla popolazione. Però siamo ancora a dover concludere la fase della bonifica: è vero, però, che le caratterizzazioni sono state approvate, e quindi è in corso la redazione del piano di bonifica per poi essere approvato dagli enti competenti. Su questo vi dico che io sono ottimista che arriveremo a un dunque, cioè arriveremo ad una bonifica dell'area». Presenti all'incontro anche il presidente della Provincia, Sergio Ferrari, e l'assessora comunale alle Attività Produttive, Maria Bruni.

Il Nautilus

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

le distanze da percorrere, le mappe virtuali e l'ubicazione delle aree negozi, ristoro, ecc., consentendo l'aggiornamento on-line delle informazioni per i passeggeri. Il Presidente Mario Mega, soddisfatto, ha dichiarato: "Come spesso si dice non tutto il mal vien per nuocere. I problemi che abbiamo trovato nell'appalto avviato dalla precedente amministrazione dell'Autorità Portuale, che ha costretto ad annullare la gara, ci ha consentito di rivedere non solo la procedura (passando da appalto di costruzione, con la necessità poi di fare un altro appalto per la gestione del terminal, a quello attuale unico di costruzione a cura già dell'operatore privato che poi lo gestirà per venti anni), ma anche di rimettere mano al progetto di partenza. Numerose, infatti, erano state le critiche ricevute da parte degli addetti ai lavori per un impianto che non teneva in debita considerazione le esigenze dell'operatività portuale. Oggi registriamo con grande soddisfazione il risultato della gara che conferma l'interesse che il gruppo MSC ha sempre avuto verso il **porto** di **Messina** e con cui, nei prossimi anni, potremo agire in sinergia per il consolidamento e lo sviluppo dei traffici traguardando nell'immediato futuro anche la piena integrazione operativa con il **Porto** di Reggio Calabria." Fine lavori di costruzione della nuova stazione marittima è prevista in 315 giorni naturali e consecutivi. La tensostruttura attualmente adibita all'accoglienza dei crocieristi sarà demolita soltanto dopo la realizzazione e la messa in esercizio del nuovo terminal. Abele Carruezzo.

Messaggero Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

tensostruttura soltanto dopo la realizzazione e la messa in esercizio della nuova stazione marittima, riducendo al minimo il tempo utile per l'ultimazione dei lavori, previsto in 315 giorni naturali e consecutivi. Il progetto ha tenuto conto in modo particolare delle energie rinnovabili e dei consumi energetici: è prevista la realizzazione di due impianti fotovoltaici da 52,48 KWp, l'utilizzo di filtri elettrostatici per le unità di trattamento aria, un sistema anti-legionella per l'acqua calda sanitaria e il recupero delle acque meteoriche per l'alimentazione delle cassette di scarico dei servizi igienici. È previsto, inoltre, un impianto di diffusione sonora sia per la musica che per gli annunci pubblici e un info point digitale capace di fornire le informazioni sui gate di partenza, le distanze da percorrere, le mappe virtuali e l'ubicazione delle aree negozi, ristoro, consentendo l'aggiornamento on-line delle informazioni per i passeggeri. La soddisfazione del presidente Mario Mega Come spesso si dice non tutto il mal vien per nuocere. I problemi che abbiamo trovato nell'appalto avviato dalla precedente amministrazione dell'Autorità portuale, che ci hanno costretto ad annullare la gara, ci hanno consentito di rivedere non solo la procedura (passando da appalto di costruzione, con la necessità poi di fare un altro appalto per la gestione del terminal, a quello attuale unico di costruzione a cura già dell'operatore privato che poi lo gestirà per venti anni), ma anche di rimettere mano al progetto di partenza. Numerose, infatti, erano state le critiche ricevute da parte degli addetti ai lavori per un impianto che non teneva in debita considerazione le esigenze dell'operatività portuale. Oggi registriamo con grande soddisfazione il risultato della gara che conferma l'interesse che il gruppo Msc ha sempre avuto verso il porto di Messina e con cui, nei prossimi anni, potremo agire in sinergia per il consolidamento e lo sviluppo dei traffici traguardando nell'immediato futuro anche la piena integrazione operativa con il porto di Reggio Calabria.

