



INDICE



Dai Porti:

Genova:

"...58° Salone Nautico ..." (La Gazzetta Marittima, MF, PressMare, Il Secolo XIX, Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Decreto Genova ..." (La Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime)

Ravenna:

"...AdSP incontra Alsea e Arsi..." (Messaggero Marittimo, Piu Notizia)

Ancona:

"...Nel porto ricco "Crociera day"..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

Civitavecchia:

"...Scarico del Carbone: l'AdSP mette in discussione il bando..." (Civonline)

Bari:

"...Themis, la rete dei porti adriatici..." (Informazioni Marittime, PortNews, Brindisioggi, Messaggero Marittimo, Brindisi Sera)

Focus:

- **Naples Shipping Week** (L'Informatore Navale, La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo, Port News, Messaggero marittimo)
- **Zone Economiche Speciali** (La Gazzetta Marittima, Messaggero Marittimo)
- **Fiera delle crociere del Mediterraneo** (La Gazzetta Marittima)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Al Salone Nautico di Genova l'export tira, i piccoli faticano

GENOVA – Si lecca le ferite dopo la tragedia del ponte Morandi il Salone nautico, inaugurato giovedì scorso con gran rullar di tamburi su una ripresa del comparto. E in realtà, a consuntivo, il 58° Salone Nautico è andato bene, se non benissimo come negli anni novanta. Lo testimonia la cifra degli espositori che sono stati in totale 951 e la presenza delle eccellenze italiane, specie in darsena, dove peraltro imperavano le bandiere di comodo. Le sofferenze sono in particolare dei piccoli e dei piccolissimi, che risentono della crisi generale e del clima di preoccupazione dei tradizionali utenti dei fuoribordo senza patente, delle lancette e dei gommoncini. Ciò nonostante i visitatori sono stati tanti, specie nel week-end: sognare, a Genova, alla fin dei conti costa poco.

La cerimonia inaugurale, giovedì scorso, si è aperta con l'alzabandiera a cura del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera cui quest'anno si è unito l'emozionante saluto della fregata lanciamissili Virginio Fasan (F 591) della Marina Militare Italiana.

Sono seguiti gli interventi delle autorità cittadine. Marco Bucci, sindaco di Genova, ha dichiarato commosso: "Oggi Genova dimostra con questo Salone Nautico qual è la strada della ripresa da percorrere. Il Nautico si può fare solo a Genova.

Si tratta della manifestazione nautica più bella di tutta Europa che compete con i Saloni di tutto il mondo".

L'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ha salutato il Salone Nautico e la città di Genova ricordando che "Chi ama il mare non è mai solo. I Genovesi devono sapere che tutto il Paese è con loro".

Pierpaolo Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale ha tracciato gli obiettivi di rilancio del waterfront genovese ricordando il ruolo centrale del Salone Nautico e la volontà di supportare il progetto di un polo integrato nella nuova Darsena.

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, nel convegno che è seguito, ha subito voluto confermare il supporto del Governo dichiarando che "Ad ottobre il Consiglio dei Ministri renderà operativo il Registro Telematico.

Il nostro obiettivo – ha continuato il ministro – è quello di semplificare e rendere certe le regole per valorizzare le straordinarie competenze di un settore di eccellenza come quello della nautica da diporto in Italia". Carla Demaria, presidente di Ucina, ha subito ringraziato.

Alle parole della presidente di UCINA si sono unite quelle inviate tramite video messaggio dal presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia: "Genova riveste un ruolo strategico nell'universo Paese. Sarà uno dei Saloni Nautici più belli mai realizzati. Una sfida affinché bellezza, eccellenza e tecnologia trovino la loro vetrina migliore".

*

Durante il convegno Boating Economic Forecast, davanti a un'ampia platea di autorità, giornalisti e addetti ai lavori, il vicesegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi ha commentato i dati di mercato 2017 contenuti nella pubblicazione, molto positivi per l'industria italiana della nautica, analizzando altresì le prospettive future del settore. "Un comparto che prosegue un trend positivo", come già anticipato dalla presidente di UCINA, Carla Demaria – ha detto – "ma che deve rimanere sempre attento ad anticipare i repentini mutamenti tipici di un mercato ormai globale".

Il dato più significativo riguarda il fatturato globale del settore nel 2017 pari a 3,88 miliardi di euro, con un 12,8% in più rispetto al 2016 (fatturato calcolato esclusivamente sulle attività attinenti alla produzione nautica delle aziende). Aumenta anche il numero degli addetti diretti (un totale di 19.600, +6,1% sul 2016), così come il contributo della nautica al PIL (1,87%, il 13,4% in più rispetto all'anno precedente). Cresce, infine, a conferma di un trend positivo per tutto il settore, anche il mercato interno dell'intera industria nautica, con un 16,1% in più, per un totale di 1,34 miliardi di euro, con un aumento specifico del 29,2% per il mercato interno della produzione italiana della cantieristica da diporto.

Positivi, sulla scia degli anni scorsi, anche i dati sulle esportazioni, settore che ha permesso all'industria nautica nazionale di reagire alla crisi degli scorsi anni grazie all'eccellenza della produzione italiana, riconosciuta in tutto il mondo, che confermano il nostro Paese leader internazionale nella produzione di Superyacht (barche sopra i 24 metri); l'exploit dell'export di quest'ultimo segmento è particolarmente significativo, avendo registrato una crescita dell'83,4% fra il 2010 e il 2017.

Genova, il Salone Nautico chiude edizione da record

«La ricorderemo per sempre». Con queste parole Carla Demaria, presidente di Ucina Confindustria Nautica ha chiuso ieri il Salone Nautico di Genova. La 58esima edizione, primo banco di prova della capacità di accoglienza di Genova dopo la tragedia del Ponte Morandi, è destinata a rimanere indimenticabile anche per i dati numerici. «Alla fine, abbiamo superato i 175 mila visitatori, il 16%-17% in più rispetto ai 148 mila del 2017», sottolinea Demaria. Molte le presenze straniere, che hanno superato del 30% il dato dell' anno scorso. «Elemento ancora più interessante», prosegue la presidente dell' Ucina, «è che gli espositori sono pronti a investire ancora di più perché gli affari sono andati bene». Un successo, insomma, che potrebbe sfociare nella decisione di allungare di un giorno la rassegna, portandola da sei a sette giorni, già dall' edizione 2019. L' obiettivo, neanche tanto nascosto, è dare una spallata a Cannes, che precede di una settimana Genova, e al successivo Salone di Montecarlo.

«Non siamo in concorrenza con loro, ma sia chiara una cosa: noi a Genova facciamo il triplo dei visitatori di Cannes, che fa 55 mila visitatori», puntualizza Demaria. A tenere

banco sono stati (oltre alla città, che ha retto bene l' impatto col traffico della kermesse) i numeri del settore nautico, con un fatturato globale 2017 da 3,88 miliardi di euro, il 12,8% in più rispetto al 2016.

Aumentano anche gli addetti diretti, che sono 19.600, il 6,1% in più sul 2016, e il contributo della nautica al pil (1,87, il 13,4% in più rispetto all' anno precedente). Il trend positivo del settore è confermato dal mercato interno dell' industria nautica, che registra il 16,1% in più a 1,34 miliardi di euro. Gli italiani, insomma, tornano a comprare barche dopo anni di vacche magre consentendo alla cantieristica da diporto di crescere del 29,2%.

L' Italia, inoltre, si conferma Paese leader nel mondo nella produzione di superyacht (sopra i 24 metri) con un export in crescita dell' 83,4% fra il 2010 e il 2017. Dati estremamente positivi a cui si aggiunge il leasing nautico. «Stiamo parlando del 24% in più di contratti rispetto ai primi otto mesi del 2017», spiega Gianluca De Candia, direttore generale di Assilea (Associazione Italiana Leasing). «Adesso ci aspettiamo un effetto Salone, lo stesso dell' ultimo trimestre 2017, per cui contiamo di arrivare a superare il mezzo miliardo di euro di investimenti in leasing nautici a fine anno». Il che significa mezzo miliardo di euro di nuove imbarcazioni vendute, ossia il raddoppio rispetto all' anno scorso. (riproduzione riservata)

UCINA, si e' chiuso il programma di eventi del 58°salone nautico

58°Salone Nautico

Si e' chiuso il programma di eventi del 58°salone nautico appuntamento con la normativa fiscale e con la polizia del mare vela al centro degli eventi del teatro del mare: women's sailing academy e crossing routes

La sesta ed ultima giornata del programma ForumUCINA al 58°Salone Nautico si è aperta con "Nautica e Fisco", la tradizionale giornata dedicata alla normativa fiscale quest'anno organizzato in collaborazione con l'Ordine nazionale dei dottori Commercialisti ed Esperti contabili (CNDCEC) e con la presenza dell'Agenzia delle Dogane.

"Prosegue il confronto istituzionale tra UCINA Confindustria Nautica e Agenzia delle Entrate" - ha dichiarato il Dott. Ernesto Carbone, Direzione legislazione e procedure doganali Agenzia delle Dogane. "Confermando la disponibilità a individuare un percorso semplificato e specificatamente disegnato sulle aziende nautiche per ottenere la AEO (Certificazione di Operatore Economico Autorizzato)".

"Abbiamo effettuato un percorso di certificazione per verificare tutte le criticità" - ha spiegato il Vice Presidente UCINA, Maurizio Balducci - "e ora, in collaborazione con Agenzia delle Dogane siamo pronti a presentare una guida al conseguimento".

Con la certificazione AEO è possibile ridurre le garanzie che i cantieri devono fornire per l'effettuazione di lavori di refitting su unità con bandiera extra UE. Un altro fronte sul quale l'Associazione sta lavorando è quello dell'abbattimento dell'importo medio delle garanzie.

"Sul fronte Agenzia delle Entrate continuiamo a lavorare per ulteriori chiarimenti sulla definizione di navigazione in Altomare che consente di accedere all'esenzione IVA per le attività commerciali" - ha spiegato Ezio Vannucci, Moores Rowland partner -. "Nel frattempo abbiamo realizzato un form per la dichiarazione di navigazione in Altomare che è all'approvazione dell'Agenzia e a disposizione dei Soci UCINA".

Vannucci presenterà al Monaco Yacht Show 2018 l'edizione inglese di Nautica&Fisco - Italy Tax&Yachting - la guida per diportisti e operatori realizzata dall'Agenzia delle Entrate e UCINA Confindustria Nautica.

Paolo Ravà, Presidente dell'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Genova seguito da Giuseppe Laurino, Consigliere nazionale CNDCEC con delega Attività di Impresa hanno presentato i contenuti del Protocollo di intesa siglato, alla vigilia del Salone Nautico, tra UCINA Confindustria Nautica e il Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili.

- segue

Rientrano nell'accordo, l'organizzazione congiunta ovvero il reciproco coinvolgimento in eventi scientifici, culturali e sulla fiscalità in materia di economia del mare, nautica e diporto, la realizzazione di studi con riguardo alle attività di impresa, l'analisi di specifiche problematiche tecnico-professionali che coinvolgono il settore, la redazione di proposte comuni di revisione della normativa vigente.