Primo Magazine

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Terminal crocieristico nel Porto di Messina

25 ottobre 2023 - L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha concluso ieri le procedure di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione conto proprio e conto terzi del terminal crocieristico nel **Porto** di **Messina**. Il progetto di Partenariato Pubblico-Privato (PPP) che la Commissione ha valutato essere meritorio è quello presentato dalla società **Messina** Cruise Terminal s.r.l. del gruppo MSC. La forte vocazione crocieristica del **porto** cittadino, confermata dagli ultimi dati nazionali di recente pubblicazione che posizionano **Messina** al settimo posto fra i porti italiani e fra i primi venti nel Mediterraneo, verrà così ulteriormente rafforzata grazie ad un'infrastruttura strategica a servizio delle compagnie crocieristiche e dei loro passeggeri, degli operatori ma anche della città. La concessione del terminal crocieristico avrà una durata di 21 anni (un anno di costruzione e venti anni di gestione) e sarà realizzato da MSC, con un contributo dell'AdSP di 3 milioni di euro a fronte di un investimento complessivo di oltre 8 milioni. Prima dell'avvio della gara, grazie ad una serie di incontri promossi dal vertice dell'ente portuale che hanno visto la partecipazione degli agenti marittimi e delle Istituzioni operanti in **porto**, è stato definito il nuovo layout soprattutto delle aree esterne, che resteranno sotto la gestione dell'AdSP. In tale occasione sono stati individuati inoltre gli elementi base per la riprogettazione degli spazi interni su cui poi i concorrenti si sarebbero dovuti confrontare. In questo modo sono state superate le criticità rispetto all'originario progetto che molti addetti ai lavori avevano manifestato, lamentando anche il mancato coinvolgimento preventivo da parte della precedente gestione dell'Autorità portuale.



Morte al porto di Messina, associazioni fuori dal processo

Gli ultimi sviluppi del caso del nostromo Gaetano Puleo. Chiesta la citazione di Caronte **MESSINA** - Le associazioni dei marittimi Cosmar e Anmil non saranno parti civili al processo sul caso di Gaetano Puleo, il nostromo morto al **porto** storico di **Messina**, quasi tre anni fa, nelle fasi di attracco di un traghetto Caronte. Il no ai sindacati dei marittimi. Una decisione destinata a fare precedente, quella del giudice Eugenio Fiorentino che sta conducendo il vaglio preliminare, perché si discosta da casi analoghi precedenti. I sindacati, tutelati dagli avvocati Antonio Langher e Carlo Godda, avevano chiesto di essere ammesse all'udienza di prima dell'estate, ma i legali dei familiari di Puleo, assistiti dagli avvocati Claudio Calabrò e Francesco Rizzo, si erano opposti. Per la costituzione è infatti richiesto il consenso della parte. E in questo caso invece i familiari si sono apertamente opposti. Tre indagati. Si va avanti quindi con l'udienza preliminare, rinviata al prossimo 23 gennaio. In quella data Fiorentino dovrà esprimersi su un'altra richiesta dei legali di parte civile: citare come responsabile civile la Caronte e Tourist spa, ovvero la società armatrice del traghetto. Al vaglio c'è la posizione di tre indagati: la società armatrice, il comandante della nave Giuseppe Cama e Luigi Genchi, armatore della Elio, la nave che stava attraccando quel tragico giorno al **porto** storico di **Messina**. Omicidio colposo con la violazione delle norme sulla sicurezza del lavoro la principale ipotesi di reato.



Gli ultimi sviluppi del caso del nostromo Gaetano Puleo. Chiesta la citazione di Caronte MESSINA - Le associazioni dei marittimi Cosmar e Anmil non saranno parti civili al processo sul caso di Gaetano Puleo, il nostromo morto al porto storico di Messina, quasi tre anni fa, nelle fasi di attracco di un traghetto Caronte. Il no ai sindacati dei marittimi. Una decisione destinata a fare precedente, quella del giudice Eugenio Fiorentino che sta conducendo il vaglio preliminare, perché si discosta da casi analoghi precedenti. I sindacati, tutelati dagli avvocati Antonio Langher e Carlo Godda, avevano chiesto di essere ammesse all'udienza di prima dell'estate, ma i legali dei familiari di Puleo, assistiti dagli avvocati Claudio Calabrò e Francesco Rizzo, si erano opposti. Per la costituzione è infatti richiesto il consenso della parte. E in questo caso invece i familiari si sono apertamente opposti. Tre indagati. Si va avanti quindi con l'udienza preliminare, rinviata al prossimo 23 gennaio. In quella data Fiorentino dovrà esprimersi su un'altra richiesta dei legali di parte civile: citare come responsabile civile la Caronte e Tourist spa, ovvero la società armatrice del traghetto. Al vaglio c'è la posizione di tre indagati: la società armatrice, il comandante della nave Giuseppe Cama e Luigi Genchi, armatore della Elio, la nave che stava attraccando quel tragico giorno al porto storico di Messina. Omicidio colposo con la violazione delle norme sulla sicurezza del lavoro la principale ipotesi di reato.

Augusta

Nave al porto, l'alt della Capitaneria per gravi carenze igienico-sanitarie

Augusta. Gravi carenze in materia di sicurezza ed igiene sono state riscontrate a bordo di una nave straniera approdata nel porto che pertanto è stata sottoposta a fermo dalla Capitaneria di porto - Guardia costiera. Il personale militare ha emesso il provvedimento dopo aver accertato numerose gravi irregolarità sulla documentazione di bordo, sul corretto funzionamento delle luci di emergenza, degli apprestamenti fissi e mobili antincendio, dell'impianto rilevazione fumi e dei relativi allarmi acustici. Nel corso degli accertamenti sono state contestate, inoltre, rilevanti carenze relative agli standard minimi di vita e sicurezza degli ambienti di lavoro in cui l'equipaggio è costretto a vivere e prestare la propria attività, tra cui la scarsa igiene delle cucine e della cambusa di bordo, il malfunzionamento dei servizi sanitari, la mancanza, per un membro di equipaggio, di un valido contratto di lavoro e la mancanza di una corretta procedura di prevenzione dall'esposizione dei lavoratori al rischio amianto. La nave approdata per effettuare operazioni commerciali nel pontile di un locale stabilimento petrolifero potrà ripartire solo dopo l'eliminazione delle gravi carenze

riscontrate, da certificare a cura dell'Amministrazione di bandiera e dell'organismo riconosciuto della nave e, in ultimo, da accertare a cura degli ispettori di Port State Control (Psc) della Capitaneria di porto - Guardia costiera di Augusta. L'attività di ispezione giornalmente svolta dalla Guardia costiera di Augusta, che ha già determinato nel corso di quest'anno il fermo Psc di otto navi straniere e la messa al bando di una nave da tutti i porti europei, è tesa a garantire il mantenimento di alti standard di sicurezza nell'ambito del porto e delle acque di giurisdizione, nonché a scongiurare l'arrivo di navi che, in condizioni "sub standard", possano arrecare un pregiudizio ai traffici marittimi ed una sleale concorrenza nei confronti degli armatori rispettosi dei requisiti di sicurezza stabiliti dalle convenzioni internazionali. «La detenzione è una misura che viene adottata a tutela della sicurezza della navigazione e dei lavoratori imbarcati sulle unità straniere che scalano i porti dei Paesi aderenti al Memorandum di Parigi, un accordo internazionale che si prefigge l'obiettivo di migliorare gli standard di sicurezza delle navi attraverso un sistema armonizzato e condiviso di controlli e di sanzioni, che arrivano sino a prevedere la messa al bando dai porti europei delle unità che non rispettano i parametri minimi di sicurezza riconosciuti» spiega la Capitaneria. Agnese Siliato.