Carla Demaria ha concluso: "Si tratta di un accordo strategico per l'Associazione perché consentirà di coordinare l'attività di rappresentanza istituzionale dell'Associazione nazionale di categoria con il patrimonio professionale dell'Ordine dei Commercialisti oltre ad effettuare attività di formazione congiunta con gli stessi professionisti".

Al Teatro del Mare è stata ancora la vela il tema trainante della giornata. Hanno aperto le veliste del Women's Sailing Academy Team che hanno trattato la tematica della salute legata al tema dell'ambiente e del rispetto del mare.

E' seguita la presentazione di Crossing Routes che nasce per costruire "a different sailing team" con l'obiettivo di coniugare la passione per la vela con la missione che muove il progetto: dimostrare attraverso il lavoro di un equipaggio che integrare la disabilità è possibile tanto a bordo quanto nella vita quotidiana. Il progetto è stato presentato durante la Settimana velica Internazionale dell'Accademia Navale di Livorno svoltasi ad aprile di questo anno e da lì, l'equipaggio ha partecipato a diverse regate quali la "100 Miglia di Montecristo", "151 Miglia", "Rolex Giraglia 2018", "Cinque Terre National Park Regatta – Sea future", ed in ultimo alla "Palermo Montecarlo".

Il programma del Teatro del Mare è stato chiuso dalla conferenza stampa sul tema "La Polizia del Mare" a cura della Guardia di Finanza e presentata dal Generale di Brigata Francesco Mattana, Comandante Regionale Liguria, e tenuta dal Generale di Brigata, Joselito Minuto (Capo della Centrale Operativa del Comando Generale).

Nel corso della Conferenza, è stata evidenziata l'assunzione dell'impegno da parte del Corpo della Guardia di Finanza del ruolo di unica Forza di Polizia nell'ambito del sistema di sicurezza per la tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica in mare. Nello specifico, il comparto di specialità della Guardia di Finanza concorre nelle attività di soccorso in mare, coordinate dalle Capitanerie di Porto locali, nell'ambito delle attribuzioni loro assegnate, in via preminente, in materia di Polizia Marittima.

Il Secolo XIX

Appello di Toti

«Ucina-Amico, serve intesa sulla Darsena»

La concessione della Darsena nautica della Fiera - il cui affidamento è di competenza dell'Autorità di sistema portuale di Genova - Savona potrebbe essere rivista.

Ci sarebbe dunque ancora tempo per sanare lo scontro fra Ucina e il cantiere Amico & Co., che con l'ultimo rinnovo della concessione della darsena nautica si sono trovati a dividersi gli spazi, rispettivamente al 60 e 40 per cento. Si tratta di un'area in cui si svolge il Salone Nautico, davanti al padiglione "Blu". Fino a poco tempo fa era interamente assegnata ai "Saloni Nautici", la società di Ucina che gestisce l'evento. L'ingresso di Amico in Darsena non è piaciuto ad Ucina, anche se l'affidamento non mette in discussione la realizzazione del Salone. «La decisione dell'Autorità portuale - ha precisato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - è stata presa dopo che abbiamo parlato a lungo con tutti i soggetti interessati per trovare un accordo che all'ultimo non è stato finalizzato. Ma un'intesa fra le parti potrebbe anche sostituire la delibera. Penso che ci siano ancora i margini per parlare di una riorganizzazione».

Se ci fosse un'intesa si potrebbe arrivare ad una divisione a metà. «Penso sia importante avere a Genova anche la manutenzione di tutti gli yacht di grossa taglia (che fa Amico, ndr) ma questo non vuol dire che non si farà il Salone - è il parere espresso dal sindaco di Genova, Marco Bucci -. Tutte le aree della nuova darsena sono disponibili per il Salone». Condivido «il pensiero di Toti», ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini.

«Stiamo dialogando con Ucina, sono sicuro che troveremo un'intesa», ha spiegato l'imprenditore Alberto Amico, socio di Nautica Italiana, che oggi presenterà a Montecarlo un progetto di sviluppo proprio per la Darsena.

- M.D.A.

GENOVA LA 58ESIMA EDIZIONE

Nuovo record al Salone nautico più 16-18% i visitatori

● **GENOVA.** Genova ritrova il sorriso dopo il crollo del ponte Morandi, anche se per pochi giorni, grazie al Salone Nautico. La 58esima edizione della kermesse che per sei giorni ha animato la fiera chiude con il record di visitatori, 175mila, tra il 16 e il 18% in più rispetto all'anno scorso. Una conferma della ripresa del settore, tornato a crescere da tre anni, ma anche dell'attenzione per la città colpita dalla tragedia dello scorso 14 agosto, che ha portato tra i padiglioni diversi ministri e, per la prima volta nella storia della manifestazione, un capo dello Stato.

Per Carla Demaria, la presidente di Ucina Confindustria Nautica che organizza l'evento, c'è di che essere soddisfatti. «Espositori che non erano presenti sono venuti in visita e a dire che il prossimo anno parteciperanno», rivela snocciolando i dati di questa edizione dei record. Un Salone «sempre più internazionale», sottolinea, con le presenze straniere che superano il 30% rispetto allo scorso anno. Più del Salone di Cannes, che lo scorso anno ha dichiarato 56mila visitatori, il 50% dei quali dall'estero. «E la metà di 56 mila fa meno del 33% di 175mila», osserva Demaria.

Soddisfatti anche gli espositori, che parlano di una «clientela di qualità», e si dicono pronti ad ampliare gli spazi il prossimo anno.

Mattioli a Genova: troppa dispersione tra vari ministeri

GENOVA – Il presidente della Federazione del Mare Mario Mattioli ha rappresentato il cluster marittimo italiano alla cerimonia di apertura del 58° Salone Nautico Internazionale di Genova, punto di riferimento internazionale per l'intero settore.

“Ho voluto essere qui – ha dichiarato il presidente Mattioli – in quest'anno così difficile per la città, proprio per sottolineare la vicinanza e la partecipazione di tutto il sistema marittimo a Genova e ai suoi operatori, rappresentati oggi da quelli della nautica, vera eccellenza italiana che con grande capacità e determinazione sta mantenendo la sua posizione di leader nel mondo”.

“Il Salone deve essere l'occasione per riflettere una volta di più – ha detto ancora – sul ruolo strategico per lo sviluppo italiano delle attività marittime. Il mare infatti continua ad alimentare uno dei sistemi produttivi tra i più rilevanti e vitali del Paese, un sistema che procura lavoro, direttamente o indirettamente, a 470mila occupati in attività industriali, manifatturiere e terziarie: attività cui la nautica dà un rilevante contributo, costituendone il 20%. Oggi è più che mai indispensabile – ha concluso Mattioli – un efficace coordinamento amministrativo tra competenze ormai disperse tra svariati dicasteri, con una adeguata attenzione al settore in sede politica e la creazione di un quadro di comando ben funzionante”.

The Medi Telegraph

Decreto Genova, spunta un tetto all'autonomia finanziaria per il porto

Genova - Passa da 100 a 20 milioni la dote che il governo intende lasciare all'Authority: nelle prime stesure veniva concesso il 3% delle entrate.

Genova - L'Autonomia al 3% per l'Autorità di sistema portuale che comprende i porti di Genova e Savona, potrebbe sparire dal decreto Genova. Lo rivelano diverse fonti qualificate al MediTelegraph, confermando che l'impianto delle ultime versioni circolate nei giorni scorsi, sta cambiando.

Sull'autonomia al 3%, concessa all'Authority guidata da Paolo Signorini, il governo avrebbe posto un tetto di 20 milioni di euro. Si tratterebbe di una limitazione pesante: senza il nuovo vincolo - pare importo dal Mef - a Genova sarebbero rimasti un centinaio di milioni di euro all'anno. Così le risorse vengono limitate a 20 milioni.

Non solo: il finanziamento al sesto lotto del Terzo valico (oltre 700 milioni di euro) sarebbe stato eliminato dal decreto in attesa di una valutazione del Mit.

Attualmente sono in corso riunioni a Roma tra gli esponenti e i tecnici del governo anche per trovare le coperture che la Ragioneria dello Stato pretende prima di rilasciare la bollinatura.

The Medi Telegraph

Decreto Genova, Aspi diventa «responsabile dell'evento»

Genova - Il radar della politica situa il “decreto Genova” tra gli uffici del ministero dell’Economia e quelli della Ragioneria dello Stato. I conti delle coperture, dopo l’*impasse* legislativo, sono l’ultimo scoglio da superare e i due partiti di governo non escludono sorprese in negativo

Genova - Il radar della politica situa il “decreto Genova” tra gli uffici del ministero dell’Economia e quelli della Ragioneria dello Stato. I conti delle coperture, dopo l’*impasse* legislativo, sono l’ultimo scoglio da superare e i due partiti di governo, visti i rapporti già tesi con il ministero di Giovanni Tria, non escludono sorprese in negativo. Il premier e i due vicepremier si spongono per l’ultimo rinvio: «Domani (oggi per chi legge) sarà al Quirinale». Andare oltre sarebbe rischioso: le opposizioni rumoreggiano, il governatore Giovanni Toti non nasconde la sua perplessità: «Bisognerebbe chiedere ai grillini perché nominare un commissario da 200mila euro quando Bucci l’avrebbe fatto gratis. Tutte queste ipotesi su un decreto di cui non c’è ancora traccia sono una cosa inquietante». E il sindaco di Genova ragiona sui ritardi che si accumulano: «Se ci dessero l’ok, il primo ottobre noi potremmo partire». Ma nell’incontro del pomeriggio (sull’Ilva) tra il governatore, il sindaco e Di Maio il tema non è stato affrontato, a conferma delle tensioni tra gli enti locali e il M5S.

CONTE E DI MAIO: È IN ARRIVO

Mentre il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, era a Genova al Salone nautico, il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha dettato l’ultimo rinvio: «Domani (oggi per chi legge) sarà sul tavolo di Mattarella» e anche il vice primo ministro Matteo Salvini ha ribadito l’ordine delle priorità: «**Manderemo al Quirinale il decreto Sicurezza un’ora dopo quello su Genova**». Nel pomeriggio, anche l’altro vicepremier, Luigi Di Maio, a Genova per l’incontro su Ilva, confermava la data. Aggiungendo poi che «farà anche giustizia, perché ci sono dei responsabili, si chiamano Autostrade e gli faremo solo mettere i soldi. Credo che la comunità intenzionale apprezzi che non lo facciamo ricostruire a chi lo ha fatto crollare». Nella bozza di decreto si indica Autostrade come “responsabile dell’evento” e pertanto destinata a pagare. «Il commissario - ha aggiunto Di Maio - avrà i poteri per fare subito tutto, non nel sistema di leggi che avrebbe ritardato moltissimo. Deciderà il commissario, secondo me il ponte deve essere ricostruito da un’azienda di Stato». Parole che riflettono il testo delle bozze circolanti sino a ieri. ma la questione è più complessa: se Autostrade non avrà la direzione dei lavori, potrebbe rientrare in un’associazione temporanea di imprese.

L’EUROPA: I RITARDI? SONO DI ROMA

Il decreto, infatti, rimanda al commissario la scelta sui realizzatori dell’opera e concede ampi poteri per evitare la gara e arrivare ad un affidamento diretto.

The Medi Telegraph

«Mit contrario»: cancellato il Terzo valico dal decreto Genova / DOCUMENTO

Genova - Nell'ultima bozza non c'è più l'articolo sui finanziamenti al sesto lotto. Una nota chiarisce: il ministero di Danilo Toninelli è contrario.