Palermo, blackout al Marina Yatching: anziana cade, portata in ospedale

PALERMO - Un'anziana è caduta mentre passeggiava al Marina Yatching, al porto di **Palermo**, inaugurato alcuni giorni fa. La donna si trovava nei pressi del molo trapezoidale ed è stata soccorsa e portata al pronto soccorso. La ricostruzione dell'incidente Secondo alcune persone che hanno assistito all'incidente, la causa dell'infortunio sarebbe da ricercare nella carenza di illuminazione della zona. "L'Autorità portuale ha tra gli scopi istituzionali la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo dell'ambito portuale - dicono gli uffici - Sull'incidente sembra che si sia verifico un problema all'impianto elettrico, che ha causato un brevissimo blackout, immediatamente risolto grazie alla presenza costante di operai sul sito". L'ultimazione dei lavori "Il Marina Yatching di **Palermo** verrà ultimato con apposita segnaletica. Per i portatori di handicap, inoltre, sono stati previsti - concludono gli uffici - dei larghi ascensori all'interno del convention center per permettere anche ai disabili di poter raggiungere l'area".



Il Nautilus

Focus

La sua vision si fonda sulla creazione di sinergie tra le scienze biomediche e l'organizzazione sanitaria, sulla sostenibilità e sull'attenzione al benessere delle persone. La prevenzione delle malattie, la ricerca scientifica d'avanguardia e l'umanizzazione delle cure sono al centro del suo impegno. I fondi raccolti attraverso le iniziative di fundraising sono utilizzati per finanziare le attività di umanizzazione e i progetti scientifici della GSD Foundation ETS.

L'agenzia di Viaggi

Focus

Msc Crociere cancella gli itinerari in Mar Rosso

L'attuale situazione geopolitica porta Msc Crociere a cancellare l'itinerario invernale di Msc Orchestra, che avrebbe dovuto operare nel Mar Rosso dall'8 novembre 2023 al 17 aprile 2024, vista la vicinanza di alcuni **porti** di scalo della nave a Israele e le restrizioni applicate dai Paesi confinanti che avrebbero influito negativamente sull'esperienza dei passeggeri. Per garantire la sicurezza di passeggeri ed equipaggio, la compagnia sta apportando modifiche anche ad altri itinerari, poiché sono in essere alcune restrizioni di viaggio imposte dalle autorità locali in determinate destinazioni. Anche l'itinerario invernale di Msc Sinfonia, in programma dal 12 novembre 2023 al 15 aprile 2024, è stato annullato, poiché la nave avrebbe dovuto fare tappa proprio in Israele, ad Haifa. Sono state apportate modifiche minori agli itinerari di Msc Virtuosa, Msc Opera e Msc Splendida, così come a due crociere di 11 notti di Msc Armonia. I passeggeri che avevano prenotato una crociera con Msc Sinfonia e Msc Orchestra potranno scegliere un itinerario alternativo o richiedere un rimborso completo. La compagnia continuerà a monitorare la situazione e a modificare gli itinerari delle navi, se e quando necessario.



Il Piano del mare arriva in Gazzetta Ufficiale

ROMA Il Piano del mare 2023-2025 (qui il testo) sbarca sulla Gazzetta Ufficiale con la Delibera di approvazione. Il Piano, fortemente voluto dal ministro Nello Musumeci è redatto dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare presso la Presidenza del Consiglio e pronto a Luglio, nel mese di Agosto era passato al Cipom che aveva dato il via libera verso il Parlamento. Ora da una parte all'altra del mondo legato al mare, si alternano soddisfazione e critiche. Spediporto guarda alle Zes e ZIs Per Spediporto il documento sottolinea diversi aspetti sui quali l'associazione in questi mesi, ha condotto importanti battaglie e che ora trovano, anche in un atto ufficiale, piena espressione d'intenti. Un passo avanti che speriamo sia decisivo - commenta il direttore generale Giampaolo Botta soprattutto per quanto riguarda ZLS e digitalizzazione. Ci auguriamo che questo documento rappresenti una forte spinta per accelerare la messa a terra dei progetti già delineati. Nel dettaglio il Piano sottolinea l'importanza di un fattivo impulso alle Zes ed alle ZIs allo scopo, si legge nel documento di recuperare quanto prima lo svantaggio maturato nei confronti delle altre Nazioni europee che hanno attivato analoghi regimi. Finalmente -osserva Botta- viene riconosciuta l'importanza della realizzazione delle ZIs; non è un passo banale, fino a poco tempo fa sembrava un miraggio lontano ma ora si è compreso cosa possano rappresentare in termini di competitività, per far sì che l'Italia non diventi fanalino di coda nel contesto internazionale. Il documento ricorda anche la necessità, in particolare per le nuove concessioni nelle aree operative, di adeguarsi continuamente alla transizione energetica, alla sicurezza informatica ed alla tutela dell'ambiente, in particolare nella gestione dei rifiuti dei porti. Altro capitolo essenziale è quello legato alla digitalizzazione; in questo senso il Piano del mare sottolinea come l'attuale gestione cartacea dei documenti di trasporto sia obsoleta così come spesso lo siano i servizi digitali utilizzati. Si parla esplicitamente, inoltre, di una semplificazione delle procedure doganali con un coinvolgimento diretto delle Autorità di Sistema portuale affinché, progressivamente, si dotino di un apposito sistema informativo, il cosiddetto Port Community System, che oltre ad avvantaggiare dal punto di vista operativo l'intera catena della logistica portuale, agevoli il dialogo tra le amministrazioni coinvolte e gli operatori del settore. Citare una maggiore semplificazione amministrativa -va avanti il direttore generale- ricalca quanto andiamo dicendo da tempo nella nostra lotta contro la burocrazia. Semplificare non vuol dire eludere' ma rendere il lavoro meno complicato e fornire alle aziende italiane uno strumento vincente per primeggiare nello scenario economico internazionale. Confindustria nautica: per il settore ruolo marginale Nelle 230 pagine Confindustria nautica, nota che la nautica assume un ruolo marginale, inserito nell'ambito Turismi del mare, che, commenta il presidente Saverio Cecchi, non rappresenta la forza occupazionale



Shipping Italy

Focus

Marine Terminal con 9,5 milioni (+74%). Maglia nera nazionale invece per i bilanci di Vado Gateway che ha perso 4,4 milioni di euro (in netto miglioramento rispetto alla perdita di 24 milioni del 2021), Bettolo che ha chiuso in negativo per 2,7 milioni (-22,3%) e Medcenter Container Terminal in rosso per 1,8 milioni (-119% rispetto al profitto di 9,3 milioni del 2021). Il Centro Studi Fedespediti sottolinea che nel complesso le 17 aziende esaminate hanno realizzato un fatturato di 1.029,3 milioni di euro con un Ebitda di 311 milioni di euro e un risultato finale positivo di 127,2 milioni di euro. Rispetto al 2021 (859,5 milioni di euro) il fatturato complessivo è aumentato quindi del +20% mentre gli utili sono cresciuti del 74,7%. Variazione di fatturato negative solo al Terminal Intermodale Venezia (-7,7%) mentre i risultati migliori si sono visti a Vado Gateway (+89%), Venezia Vecon (+62,9%) e Genova Bettolo (+59,7%). N.C.