Genova - Nell'ultima versione del testo del decreto Genova che circola nei palazzi romani e di cui il *MediTelgraph* è venuto in possesso, viene chiarito il giallo del Terzo valico.

L'opera sembrava fosse stata inserita in alcune bozze dei giorni scorsi. Era previsto il finanziamento del sesto lotto del Terzo valico per un valore di 791 milioni di euro. Il testo però è durato poco e nei documenti che in queste ore sono al vaglio dei diversi ministeri e della presidenza del Consiglio, l'opera è stata eliminata. **Nel testo viene evidenziato in colore verde che a decidere di eliminare l'articolo che assegnava alla ferrovia i soldi per il completamento, sarebbe stata la contrarietà del Mit, il ministero dei Trasporti guidato da Danilo Toninelli.**

Toti in pressing: «Ritardo nei fondi sarebbe un grave danno per Genova»

«Il Terzo Valico deve andare avanti e con convinzione. Oggi non solo sono stati espunti i soldi, così si legge nelle indiscrezioni perché nessuno ha visto il decreto, dell'anticipo per accelerare le opere ma anche il quinto lotto che è già stato approvato dal Cipe e bollinato dalla Corte dei Conti è ancora fermo al ministero delle Infrastrutture in attesa di quella verifica costi-benefici che questo governo ha voluto innescare e di cui a mio modo di vedere non c'era alcun bisogno». **Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, a margine della giornata conclusiva del Salone Nautico di Genova, commenta così le indiscrezioni secondo cui dalla bozza del Decreto Genova sarebbe scomparso il finanziamento aggiuntivo da 791 milioni destinato al Terzo Valico.** «Il ritardo nell'erogazione di quei fondi - aggiunge Toti - se dovesse comportare anche un minimo ritardo nei lavori del Terzo valico sarebbe un ulteriore imperdonabile danno per la città di Genova prodotto dalle politiche di questo governo che non comprendo». L'augurio è che «si sblocchi il miliardo e 150 milioni del quinto lotto già approvato» ed entrino nel Decreto Genova «almeno in fase di conversione» i fondi ulteriori per il Terzo valico «per accelerare i lavori». E infine «che lo stesso decreto venga pubblicato visto che lo stiamo aspettando ormai da un tempo piuttosto imbarazzante».

The Medi Telegraph

Marittimi, Mattioli: «Toninelli vuole mantenere costante l'assetto normativo»

Roma - Incontro tra il numero uno degli armatori e il ministro sui problemi del settore: «Saranno assicurate le linee guida comunitarie, per assicurare chiarezza e certezza per gli operatori e per i loro ingenti investimenti».

Genova - Ieri il presidente di Confitarma Mario Mattioli, ha incontrato il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli.

«Nel corso dell'incontro, caratterizzato da un clima positivo e cordiale, sono state trattate le varie tematiche del settore marittimo e, in particolare, l'importante ruolo della flotta mercantile italiana per l'intero sistema logistico del Paese - rende noto Confitarma - Il presidente Mattioli ha sottolineato l'esigenza di mantenere inalterato il livello di competitività della flotta, per poter proseguire il cammino virtuoso che negli ultimi venti anni ha generato evidenti effetti positivi sull'economia e l'occupazione del settore con le rilevanti ricadute sull'indotto e benefici per tutto il Paese. Il Ministro Toninelli ha confermato l'attenzione per il settore, sottolineando la volontà di mantenere costante l'assetto normativo che regola la navigazione marittima secondo le linee guida comunitarie, per assicurare chiarezza e certezza per gli operatori e per i loro ingenti investimenti».

- segue

Il problema di fondo è che Autostrade, **in quanto (tuttora) concessionario potrebbe già partire con la progettazione e i lavori**. Mentre il commissario, per escludere Autostrade, dovrebbe ricorrere ad una gara o quantomeno ad una procedura comparativa con più di un candidato, ai sensi delle norme europee. Ma ieri da Bruxelles la Commissione ha respinto le accuse di aver posto ostacoli: la legislazione europea prevede «procedure d'urgenza» per casi come quello del Morandi: «c'è flessibilità nelle regole in caso di emergenza». Ma l'esecutivo non ha avuto più contatti dopo una riunione del 13 settembre.

ITALFERR E IL PONTE DI TONINELLI

Rispetto alle aziende che potrebbero subentrare ad Autostrade nella progettazione del ponte, ieri una nota del gruppo Ferrovie dello Stato ha riportato in auge la candidatura di Italferr: «In ragione della mission aziendale Italferr potrà mettere a disposizione le proprie conoscenze tecniche, **nella progettazione e nella direzione e supervisione (...) dei lavori del nuovo ponte autostradale di Genova**». Il ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli è furioso con i tecnici Mef: «Stanno rallentando apposta ogni passaggio», dice ai suoi. E in serata su Facebook critica come «qualche ignorante» chi ha fatto ironia sulla sua idea di un ponte «multifunzionale» e fa l'esempio del ponte di Galata a Istanbul (nel centro storico): «Non voglio sponsorizzare nessun progetto specifico per Genova. Ripensare le opere pubbliche - scrive il ministro - significa abbattere il più possibile il loro impatto ambientale». E sui candidati al ruolo di commissario, su cui Lega e M5S non hanno ancora un accordo, sarebbe già uscito di scena Rodolfo De Dominicis, presidente di Uirnet, circolato nelle ultime ore.

Autostrade esclusa L'aiuto al porto cala da 95 a 20 milioni

Cosa c'è nel decreto: meno poteri in deroga al commissario
Il veto M5S cancella l'inserimento del Terzo Valico dal testo

Mario De Fazio
Emanuele Rossi / GENOVA

La "formula" del governo giallo-verde per estromettere completamente Autostrade da demolizione e ricostruzione del nuovo ponte è stata trovata. Ma non sarebbe l'unica novità dell'ultima bozza del tanto atteso "decreto Genova". Sparito con un tratto di penna l'anticipo dei fondi per il sesto lotto del Terzo Valico, sono cambiate le cifre per portualità e trasporto pubblico, così come la definizione delle misure di sostegno per le imprese danneggiate dal crollo di Ponte Morandi

AUTOSTRADE FUORI DA TUTTO

L'ultima bozza del decreto Genova mantiene - almeno sulla carta ma aprendo a scenari giuridici del tutto imprevedibili - la promessa fatta dal vicepremier Di Maio: «Autostrade non toccherà una singola pietra».

La dicitura, inserita dopo un estenuante lavoro politico-giuridico e su cui Cinquestelle e Lega hanno trovato l'intesa, è esplicita: al comma 7 dell'articolo 1, si legge che «il commissario straordinario affida progettazione, demolizioni, conferimenti in discarica, espropriazioni e ricostruzione del sistema viario ad una società che non abbia alcuna partecipazione, diretta o indiretta, in società concessionarie di strade a pe-

daggio, ovvero sia da queste ultime controllata o, comunque, ad esse collegate». Non c'è il nome di Autostrade ma il riferimento è cristallino: chi demolisce i tronconi del Morandi e ricostruisce il nuovo ponte non dovrà avere nulla a che fare con Aspi. Nello stesso articolo la possibilità del commissario di affidare i lavori in deroga cambia formulazione. Se prima si specificava che il commissario «opera in deroga ad ogni disposizione di legge», fatto salvo il rispetto dei vincoli Ue, nella bozza successiva si legge che «opera in deroga ad ogni disposizione di legge extrapenale». In più, forse per cautela, Autostrade non è più solo definita "responsabile dell'evento" (cioè del crollo) ma si premette che Aspi è "responsabile del mantenimento in assoluta sicurezza e funzionalità dell'infrastruttura concessa".

FONDI PER PORTO E TRASPORTO

Sul sostegno al porto di Genova-Savona, le cifre che ballano nel decreto sono state modificate, con la sensazione di una coperta che, tirata da un lato, ne scopre un altro. Il "bastone", che riguarda tutta la città, è l'inserimento di un tetto alla quota di riparto del gettito Iva del 3%: non potrà superare i 20 milioni, a fronte di un calcolo che ne prevederebbe circa 95. La "carota" riguarda il sostegno agli autotrasportato-

ri: se in precedenza i fondi stanziati erano 5 milioni l'anno per il triennio 2018-2020, si sarebbe passati a 20 milioni per il 2018 e a 80 milioni sia per il 2019 che per il 2020. Restano invariate le somme previste per ottimizzare i flussi logistici dello scalo: 8 milioni per quest'anno, 15 per il prossimo, 7 per il 2020. Sul trasporto pubblico, invece, sono inalterati i 20 milioni destinati alla Regione per il rinnovo del parco mezzi mentre ai 22,5 milioni per il 2019, destinati al trasporto pubblico locale e regionale, ne sarebbero stati aggiunti altri 5.

MISURE PER LE IMPRESE

Anche qui, le bozze del "decreto Genova" hanno modificato il quadro. Solo le imprese della zona rossa potranno scegliere tra recuperare subito la differenza di fatturato (rispetto al 2017) nel periodo tra il 14 agosto all'entrata in vigore del decreto, con un tetto massimo di 200 mila euro, oppure una serie di agevolazioni fiscali. Le altre imprese danneggiate (per almeno il 25% del fatturato) che sono fuori dalla "zona rossa" ma in una "zona franca" - che sarà perimetrata dal commissario delegato all'emergenza, cioè il governatore Toti - potranno usufruire solo degli sgravi su imposte sui redditi, regionali e comunali, compresa l'esen-

- segue

zione del versamento dei contributi previdenziali.

STOP AL TERZO VALICO

Dall'ultima bozza l'anticipo dei 791 milioni di euro per il sesto lotto del Terzo Valico dei Giovi è stato eliminato. Anzi, il governo ha letteralmente messo "cancellato" con una riga il comma 3 dell'articolo 15. Tra parentesi, nell'ultima bozza, si legge un appunto emblematico: "Mit contrario", dove per Mit si intende il Ministero dei trasporti. Nonostante il tentativo della Lega di inserire il Terzo Valico nel decreto, per anticipare quei fondi già stanziati dal Cipe ed evitare ulteriori ritardi su un'opera infrastrutturale decisiva, il veto pentastellato ha avuto la meglio. —

Solo le imprese della zona rossa potranno scegliere fra il rimborso o le agevolazioni fiscali

Crescono di 5 milioni i finanziamenti destinati al trasporto pubblico locale

LE MODIFICHE



Ruolo del commissario

Nell'ultima bozza è inserita l'esclusione totale di Autostrade dalla demolizione e dalla ricostruzione



Portualità

Per il sostegno al porto viene introdotto un tetto di venti milioni di euro al riparto del gettito Iva del 3% ma vengono aumentati a 180 milioni (invece di 15) i fondi per l'autotrasporto.



Sostegno alle imprese

La differenza di fatturato (fino a 200 mila euro) potrà essere chiesta soltanto dall'aziende in zona rossa. Per le altre della città metropolitana sgravi fiscali.



Trasporto pubblico

Aumentato di 5 milioni il finanziamento per il trasporto pubblico locale e regionale.



Terzo Valico

Dal decreto è sparita l'anticipazione di 791 milioni di euro per il sesto lotto dei lavori del Terzo Valico, inizialmente introdotto per evitare ritardi sull'opera.