Informazioni Marittime

Notizie di Shipping e Logistica

Gnl a Panama, bunkeraggio di Crowley sulla costa del Pacifico

Rilasciato il permesso dall'Authority del Canale. Servizio a partire dal 2024 Il gruppo armatoriale e logistico statunitense sta procedendo con i piani per fornire servizi di bunkeraggio di gas naturale liquefatto (Gnl) sul lato Pacifico del Canale di Panama , nell'ambito del primo permesso rilasciato dall'Autorità Marittima di Panama per la fornitura di tali servizi, che cominceranno nel 2024. "Crowley sta espandendo strategicamente le sue operazioni di bunkeraggio di Gnl in tutto il Nord e Centro America - ha affermato James Fowler, vicepresidente senior e direttore generale di Crowley Shipping -. Il Canale di Panama diventerà un luogo chiave per le navi per caricare il Gnl e il nostro servizio di bunkeraggio panamense darà agli armatori internazionali la fiducia necessaria per continuare ad adottare il Gnl nelle loro flotte". I servizi di Crowley si sono ampliati nel 2022 con l'apertura di un terminale di carico di camion Gnl a Peñuelas, Porto Rico. Una chiatta bunker Gnl da 12 mila metri quadri (3,17 milioni di galloni), la più grande degli Stati Uniti, è in costruzione con un accordo di noleggio a lungo termine con Shell per iniziare il servizio nel 2024 sulla costa orientale degli Stati Uniti. Condividi Tag navi ambiente gnl Articoli correlati.



Formazione e professioni. Il mondo del mare cerca un nuovo inizio

La Blue Economy ha bisogno di manodopera specializzata. E ora ha nuovi piani per trovarla. Genova - Secondo le stime della International Chamber of Shipping , entro il 2026 serviranno almeno 90.000 ufficiali certificati STCW per rispondere alle esigenze della logistica mondiale. Ma a mancare sono sempre più figure professionali, sia sul mare sia a terra. La transizione ecologica, energetica e digitale entra sempre più nel profondo anche nel mondo marine, e servono professionisti che affianchino le capacità tecniche con una visione ampia della logistica globale. Addetti all'automazione dei terminal portuali e ufficiali di macchina, cuochi di bordo e project manager dei cantieri navali. Migliaia di opportunità e di posti di lavoro altamente specializzati che offrono grandi prospettive e ottime occasioni economiche, ma che troppo spesso restano inevase. Il mondo della logistica punta allora sull'orientamento e sulla formazione. Ne parliamo nel nuovo focus tematico di Shipmag, Formazione e professioni. Il mondo del mare cerca un nuovo inizio , dove è possibile leggere i contributi di aziende come GNV e Circle Group , di realtà importanti del mondo del lavoro portuale come ANCIPI e Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di **Venezia** , di attori della formazione come la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica . Scopriremo le strategie di Fincantieri e Confindustria per il reclutamento di soggetti, uomini e donne, che saranno le colonne portanti del sistema italiano ed europeo. E molto di più. Leonardo Parigi.