PUNTI DI VISTA

ASSURDO AVERE DUBBI SUL TERZO VALICO

Fabio Capocaccia

Da alcuni giorni (legge speciale per Genova), sembra riprendere vigore la corrente di pensiero contraria alle grandi opere, Terzo Valico incluso. Come noto, sia Toti che Bucci hanno proposto di inserire nel testo della legge un finanziamento per l'anticipata conclusione - anticipata rispetto alla prevista scadenza del 2022 - del Terzo Valico, per consentire a Genova di recuperare nuovo traffico dopo le drammatiche difficoltà dei prossimi 2-3 anni: tanto ci vorrà per ricostruire il ponte Morandi. Ma qualcuno non è d'accordo.

Ho sentito più volte sostenere che il rilevante impegno economico non sarebbe giustificato dalla riduzione dei tempi di percorrenza sulle tratte Genova-Milano, o Genova-Torino. Sei miliardi di euro per far risparmiare sei e no 15 minuti ai nostri pendolari: ne vale veramente la pena? Oppure avvicinare Genova a Milano e Torino per favorire l'integrazione economica con realtà più innovative e dinamiche: utile e salutare, ma giustifica i sei miliardi?

In realtà, le ragioni sono soprattutto altre, e sono essenzialmente legate al traffico merci, e al futuro del porto di Genova. Il porto di Genova, 1° in Italia e 2° nel Medi-

terraneo, è l'unico a essere separato dal suo hinterland naturale da una catena montuosa. Nel 1853 il Regno di Sardegna inaugurava una delle prime linee ferroviarie italiane, la Torino-Genova, per varcare l'Appennino e collegare il porto. Pendenza elevata: 35 per mille, 3 locomotori per ogni treno. Trenta anni più tardi l'espansione del porto (1875: Molo Duca di Galliera) rendeva insufficiente la linea, e si realizzava il Secondo Valico: la "succursale dei Giovi". Era il 1889. Già ai primi del Novecento si profilò la necessità di modernizzare ulteriormente la tratta, con un Terzo Valico, di cui il genovese ingegner Carlo Alberto Navone presentò nel 1906 un progetto di dettaglio, con nuove gallerie e minori pendenze. Non se ne fece nulla. Come tutti sanno, il progetto del Terzo Valico venne avviato sì, ma un secolo dopo, a rimorchio dell'Europa. Nel 1996 infatti l'Unione Europea aveva inserito il Corridoio 24 Genova-Rotterdam nella famosa "lista di Essen", 10 anni dopo ribattezzata l'EN-T: e il Corridoio include il Terzo Valico. Nel 2016 la Svizzera inaugura il traforo del Gottardo con la cosiddetta Galleria di Base: un valico trasformato in "linea di pianura" con velocità di progetto di 200km/h. A questo punto sembra tutto fatto: i "treni europei" viag-

giano sul Corridoio senza ostacoli. Domanda: da Rotterdam fino a Genova? Nossignori, in assenza del Terzo Valico, i treni europei si fermano in pianura padana. E da Milano diventa ancora più conveniente utilizzare, per l'import/export con l'Oltreoceano, i porti del Nord Europa invece che la vicina Genova, nonostante l'allungamento dei percorsi via terra e via mare.

Ma che cosa si intende per "treno europeo"? Perché Genova è oggi esclusa? La Rete Ten-T sarà, quando completata, totalmente percorribile dai "treni europei", definiti in termini molto precisi da tre condizioni: Lunghezza massima 750m - Peso trainato 2000 tonn - Sagoma delle gallerie "Gabarit 400", che abilita il transito dei Containers fuori sagoma. Le due linee attuali (ottocentesche: del 1853 e 1889) non soddisfano nessuna delle tre condizioni: oggi i treni europei devono, per raggiungere il porto di Genova, attestarsi su un interporto (ad es. Rivalta Scrivia), venire spezzati in due o tre tronconi da avviare, ciascuno con 2 locomotori, sulle linee attuali; inoltre scaricare i containers fuori sagoma (oggi il 20% del totale), metterli a parco, per poi caricarli su camion.

Sì dirà: ma come ha fatto Genova a sopravvivere fino ad oggi? Per rispondere, ba-

sta guardare la quota su ferrovia delle merci del porto: 7% contro una media nazionale del 18% e punte (ad es. Spz) del 33%. Quindi: le merci del porto di Genova viaggiano oggi quasi tutte su camion, con conseguenze sulla congestione e sull'ambiente che dovrebbero giustamente preoccupare proprio coloro che oggi mettono in dubbio l'utilità del Terzo Valico. Un semplice calcolo: se la quota su ferrovia passasse dall'attuale 7% al 20% (nuovo Piano Regolatore del porto) si eliminerebbero dalle strade oltre 500 camion al giorno.

Analisi costi/benefici? Nessun problema, a parte la perdita di tempo: un aumento del 10% del traffico del porto consentirebbe al Paese di recuperare il costo dell'investimento in meno di 5 anni. E il 10% non è facile ottimismo: il Terzo Valico consentirà di posizionare Genova come capolinea naturale della Via della Seta per il Mediterraneo. A questo punto mettiamo pure nel conto anche i famosi 15 minuti risparmiati dai treni passeggeri: il porto rilanciato sarebbe l'espressione, non della sola Liguria, ma della Macroregione del Nord Ovest che vedrebbe così facilitata la comunicazione tra i suoi capoluoghi, come da tempo sostengono le tre Regioni. —

L'autore è presidente dell'Istituto Internazionale delle Comunicazioni

Il Secolo XIX

Confitarma

Normativa shipping asse Toninelli-Mattioli

Il ruolo della flotta mercantile italiana nel sistema logistico del Paese è stato al centro di un incontro, a Roma, tra il presidente della Confitarma, Mario Mattioli, e il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli. Mattioli ha sottolineato l'esigenza di mantenere inalterato il livello di competitività della flotta, per proseguire il cammino virtuoso che negli ultimi 20 anni ha generato effetti positivi sull'economia e l'occupazione del settore. Toninelli ha confermato l'attenzione per il settore, sottolineando la volontà di mantenere costante l'assetto normativo che regola la navigazione marittima secondo le linee guida comunitarie, per assicurare chiarezza e certezza per gli operatori e per i loro ingenti investimenti.

Informazioni Marittime

Toninelli, "Regole navigazione vanno tenute costanti"

Il ministro dei Trasporti ha incontrato il presidente Confitarma, Mario Mattioli

La navigazione marittima non ha bisogno di essere modificata, il suo assetto normativo va «mantenuto costante, secondo le linee guida comunitarie, per assicurare chiarezza e certezza per gli operatori e per i loro ingenti investimenti». Lo ha detto il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, che lunedì ha incontrato il presidente di Confitarma, Mario Mattioli.

Bilaterale «positivo e cordiale», si legge in una nota dell'associazione armatoriale. Sono state trattate le varie tematiche del settore marittimo e, in particolare, il ruolo della flotta mercantile italiana per il sistema logistico del Paese. Mattioli ha sottolineato l'esigenza di mantenere inalterato il livello di competitività della flotta «per poter proseguire il cammino virtuoso che negli ultimi venti anni ha generato evidenti effetti positivi sull'economia e l'occupazione del settore con le rilevanti ricadute sull'indotto e benefici per tutto il Paese».

Lo sconcerto di imprenditori e portuali: «Ora serve un pieno sostegno per la città ferita»
L'ira di Signorini: «Spero si possa ancora cambiare». Pd e Forza Italia sulle barricate

Ma l'attesa accende la protesta «Tutti pronti a partire per Roma»

IL CASO

Mario De Fazio
Matteo Dell'Antico / OENOVA

Le perplessità su tempi e contenuti del "decreto Genova" si tramutano in scontento, preoccupazione, persino rabbia nel giro di un pomeriggio. Istituzioni locali genovesi sbottano contro il tira e molla sulle misure che il governo gialloverde sta per mettere in campo per il post crollo di Ponte Morandi.

L'ennesimo rinvio del via libera al testo per l'approdo al Quirinale mandano in fibrillazione un'intera comunità. Ma a farsi strada ieri è stato anche il timore che le ultime modifiche penalizzino il tessuto economico e produttivo genovese. «Non accetteremo un decreto a metà», tuona in mattinata il sindaco, Marco Bucci, a cui non interessa tanto l'attesa di un giorno in più del decreto, quanto il rispetto dei contenuti concordati con il governo alla sua presenza. Ieri, di fronte ad un'assemblea in Valpolcevera, ha ribadito di essere pronto a tornare a Roma: «Abbiamo chiesto garanzie sugli aiuti alle imprese, sulla base del fatturato perso dopo il 14 agosto. Se non ci sono torneremo a Roma, anche in barca come aveva fatto Garibaldi». A Bucci interessa soprattutto avere un commissario con cui parlare della ricostruzione: «Noi un progetto ce l'abbiamo. È quello del ponte di Piano, ma ingegnerizzato. Lo farebbe un consorzio di imprese, con dentro la Fagioli, Fincantieri e anche Autostrade che deve pagare. Saremmo

pronti anche da ottobre, anzi, guardiamo tutti il Morandi e da ottobre non ci vediamo le gru vuol dire che qualcosa non va».

Anche il segretario generale della Cgil, Susanna Camusso, presente all'assemblea convocata proprio dal sindacato, condivide la linea degli enti locali: «Il decreto non c'è ancora. Ma si deve decidere che la ricostruzione viene prima delle discussioni sugli assetti di proprietà dei monopoli naturali in Italia. Discussione che si deve fare ma non basata su buoni e cattivi o sui processi sommari».

Anche il fronte del porto è caldo. «Mi auguro che in sede di conversione i fondi destinati al porto possano aumentare: 20 milioni di euro, è evidente, sono pochi», dice Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona. Per il numero uno del più importante scalo d'Italia la situazione «può ancora cambiare». Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica del porto di Genova, incarna tutta la preoccupazione e la rabbia di cui quotidianamente opera in banchina. I camalli «hanno registrato un pesante calo di lavoro dopo lo scorso 14 agosto. Qualcuno deve pagare questo enorme danno che il porto sta subendo. I fondi per Genova devono essere sufficienti altrimenti avremo un enorme problema». Ad esprimere stupore e perplessità sugli aiuti concessi al porto è anche Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti. «Non comprendo - dice il presidente degli agenti marittimi italiani - il tetto fissato a 20 milioni di euro su un'Iva al 3%: il gettito generato dallo scalo

genovese arriva a 3,4 miliardi, i conti non tornano». Soddisfatto invece il settore dell'autotrasporto. Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, approva «l'analisi e lo sforzo del governo». Gli industriali genovesi, a partire dai rappresentanti del cluster marittimo, sono pronti a scendere in piazza per protestare. L'annuncio è stato fatto dal presidente di Confindustria, Giovanni Mondini. Si tratterebbe della seconda volta nella storia dell'associazione genovese dopo che nel 2009 gli imprenditori sono scesi in corteo per chiedere di avviare i lavori del Terzo valico. «Sono pronto a scendere di nuovo in strada e protestare. Chiediamo un nuovo ponte nel minor tempo possibile e la politica non mi sembra sta facendo del suo meglio. Tutto il Nord-Ovest rischia una crisi economica senza precedenti», dice l'imprenditore Giovanni Calvini, ex presidente di Confindustria che ha guidato proprio nel 2009 il corteo a favore del Terzo valico.

Le opposizioni, Pd e Forza Italia in testa, sono scatenate. I Democratici, insieme alla lista Crivello, hanno simbolicamente occupato l'aula del Consiglio comunale durante la seduta di ieri. «Il Governo continua a dimostrare disinteresse per Genova e continua a non dare risposte - dicono - Bucci e Toti alzino la voce e il viceministro Rixi scelga se preferisce mantenere la poltrona o lottare per la città». La deputata dem, Raffaella Paita, parla di «un governo di pagliacci, non solo dilettaanti allo sbaraglio» e anche da Forza Italia i toni sono duri: «Il governo ha perso il senso del tempo e della dignità

- attaccano i deputati forzisti - Mulè, Cassinelli, Bagnasco e Gagliardi - Genova non ha più tempo da sprecare». —

Ravenna: AdSp incontra Alsea e Arsi

Nuove collaborazioni con il sistema produttivo lombardo

RAVENNA – La sede dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale di Ravenna ha ospitato un incontro promosso dall’Associazione ravennate degli spedizionieri internazionali (Arsi) con l’Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori (Alsea) che rappresenta 700 aziende della Lombardia.

L’evento fa seguito all’iniziativa, in corso da tempo da parte di Arsi, volta a rappresentare il territorio portuale ravennate e le sue professionalità alle varie componenti logistiche del Paese che aderiscono a Fedespedi.

All’incontro hanno preso parte Daniele Rossi, presidente dell’AdSp accompagnato dal segretario generale Paolo Ferrandino; il presidente di Arsi, Danilo Belletti; Alessandra Riparbelli consigliere di Arsi; Betty Schiavoni e Andrea Cappa, rispettivamente presidente e segretario generale di Alsea; Marco Migliorelli, consigliere nazionale di Fedespedi e Confetra.

“Si è trattato di un incontro operativo – ha dichiarato Belletti – durante il quale il presidente Rossi ha potuto illustrare le opportunità che possono svilupparsi con l’avvio dell’approfondimento dei fondali a -12,50 metri e con la realizzazione delle aree per la logistica”.

Per Marco Migliorelli “questi incontri sono indispensabili per confrontarsi sulle esperienze logistiche ed al contempo divulgare l’immagine portuale ravennate caratterizzata da elementi unici per infrastrutture e professionalità, anche in divenire, che di certo possono attrarre merci ed imprenditori sensibili alle opportunità logistiche più diversificate ed articolate”.

Betty Schiavoni, presidente di Alsea, ha invece detto che si è trattato “di una visita che abbiamo fatto con piacere anzitutto perché per la nostra associazione tutti i porti italiani sono importanti. I porti non devono lavorare per guadagnare traffici a discapito di un altro porto italiano, ma occorre ragionare come un insieme per andare a recuperare traffici da altri Paesi. Ciò vale ovviamente anche per Ravenna che troppo spesso quando si parla di trasporto merci non viene tenuta nella giusta considerazione. Si tratta di una anomalia

- segue

se pensiamo che Ravenna è il principale porto italiano per le rinfuse solide, così come abbiamo potuto ammirare nel corso della visita che abbiamo trovato molto interessante. Abbiamo poi apprezzato, oltre alla squisita accoglienza dei colleghi di Ravenna e dell'AdSp, i programmi di sviluppo del porto che rendono Ravenna una opportunità per chi vive di trasporto merci”.

Infine, il presidente dell'Autorità di Sistema, Rossi, ha dichiarato che “con Alsea e Arsi abbiamo avviato un percorso molto pratico. Non solo abbiamo presentato quello che può offrire oggi il porto di Ravenna e quello che offrirà domani, ma abbiamo puntato anche sulla elasticità di una piattaforma logistica capace di interagire con il cliente proponendo anche soluzioni ad hoc. Per questo motivo sono grato ai rappresentanti di Arsi, a Schiavoni e Cappa per darci la possibilità di salire a Milano per presentare la nostra capacità operativa agli associati Alsea”.

Autorità di Sistema portuale, si è tenuto oggi l'incontro con Alsea e Arsi

«Nuove collaborazioni con il sistema produttivo lombardo»

La sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale ha ospitato un incontro promosso dall' Associazione Ravennate degli Spedizionieri Internazionali (ARSI) con l' Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori (ALSEA) che rappresenta 700 aziende della Lombardia. L' evento fa seguito all' iniziativa, in corso da tempo da parte di ARSI, volta a rappresentare il territorio portuale ravennate e le sue professionalità alle varie componenti logistiche del territorio nazionale che aderiscono a Fedespedi. All' incontro hanno preso parte Daniele Rossi, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, con il Segretario Generale Paolo Ferrandino, Danilo Belletti, Presidente ARSI, Alessandra Riparbelli consigliere di ARSI, Betty Schiavoni e Andrea Cappa, rispettivamente Presidente e Segretario Generale di ALSEA, Marco Migliorelli, consigliere nazionale di Fedespedi e Confetra. "Si è trattato di un incontro operativo - spiega Danilo Belletti - durante il quale il Presidente Rossi ha potuto illustrare le opportunità che possono svilupparsi con l' avvio dell' approfondimento dei fondali a -12.50 metri e con la realizzazione delle aree per la logistica". Per Marco Migliorelli " questi incontri sono indispensabili per confrontarsi sulle esperienze logistiche ed al contempo divulgare l' immagine portuale ravennate caratterizzata da elementi unici per infrastrutture e professionalità, anche in divenire, che di certo possono attrarre merci/imprenditori sensibili alle opportunità logistiche più diversificate ed articolate ". "Si è trattato - commenta Betty Schiavoni, Presidente di ALSEA - di una visita che abbiamo fatto con piacere anzitutto perché per la nostra associazione tutti i porti italiani sono importanti. I porti non devono lavorare per guadagnare traffici a discapito di un altro porto italiano ma occorre ragionare come un insieme per andare a recuperare traffici da altri Paesi Ciò vale ovviamente anche per Ravenna che troppo spesso quando si parla di trasporto merci non viene tenuta nella giusta considerazione. Si tratta di una anomalia se pensiamo che Ravenna è il principale porto italiano per le rinfuse solide, così come abbiamo potuto ammirare nel corso della visita che abbiamo trovato molto interessante. Abbiamo poi apprezzato, oltre alla accoglienza squisita dei colleghi di Ravenna e dell' Autorità di Sistema Portuale, i programmi di sviluppo del porto che rendono Ravenna una opportunità per chi vive di trasporto merci". "Con ALSEA e ARSI - dichiara il Presidente Rossi - abbiamo avviato un percorso molto pratico. Non solo abbiamo presentato quello che può offrire oggi il porto di Ravenna e quello che offrirà domani, ma abbiamo puntato anche sulla elasticità di una piattaforma logistica capace di interagire con il cliente proponendo anche soluzioni ad hoc. Per questo motivo sono grato ai rappresentanti di ARSI, a Schiavoni e Cappa per darci la possibilità di salire a Milano per presentare la nostra capacità operativa agli associati ALSEA".

Nel porto di Ancona ricco “Crociera day”

ANCONA – È stato un bellissimo “Crociera day” quello recente nel porto di Ancona. Due navi per realizzare il sogno di un viaggio in mare sono sbarcate al terminal crociere: Msc Sinfonia da Dubrovnik, in Croazia, poi ripartita per Venezia (la grande compagnia ha programmato quest’anno 20 toccate nello scalo dorico e questa è stata la penultima, su un totale delle 38 della stagione 2018). Da Venezia è stato un piacevole ritorno a casa per questa nave specializzata nelle crociere di lusso. È stata, infatti, costruita nel 2015 da Fincantieri nel cantiere dorico, con una dimensione di 142 metri di lunghezza e 18 di larghezza. Le Lyrial è stata disegnata per far vivere ai 265 passeggeri l’esperienza di uno yacht privato nelle 122 stanze, con una vista mozzafiato dal Ponte sole, dal salone e dal terrazzo panoramico.

Tutti i crocieristi hanno potuto visitare Ancona, autonomamente o accompagnati da guide turistiche specializzate, il centro storico, i musei, Pinacoteca, Passetto, Duomo e poter usufruire del pacchetto “From Tiziano to Tiziano”, il walking tour nella città storica legato alla presenza della prima pala firmata dal Tiziano, la Pala Gozzi, e di una delle ultime, la Crocifissione. C’è chi invece è andato alla scoperta delle Marche grazie alle escursioni organizzate in diverse località.

I crocieristi hanno avuto a disposizione i servizi di “Welcome to Ancona”, il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio di Ancona, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici, fra cui Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Comune di Ancona, Regione Marche. In funzione anche il Punto informativo della Regione Marche che si trova nei vecchi Magazzini del sale, all’entrata del porto.

“Stiamo vivendo una bella stagione per le crociere nel porto di Ancona – ha commentato Rodolfo Giampieri, presidente dell’Autorità di sistema -, i numeri positivi si traducono nel valore, anche economico, di vedere le vie della città e molti luoghi importanti delle Marche raggiunti e ammirati da queste persone che, auspichiamo, potranno tornare un domani come turisti nella nostra regione”.

Scarico del carbone: l'Adsp mette in discussione il bando

La lettera di Molo Vespucci all'Enel fa slittare il tavolo in Regione. Riunione aggiornata a domani: chiesti una serie di chiarimenti

CIVITAVECCHIA - L'Autorità di Sistema Portuale, a tempo quasi scaduto ormai, entra in gioco e rimette tutte le carte in tavola. La vertenza legata allo scarico del carbone, infatti, ha preso una piega differente. E questo a seguito della lettera inviata lunedì sera da parte di Molo Vespucci e diretta ad Enel, a poche ore dal tavolo inter-assessorile convocato in Regione Lazio per il primo pomeriggio di ieri. Una lettera con la quale, di fatto, l'Authority mette in discussione i punti fondamentali del bando per l'affidamento del servizio fino ad oggi svolto direttamente dalla società Minosse. Da un lato è pendente un ricorso al Tar al quale si è appellata Minosse - con l'udienza fissata il 21 novembre - e con Molo Vespucci che si è costituita in giudizio, contro interessata come ente vigilante sulle operazioni portuali. Una costituzione che oggi suona particolare, alla luce proprio della lettera inviata ad Enel nella quale si definisce "non coerente e contraddittorio" il fatto di aver esteso la partecipazione al bando alle imprese titolari dell'autorizzazione allo svolgimento dei servizi portuali ex art.16 «atteso che il bando stesso - si legge - ne esclude di fatto la partecipazione considerato il requisito dell'esperienza quinquennale nelle attività operative general cargo e bulk carrier che rientrano nelle operazioni portuali». E ancora dubbi sui requisiti finanziari e sulla possibilità del raggruppamento temporaneo, oltre che l'assenza delle operazioni per la pulizia delle stive. Enel ha quindi chiesto chiarimenti all'ente, con il tavolo che è stato aggiornato, probabilmente a domani pomeriggio.