La Russia aprirà la Rotta Artica per 12 mesi l'anno a partire dal 2024

Nel territorio di Krasnoyarsk, nel frattempo, i porti esistenti nell'Artico sono in fase di ammodernamento e ne vengono costruiti di nuovi Mosca - A partire dal prossimo anno, la navigazione lungo l'intera rotta del Mare del Nord diventerà annuale. Le navi mercantili di classe Ice potranno navigare attraverso il settore orientale anche in inverno e in futuro si prevede di costruire linee ferroviarie verso i porti russi dell'Oceano Artico. Lo ha annunciato il Cremlino. Nel territorio di Krasnoyarsk, nel frattempo, i porti esistenti nell'Artico sono in fase di ammodernamento e ne vengono costruiti di nuovi: il flusso di merci dallo Yenisei lungo la Rotta Artica dovrebbe presto aumentare in modo significativo. Il presidente russo Vladimir Putin ha annunciato l'inizio della navigazione tutto l'anno lungo la rotta del Mare del Nord parlando in Cina al forum internazionale " One Belt, One Road ". Putin ha inoltre invitato tutti i paesi asiatici interessati a questo corridoio di trasporto a partecipare direttamente al suo sviluppo. Il tempo di transito dal sud-est asiatico ai porti dell'Europa occidentale e settentrionale attraverso la rotta del Mare del Nord è di 9-11 mila km più breve del percorso attraverso l'Oceano Indiano e il Canale di Suez. Tuttavia, l'utilizzo del passaggio settentrionale lungo l'Eurasia è sempre stato complicato dalle condizioni meteorologiche imprevedibili, spesso proibitive. La navigazione è particolarmente difficile nel settore orientale, da Dikson allo stretto di Bering. Per lasciare il Mare di Kara per il Mare di Laptev, le navi devono aggirare Taimyr e il punto più settentrionale della terraferma: non è affatto raro che formazioni di ghiaccio molto spesso si trovino nei mari della Siberia orientale e dei Chukchi. Il colosso Nornickel ha recentemente riferito di avere effettuato diversi viaggi di prova lungo la parte orientale della rotta del Mare del Nord, da Dudinka alla Cina. Lungo il corridoio orientale, hanno riferito i vertici del gruppo, sarà trasportare 400-600mila tonnellate di merci all'anno: anche per questo motivo sono in corso i lavori per aumentare la capacità del **porto** di Dudinka . Dal 2019 sono già stati investiti circa 7 miliardi di rubli nello sviluppo del **porto**. Allo stesso tempo, è in corso la costruzione di altri due nuovi grandi porti mercantili alla foce dello Yenisei. Il volume totale del trasporto di nichel lungo la rotta del Mare del Nord è di circa 2 milioni di tonnellate, nel 2024 si prevede che questa cifra aumenterà fino a 2,4 milioni di tonnellate.



Nel territorio di Krasnoyarsk, nel frattempo, i porti esistenti nell'Artico sono in fase di ammodernamento e ne vengono costruiti di nuovi Mosca -- A partire dal prossimo anno, la navigazione lungo l'intera rotta del Mare del Nord diventerà annuale. Le navi mercantili di classe Ice potranno navigare attraverso il settore orientale anche in inverno e in futuro si prevede di costruire linee ferroviarie verso i porti russi dell'Oceano Artico. Lo ha annunciato il Cremlino. Nel territorio di Krasnoyarsk, nel frattempo, i porti esistenti nell'Artico sono in fase di ammodernamento e ne vengono costruiti di nuovi: il flusso di merci dallo Yenisei lungo la Rotta Artica dovrebbe presto aumentare in modo significativo. Il presidente russo Vladimir Putin ha annunciato l'inizio della navigazione tutto l'anno lungo la rotta del Mare del Nord parlando in Cina al forum internazionale " One Belt, One Road ". Putin ha inoltre invitato tutti i paesi asiatici interessati a questo corridoio di trasporto a partecipare direttamente al suo sviluppo. Il tempo di transito dal sud-est asiatico ai porti dell'Europa occidentale e settentrionale attraverso la rotta del Mare del Nord è di 9-11 mila km più breve del percorso attraverso l'Oceano Indiano e il Canale di Suez. Tuttavia, l'utilizzo del passaggio settentrionale lungo l'Eurasia è sempre stato complicato dalle condizioni meteorologiche imprevedibili, spesso proibitive. La navigazione è particolarmente difficile nel settore orientale, da Dikson allo stretto di Bering. Per lasciare il Mare di Kara per il Mare di Laptev, le navi devono aggirare Taimyr e il punto più settentrionale della terraferma: non è affatto raro che formazioni di ghiaccio molto spesso si trovino nei mari della Siberia orientale e dei Chukchi. Il colosso Nornickel ha recentemente riferito di avere effettuato diversi viaggi di prova lungo la parte orientale della rotta del Mare del Nord, da Dudinka alla Cina. Lungo il corridoio orientale, hanno riferito i vertici del gruppo, sarà trasportare 400-600mila tonnellate di merci all'anno: anche per questo motivo sono