Informazioni Marittime

Themis, la rete dei porti adriatici per crociere di lusso Il progetto unisce scali pugliesi e greci per l'individuazione di nuove rotte e connessioni

Nel terminal crociere del porto di Bari si è svolto martedì il kick-off meeting del progetto *THEMIS (Territorial and Maritime Network Supporting the Small Cruises Development)* di cui l'AdSP Mare Adriatico Meridionale è lead partner. Il programma, di cui fanno parte oltre all'ente portuale, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bari, l'Autorità portuale di Corfù, il Comune di Gallipoli e il Comune di Paxos, ha l'obiettivo di sostenere lo sviluppo e le attività dei porti adriatico-ionici attraverso l'individuazione di nuove rotte e connessioni. Rafforzando i collegamenti con i porti principali, il progetto punta a intensificare i traffici delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso, sì da favorire territori ancora non sfruttati dal punto di vista del turismo crocieristico.

Il progetto, gestito da un gruppo di lavoro costituito da personale interno dell'ente e coordinato dal project manager Mario Mega, direttore del Dipartimento SIT, prevede l'effettuazione di un'analisi territoriale di marketing, per identificare e quantificare i flussi turistici, individuando un mercato specifico per i potenziali investitori. Saranno individuate nuove rotte marittime per piccole crociere e maxi yacht, in connessione con l'offerta turistica esistente, coinvolgendo in maniera impattante i territori dell'entroterra.

Tra gli altri obiettivi, inoltre, la definizione di un "marchio comune" che sarà ampiamente diffuso, attraverso una strategia di comunicazione congiunta tra tutti i partner, in ogni fase progettuale. Verranno, peraltro, realizzate opere di infrastrutturazione leggera per tutti i porti del sistema (Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, Brindisi), Gallipoli e il porto di Paxos. I partner parteciperanno congiuntamente a eventi fieristici internazionali per intercettare nuove compagnie di navigazione, agenzie e giovani imprenditori. Il progetto si concluderà nell'aprile del 2020, il budget è di circa 2.7 milioni di euro.

Inizio modulo

Il riconoscimento al RemTech Expo

Bari primo porto smart in Italia

Al porto di Bari è stato conferito il premio “Smart Port of the Year” nell’ambito dell’edizione 2018 della fiera RemTech Expo, evento internazionale specializzato sulle bonifiche, rischi ambientali e naturali, sicurezza, manutenzione, riqualificazione, rigenerazione del territorio, cambiamenti climatici e chimica circolare.

Il riconoscimento, assegnato da Remtech Expo in collaborazione con l’Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), è stato consegnato al presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi.

«Nel campo dell’*Internet of Things* – commenta Griffi- il porto di Bari è il primo in Italia ad aver aderito con altri partner d’eccellenza al progetto BariMatera5G sviluppato congiuntamente da TIM, Fastweb e Huawei per la sperimentazione della nuova tecnologia 5G. *Smart port*, monitoraggio ambientale, *public safety* e turismo sono solo alcuni degli ambiti di applicazione di nostro interesse che saranno rivoluzionati dalla nuova connettività mobile».

Il numero uno della Port Authority ha aggiunto che presto, in collaborazione con il Distretto Tecnologico Nazionale sull’Energia, sarà redatto il documento di pianificazione energetica e ambientale che condurrà all’individuazione, in base alle specifiche peculiarità di ciascun porto del sistema, delle azioni da intraprendere per raccogliere la sfida della sostenibilità ambientale, favorendo così il passaggio a un’economia a bassa emissione di carbonio e incrementando l’uso delle fonti di energia rinnovabile.

L’obiettivo prioritario dell’Ente portuale è quello di sfruttare al meglio l’innovazione tecnologica per implementare e ottimizzare i traffici, salvaguardando in maniera efficiente ed efficace l’ambiente.

Yacht e crociere di lusso nei porti di Brindisi e Bari: presentato 'Themis', progetto da 2,7 milioni

BRINDISI – Yatch e crociere di lusso nei porti di Brindisi e Bari: presentato "Themis", progetto da 2,7 milioni di euro. Obiettivo: costituire una rete di porti del mare Adriatico capace di attrarre piccole crociere lusso. La presentazione del progetto si è svolta stamane nel terminal crociere del porto di Bari il kick-off meeting del progetto Territorial and Maritime Network Supporting the Small Cruises Development di cui l'AdSP MAM è lead partner. Tra gli altri obiettivi, inoltre, la definizione di un "marchio comune" che sarà ampiamente diffuso, attraverso una strategia di comunicazione congiunta tra tutti i partner, in ogni fase progettuale. Il progetto si concluderà nell'aprile del 2020, il budget è di circa 2.700.000,00.

Il programma, di cui fanno parte oltre all'Ente portuale, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bari, l'Autorità portuale di Corfù, il Comune di Gallipoli e il Comune di Paxos, ha l'obiettivo di sostenere lo sviluppo e le attività dei porti adriatico- ionici attraverso l'individuazione di nuove rotte e connessioni. Rafforzando i collegamenti con i porti principali, il progetto punta a intensificare i traffici delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso, sì da favorire territori ancora non sfruttati dal punto di vista del turismo crocieristico.

"Il progetto- commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi- ci supporterà nel facilitare una strategia di crescita transfrontaliera, tra la Puglia e la Grecia, finalizzata allo sviluppo di un'economia dinamica basata su sistemi smart, sostenibili e inclusivi, in tutti i porti del nostro sistema. Un importante strumento che ci consentirà di intercettare più efficacemente il segmento lusso del traffico crocieristico, puntando sulla destagionalizzazione dei flussi turistici. In questa dinamica- conclude il Presidente- anche i territori dell'entroterra verranno valorizzati e promossi, con importanti effetti benefici sull'economia di tutto il territorio."

Il progetto, gestito da un gruppo di lavoro costituito da personale interno dell'Ente, coordinato dal project manager Mario Mega, direttore del Dipartimento SIT, prevede l'effettuazione di un'analisi territoriale di marketing, per identificare e quantificare i flussi turistici, individuando un mercato specifico per i potenziali investitori. Saranno individuate nuove rotte marittime per piccole crociere e maxi yacht, in connessione con l'offerta turistica esistente, coinvolgendo in maniera impattante i territori dell'entroterra.

Verranno, peraltro, realizzate opere di infrastrutturazione leggera per tutti i porti del sistema (Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, Brindisi), Gallipoli e il porto di Paxos.

I partner parteciperanno congiuntamente a eventi fieristici internazionali per intercettare nuove compagnie di navigazione, agenzie e giovani imprenditori.

BrindisiOggi

Porti Adriatico per piccole crociere lusso

Obiettivo del progetto Themis

BARI – Nel terminal crociere del porto di Bari si è svolto, questa mattina, il kick-off meeting del progetto Themis (Territorial and Maritime Network Supporting the Small Cruises Development) di cui l'AdSp del Mare Adriatico meridionale è lead partner.

Il programma, di cui fanno parte oltre all'Ente portuale, la Camera di Commercio di Bari, l'Autorità portuale di Corfù, il Comune di Gallipoli e il Comune di Paxos, ha l'obiettivo di sostenere lo sviluppo e le attività dei porti adriatico – ionici attraverso l'individuazione di nuove rotte e connessioni. Rafforzando i collegamenti con i porti principali, il progetto punta a intensificare i traffici delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso, sì da favorire territori ancora non sfruttati dal punto di vista del turismo crocieristico.

“Il progetto – commenta il presidente dell'AdSp, Ugo Patroni Griffi – ci supporterà nel facilitare una strategia di crescita transfrontaliera, tra la Puglia e la Grecia, finalizzata allo sviluppo di un'economia dinamica basata su sistemi smart, sostenibili e inclusivi, in tutti i porti del nostro sistema. Un importante strumento che ci consentirà di intercettare più efficacemente il segmento lusso del traffico crocieristico, puntando sulla destagionalizzazione dei flussi turistici. In questa dinamica – conclude il presidente – anche i territori dell'entroterra verranno valorizzati e promossi, con importanti effetti benefici sull'economia di tutto il territorio”.

Il progetto, gestito da un gruppo di lavoro costituito da personale interno dell'Ente, coordinato dal project manager Mario Mega, direttore del Dipartimento SIT, prevede l'effettuazione di un'analisi territoriale di marketing, per identificare e quantificare i flussi turistici, individuando un mercato specifico per i potenziali investitori. Saranno individuate nuove rotte marittime per piccole crociere e maxi yacht, in connessione con l'offerta turistica esistente, coinvolgendo in maniera impattante i territori dell'entroterra.

Tra gli altri obiettivi, inoltre, la definizione di un "marchio comune" che sarà ampiamente diffuso, attraverso una strategia di comunicazione congiunta tra tutti i partner, in ogni fase progettuale. Verranno, peraltro, realizzate opere di infrastrutturazione leggera per tutti i porti del sistema (Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, Brindisi), Gallipoli e il porto di Paxos.

I partner parteciperanno congiuntamente a eventi fieristici internazionali per intercettare nuove compagnie di navigazione, agenzie e giovani imprenditori. Il progetto si concluderà nell'Aprile del 2020, il budget è di circa 2,7 milioni di euro.

Brindisisera

Interreg Grecia-Italia: fondi anche per Brindisi

Questa mattina il sindaco Riccardo Rossi e l'assessore a Lavori pubblici, Mobilità e Trasporti Elena Tiziana Brigante hanno partecipato a Bari al kick-off meeting del progetto Themis che fa parte del Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020 a cui partecipa il Comune di Brindisi (insieme a quelli di Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, con partner i Comuni di Gallipoli e Paxos, l'Autorità portuale di Corfù e la Camera di commercio di Bari) come attuatore all'interno dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale.

Il progetto, che ha un budget complessivo di 2,6 milioni di euro, mira a creare nuovi percorsi turistici con una partnership allargata creando un vero e proprio brand identificativo dell'offerta turistica del territorio adriatico coerentemente con la strategia Eusair.

L'obiettivo è potenziare il trasporto marittimo e la connettività transfrontaliera, sostenendo lo sviluppo e le attività dei porti minori inglobandoli nelle rotte cross-order e regionali e dirigendo il traffico passeggeri, in particolare delle piccole crociere e dei maxi yacht verso territori non ancora sfruttati dal punto di vista del turismo crocieristico rafforzando, al contempo, i collegamenti con i porti principali.

"Brindisi è una città che vive sul mare - ha detto il sindaco Riccardo Rossi - e dobbiamo implementare il traffico crocieristico di cui abbiamo già intercettato un piccolo segmento. La città vuole diventare turistica: è necessario per cambiare la sua economia industriale. Brindisi può avere un ruolo ed un'offerta unici in questo progetto perché le navi da crociera, attraverso Canale Pigionati, arrivano direttamente su lungomare Regina Margherita e sono a pochi passi dal centro storico. Con la circolare del mare potremmo anche pensare di portare i crocieristi in centro dall'aeroporto attraversando il mare. La nostra offerta si può arricchire anche grazie alla rete di beni monumentali che abbiamo messo a sistema. Senza contare che siamo la porta d'ingresso naturale di Salento e Valle d'Itria".

L'idea condivisa oggi con il presidente dell'Autorità di sistema Ugo Patroni Griffi è quella di effettuare un'analisi di marketing territoriale per identificare e quantificare i flussi turistici. Il progetto non è rivolto solo alle grandi navi da crociera ma anche a quelle più piccole, che comprendono una fetta di mercato turistico d'élite, e agli yacht. Saranno creati pacchetti turistici con le peculiarità dei vari territori, connessi con rotte marittime apposite, e proposti agli armatori attraverso un brand - quello di Themis - nelle fiere dedicate e con incontri specifici in loco. Saranno anche realizzate opere infrastrutturali leggere per i porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, Gallipoli e Paxos.

Oltre alla divulgazione di questi percorsi è prevista anche la formazione per il personale portuale e gli altri soggetti coinvolgendo investitori come compagnie di navigazione, agenzie ed imprenditori, affinché possa relazionarsi al meglio con i fruitori.

"Abbiamo la possibilità di entrare in un circuito importante - ha spiegato l'assessore Elena Tiziana Brigante - e di sfruttare questi finanziamenti che potranno portare a città e porto dei miglioramenti oggettivi. La sfida è portare a Brindisi ancora più turisti e crocieristi anche facoltosi pronti a restare in città anche più a lungo rispetto a quelli tradizionali".

NAPLES SHIPPING WEEK III EDIZIONE – 24 – 29 SETTEMBRE 2018

Oltre 1000 i partecipanti ai primi incontri della Naples Shipping Week e alle visite tecniche al Porto di Napoli e a bordo di Nave Rizzo. Si prosegue domani, **MERCOLEDÌ 26 SETTEMBRE**, presso la sede CNR-IRISS di Napoli dove dalle 9 si svolgerà la prima sessione della conferenza internazionale coordinata da Massimo Clemente *The future of shipping cities. Maritime Perspectives for Urban Challenges in Port Cities* organizzata da CNR-IRISS e RETE in collaborazione con numerose realtà del territorio per riflettere sulle sfide urbanistiche che le “Città dello Shipping” dovranno affrontare nei prossimi anni. La seconda sessione, alle 15:00, si svolgerà invece presso la sala convegni ACEN di Napoli. Dalle 10:00 Villa Doria d'Angri ospiterà la conferenza internazionale *Management innovation and regulatory framework for the Environmental Sustainability Seaports. Insights and challenges in the Blue Growth path* promossa dall'Università degli Studi di Napoli Parthenope che coinvolgerà accademici di Università italiane e straniere ed esperti del cluster marittimo. Il Polo dello Shipping alle 14 ospiterà l'incontro **Il Dragaggio nei Porti. Tecnologie e procedure** organizzato da CoNISMa e ATENA che fornirà un quadro sugli aspetti ingegneristici del dragaggio portuale e dei progressi più recenti. Alle 17, a bordo del Vespucci, si svolgerà il dibattito *Blue Jobs: dall'archeologia subacquea alla tutela ambientale* a cura del Comune di Napoli, Marina Militare Italiana, Marevivo e The International Propeller Clubs. Evento su prenotazione. Tra gli **eventi culturali** si segnala alle 18 presso l'Istituto di Cultura Meridionale la presentazione del libro d'arte *Piazza Plebiscito e la città. Due secoli di storia* di Aldo Capasso.

GIOVEDÌ 27 SETTEMBRE prenderà l'avvio **PORT&SHIPPINGTECH**, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, *Main Conference* della NSW, che si svolgerà nel **Centro Congressi della Stazione Marittima**. In ambito **GREEN SHIPPING SUMMIT**, alla mattina si parlerà di CO2 ed efficienza energetica ed economica del trasporto marittimo e della catena logistica e, al pomeriggio, di sviluppo dei Green Port e delle esperienze internazionali e nazionali per ridurre le emissioni in porto migliorando la qualità dell'aria nelle città portuali. **SMART PORT&LOGISTICS**, la sessione incentrata sul potenziamento dei corridoi logistici e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali, si soffermerà sull'evoluzione dello scenario nazionale e sul ruolo delle ZES – Zone Economiche Speciali. Le tecnologie *disruptive* per lo sviluppo competitivo nel trasporto marittimo saranno invece il tema di **SHIPPING TECHNOTREND**. Sempre alla mattina, la Stazione Marittima ospiterà *Le Aree Marine Protette della Campania: il ruolo delle CP*, la sessione a cura del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e alle 14:30 la presentazione del “**Nodo Avanzato**”, l'Accordo tra l'AdSP del Mar Tirreno Centrale e “Rete” che pone il sistema campano all'avanguardia sul piano delle analisi e delle proposte nel campo della costruzione di un sistema integrato dei nodi infrastrutturali, nei settori del turismo e della logistica.

- segue

Tra gli **eventi culturali** si segnalano: alle **14:30**, ospite del Vespucci, il convegno ***Un donatore moltiplica la vita*** organizzato da ASL Napoli 1 Centro e Centro Regionale Trapianti. **Partecipazione su invito**. Alle **17:45** il piazzale antistante la Stazione Marittima accoglierà le musiche del **Concerto della Banda della Marina Militare**; alle **18:00**, al Centro Congressi Terminal Napoli, la presentazione – a ingresso libero – del volume ***L'approdo mancato*** di Franco Amatori organizzata dall' AdSP del Mar Tirreno Centrale; alle **20:00** **L'APERITIVO DEI GIOVANI** – su invito- al Circolo Rari Nantes organizzato da **Gruppo Giovani Confitarma e Gruppo Giovani Federagenti**.

Il **PROGRAMMA** della Naples Shipping Week è consultabile al seguente [link](#)

La **NAPLES SHIPPING WEEK** nasce grazie alla partnership instaurata tra il **Propeller Club Port of Naples** che aggrega tutti i principali rappresentanti del Cluster marittimo e **ClickutilityTeam** società leader nazionale nell'organizzazione di eventi. La scorsa edizione (giugno 2016) ha visto la presenza di oltre **3.500** ospiti provenienti da **40 nazioni** per partecipare ai **40** eventi a calendario. www.nsweek.com

Presidente Spirito, una dedica significativa a Genova: vuol dire solidarietà tra due realtà portuali entrambe importanti per la logistica marittima...

Vuol dire molto di più, perché la tragedia che ha colpito Genova è e deve essere considerata una tragedia nazionale, che richiede la solidarietà di tutto il Paese. Una solidarietà che non deve esprimersi solo a parole. È tempo che la politica esprima anche il suo lato morale, contro ogni tentazione di cinismo di bassa lega. Genova deve essere aiutata a mantenere il suo ruolo importante nel cluster portuale nazionale perché la competizione deve esserci, ma tra il sistema portuale italiano e quelli degli altri paesi. Mi auguro che la Naples Shipping Week sia anche l'occasione per ribadire che del tema si occupi il tavolo di coordinamento al ministero, nel quadro della politica nazionale legata alla Riforma.

Sulla Riforma ci sono ancora attese che qualcuno giudica eccessive.

Riformare un sistema complesso com'è quello della portualità italiana richiede tempi e passaggi necessariamente non immediati. Investe anche le mentalità: ripeto che l'elemento principale è quello di coesione nazionale perché la competizione non sia tra i porti del sistema Italia ma con gli altri.

Presidente, veniamo a Napoli. E partiamo da un dato di fatto importante, l'avvio del dragaggio del porto, che dovrà aprire lo scalo a navi più grandi e attuali.

È un'operazione che posso definire strategica. Il porto manca di un dragaggio da un quarto di secolo e finalmente ci siamo. Sia chiaro che non puntiamo ad accogliere navi da 22 mila Teu, perché la nostra vocazione sono quelle fino a 15 mila, come sistema portuale regionale che punta a dare un servizio moderno e funzionale all'area vasta della Campania. Non abbiamo aspirazioni da Hub: ma non dimentichiamo che la sola Campania vale il 13% dei volumi nazionali.

Ci sono vocazioni prioritarie nei vostri programmi di sviluppo?

Per prima cosa dobbiamo puntare a rafforzare il nostro ruolo nel turismo e nel settore passeggeri. Oggi facciamo 8,5 milioni di passeggeri all'anno e il nostro territorio vive anche di un turismo qualificato. Ci sono ancora molte potenzialità da esprimere. Stiamo poi lavorando per la ZES, per la quale siamo in attesa di due designazioni. Mi si lasci sottolineare che siamo di fronte alla necessità assoluta di una semplificazione amministrativa degli atti pubblici, uno dei mali del paese sui quali il governo nazionale deve intervenire prima possibile, anche per darci modo di un passaggio successivo per la ZLS a regime logistico semplificato.

Turismo e passeggeri: la vostra stazione marittima ha fatto il suo tempo...

Diciamo pure che l'area è condizionata da una baraccopoli davvero mortificante. Abbiamo in corso la gara, che si concluderà tra pochi giorni, per la nuova stazione marittima al Beverello che cambierà radicalmente tutto questo settore del waterfront. Mi auguro di poter partire subito; se non ci saranno episodi di litigiosità amministrativa, potremo consegnare i lavori all'inizio dell'anno nuovo e in un anno e mezzo avere la nuova realtà. Mi piace ricordare inoltre quello che è un ulteriore intervento, molto simbolico: la ristrutturazione dell'Immacolatella Vecchia. È un progetto bellissimo e delicato su una realtà del 1734 e spero di poterlo avviare entro la prossima estate.

Avete già in programma una destinazione di questo splendido progetto?

Certamente. Intendiamo destinarlo a "finestra" ideale sulle innovazioni tecnologiche che fanno capo alle due gloriose università del nostro territorio, la Partenope e la Federico II. Sarà anche una vetrina, mi auguro di altissimo livello, sui rapporti tra il mondo universitario e il mondo armatoriale, che come tutti sanno ha nel nostro sistema eccellenze mondiali: basta citare Msc, Grimaldi..."

Stazione marittima al Beverello, Immacolatella Vecchia, ovviamente il connesso waterfront. Siamo di fronte a grandi sfide.

Che coinvolgono non solo l'AdSP ma anche l'amministrazione comunale, la Regione, RFI. Prendiamo la viabilità: la sfida è non gravare sulla città, trasferendo quanto possibile dei traffici pesanti anche sui binari. Con RFI stiamo lavorando a un progetto di nuovo raccordo ferroviario che si attesti a oriente del porto, per servire quello che sarà il futuro nuovo scalo containers. Entro novembre avremo l'ipotesi progettuale sulla quale attivarci. Non dimentichiamo che l'attuale raccordo ferroviario è a occidente del porto e non è assolutamente in grado di servire i grandi volumi. Siamo di fronte a una realtà molto costosa per le manovre ferroviarie, con solo 350 metri quando oggi sono richiesti 750 metri a treno. Il collegamento a oriente consentirà di collegare l'area dell'attuale vasca di colmata che contiamo di riempire con i dragaggi e le bonifiche del settore. L'obiettivo è di avere un terminal da 800 mila Teu contro i 500 mila che sono la nostra attuale potenzialità.

Presidente, non si può proprio dire che stiate affrontando poche sfide. E a proposito di sfide, il "sistema" ha una lunga tradizione anche cantieristica, che si raccorda a ben prima dell'unità d'Italia...

È una tradizione che abbiamo ben presente e che intendiamo rilanciare. Anche perché la cantieristica di riparazioni sta dimostrando una buona ripresa dopo un periodo di stasi e le imprese stanno investendo. Un segnale importante è l'impegno della "Napoli Dry Dock" cui abbiamo dato la concessione per un grande bacino galleggiante. E' una realtà costituita da due

- segue

storiche imprese, Palumbo e Nuova Meccanica Navale della galassia MSC: e non appena le pratiche saranno perfezionate, arriverà un bacino galleggiante da circa 300 metri, credo già acquistato, che darà nuovo impulso al settore.

Nella cantieristica c'è la realtà altrettanto storica di Castellammare...

Fincantieri ha un budget di lavoro soddisfacente, che rappresenta anche un polmone per l'occupazione dell'intera regione. Uno degli obiettivi è anche quello di realizzare un'accademia di alta formazione sulle tecnologie cantieristiche, per dare ulteriori chance all'occupazione giovanile di livello.

Presidente, non ci resta che complimentarci per un insieme di iniziative che non sono solo progetti, ma fatti concreti ben avviati. Sembra che Napoli e il suo sistema, con il recente ingresso anche di Salerno, abbia ripreso la sua spinta che nei secoli ne ha fatto un centro di progresso e di cultura.

Le difficoltà non mancano, ma non ci spaventano. E siamo consapevoli di lavorare per l'intero sistema nazionale, guardando alle realtà del mondo del lavoro e della logistica di oggi e di domani.

La Gazzetta Marittima

Presidente, Napoli come centro dell'attenzione dell'economia marittima non solo nazionale con la Shipping Week.

Questa manifestazione è un momento importante per Napoli e per l'economia marittima italiana che dal 24 al 29 settembre trasformerà la nostra città nella capitale dello shipping mondiale con incontri dedicati all'economia e alla cultura del Mare. Questa terza edizione, oltre a valorizzare le grandi capacità del cluster marittimo napoletano e campano, presenterà il Porto di Napoli nella pienezza delle sue funzioni e con una nuova e qualificata Governance.

Sarà un'edizione speciale dedicata a Genova e al suo Porto quale atto dovuto e sentito per il recente dramma e, soprattutto, per dare un forte segnale di comunione nazionale. Per una settimana l'Europa e il mondo guarderanno infatti Napoli grazie a questo evento internazionale, gemellato con la Genoa Shipping Week, che coinvolgerà i principali attori riuniti qui per discutere di temi importanti e attuali e che vedrà anche la partecipazione di diplomatici, di ministri e di Kitack Lim, segretario generale dell'IMO. È una manifestazione con cui il Propeller vuole sottolineare il proprio ruolo di ambasciatore nel mondo dello shipping e che coinvolgerà l'intera città con iniziative divulgative, dedicando una particolare attenzione alle scuole per sensibilizzare i giovani sull'importanza del mare nell'economia di Napoli. Le adesioni agli eventi sono già alte, ci aspettiamo un'edizione di successo.

Quali sono i promotori della III edizione?

Siamo lieti che il Comune di Napoli e L'Autorità Portuale di Napoli abbiano riconfermato il proprio patrocinio cui si aggiunge il fondamentale supporto della Regione Campania. Entrambe le istituzioni hanno compreso quanto la Naples Shipping Week sia un evento importante per la nostra città e per l'economia marittima italiana in generale perché contribuirà a rinsaldare il rapporto fra il Porto e la città, restituendo slancio ed entusiasmo al nostro scalo in un momento cruciale per il settore stesso. La Regione Campania può vantare due porti di rilevanza internazionale come Napoli e Salerno, oltre a una lunga tradizione armatoriale e di servizi dedicati allo shipping che la rendono, insieme a Genova, la naturale capitale marittima nazionale.

All'interno di questa manifestazione il Forum Port&ShippingTech conferma la sua centralità.

Port&ShippingTech è tradizionalmente la Main Conference della manifestazione e come di consueto si svolgerà presso la Stazione Marittima di Napoli e sarà dedicato all' "Innovazione e cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo" con sei sessioni tematiche. È un evento congressuale consolidato che conferma la propria leadership nel panorama delle manifestazioni internazionali dedicate alla logistica, allo shipping e, in generale, allo sviluppo del sistema logistico-portuale. P&ST non sarà però l'unico evento congressuale della manifestazione. Tutta la settimana sarà arricchita da importanti momenti di approfondimento grazie alla

- segue

collaborazione con le principali realtà scientifiche e culturali del territorio tra le quali: il Museo del Mare di Napoli, la Stazione Zoologica Anton Dohrn, le Università Federico II e Parthenope di Napoli, l'Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo del Cnr di Napoli, Aniai Campania, Conisma, Atena, Museo di Capodimonte e Real Bosco e molte altre ancora.

Davvero numerosi i partner coinvolti anche in questa terza edizione.

Anche in questa edizione la Marina Militare Italiana sarà istituzione ospite e parteciperà attivamente ai principali eventi della settimana e arriveranno a Napoli anche la Nave Luigi Rizzo, la sesta Unità FREMM della Marina Militare, e la Nave Scuola "Amerigo Vespucci" entrambe visitabili. Anche il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guarda Costiera ha confermato la sua prestigiosa partnership e partecipazione ai convegni oltre a organizzare le visite tecniche per le scuole al Maritime Rescue Sub Center della Capitaneria di Porto di Napoli, dove vengono affrontate le emergenze e i soccorsi in mare, e ai mezzi navali. Negli anni si sono aggiunte delle collaborazioni e altre si sono consolidate tra un'edizione e l'altra. Mi riferisco in particolare a quelle con Assagenti, Confitarma Federagenti, Fedepiloti, Fedespediti, Assarmatori, Federchimica, Ports of Genoa, Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile e molte altre. Sul fronte dei convegni Assoport, RAM e WISTA Italy hanno partecipato attivamente alla stesura dei contenuti delle sessioni di questa edizione.

La cena finale sarà a Castel Sant'Elmo. Una location davvero d'eccezione.

La cena Tra Mare, Cielo e Terra, evento di punta quest'anno, sarà organizzato a Castel Sant'Elmo, il complesso monumentale che domina la città di Napoli dal punto più alto della collina del Vomero. Siamo grati alla Direzione del Polo Museale della Campania e di Sant'Elmo di averci concesso questa straordinaria possibilità per la Cena che si svolgerà in questo luogo magico. Mare, perché è il tema della settimana dello shipping e si ammira dalla location che è in alto, proprio verso il cielo, ed infine terra perché una volta il Vomero era il quartiere dei broccoli. Le terrazze assumeranno quindi un aspetto agreste, illuminate come le vecchie aie e con un allestimento folk per restituire un'atmosfera rurale e ambientazioni per una festa dove protagoniste saranno le eccellenze dei prodotti campani.

I Dragaggio nei Porti - Tecnologie e procedure /Naples Shipping Week

NAPOLI - Oltre 1000 i partecipanti ai primi incontri della **Naples Shipping Week** e alle **visite tecniche al Porto di Napoli** e a bordo di Nave Rizzo, la manifestazione prosegue domani, **mercoledì 26 settembre**, presso la sede CNR-IRISS di Napoli dove dalle 9,00 si svolgerà la **prima sessione della conferenza internazionale** coordinata da Massimo Clemente **The future of shipping cities. Maritime Perspectives for Urban Challenges in Port Cities** organizzata da CNR-IRISS e RETE in collaborazione con numerose realtà del territorio per riflettere sulle sfide urbanistiche che le "Città dello Shipping" dovranno affrontare nei prossimi anni. **La seconda sessione, alle 15:00**, si svolgerà invece presso la sala convegni ACEN di Napoli. Dalle 10:00 Villa Doria d'Angri ospiterà la conferenza internazionale **Management innovation and regulatory framework for the Environmental Sustainability Seaports. Insights and challenges in the Blue Growth path** promossa dall'**Università degli Studi di Napoli Parthenope** che coinvolgerà accademici di Università italiane e straniere ed esperti del cluster marittimo.

Il Polo dello Shipping alle 14 ospiterà l'incontro **Il Dragaggio nei Porti. Tecnologie e procedure** organizzato da **CoNISMa** e **ATENA** che fornirà un quadro sugli aspetti ingegneristici del dragaggio portuale e dei progressi più recenti. Alle 17:00, a bordo del Vespucci, si svolgerà il dibattito **Blue Jobs: dall'archeologia subacquea alla tutela ambientale** a cura del Comune di Napoli, Marina Militare Italiana, Marevivo e The International Propeller Clubs. Evento su prenotazione. Tra gli eventi culturali si segnala alle 18:00 presso l'Istituto di Cultura Meridionale la presentazione del libro d'arte **Piazza Plebiscito e la città. Due secoli di storia** di Aldo Capasso.

GIOVEDÌ 27 SETTEMBRE prenderà l'avvio **PORT&SHIPPINGTECH**, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main Conference della NSW, che si svolgerà nel Centro Congressi della Stazione Marittima. In ambito **GREEN SHIPPING SUMMIT**, alla mattina si parlerà di CO2 ed efficienza energetica ed economica del trasporto marittimo e della catena logistica e, al pomeriggio, di sviluppo dei Green Port e delle esperienze internazionali e nazionali per ridurre le emissioni in porto migliorando la qualità dell'aria nelle città portuali. **SMART PORT&LOGISTICS**, la sessione incentrata sul potenziamento dei corridoi logistici e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali, si soffermerà sull'evoluzione dello scenario nazionale e sul ruolo delle ZES – Zone Economiche Speciali. Le tecnologie disruptive per lo sviluppo competitivo nel trasporto marittimo saranno invece il tema di **SHIPPING TECHNOTREND**. Sempre alla mattina, la Stazione Marittima ospiterà **Le Aree Marine Protette della Campania: il ruolo delle CP**, la sessione a cura del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e alle 14:30 la **presentazione del "Nodo Avanzato", l'Accordo tra l'AdSP del Mar Tirreno**

- segue

Centrale e "Rete Digital" che pone il sistema campano all'avanguardia sul piano delle analisi e delle proposte nel campo della costruzione di un sistema integrato dei nodi infrastrutturali, nei settori del turismo e della logistica.

Tra gli eventi culturali si segnalano: alle 14:30, ospite del Vespucci, il convegno Un donatore moltiplica la vita organizzato da ASL Napoli 1 Centro e Centro Regionale Trapianti. Partecipazione su invito. Alle 17:45 il piazzale antistante la Stazione Marittima accoglierà le musiche del Concerto della Banda della Marina Militare; alle 18:00, al Centro Congressi Terminal Napoli, la presentazione – a ingresso libero - del volume L'approdo mancato di Franco Amatori organizzata dall' AdsP del Mar Tirreno Centrale; alle 20:00 L'APERITIVO DEI GIOVANI – su invito- al Circolo Rari Nantes organizzato da Gruppo Giovani Confitarma e Gruppo Giovani Federagenti.

La NAPLES SHIPPING WEEK nasce dalla partnership instaurata tra il **Propeller Club Port of Naples** che aggrega tutti i principali rappresentanti del **Cluster marittimo** e **ClickutilityTeam** società leader nazionale nell'organizzazione di eventi. La scorsa edizione (giugno 2016) ha visto la presenza di oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni per partecipare ai 40 eventi a calendario. www.nsweek.com

VISITE TECNICHE E MOSTRE

Da mercoledì 26 a sabato 29. Ore: 09:30 – 13:00. Organizzato dal Museo del Mare di Napoli in collaborazione con il CNR-ISSM. Per l'accesso è richiesta una registrazione obbligatoria via email: mussari@museodelmarenapoli.it

VISITE A BORDO DEL VESPUCCI –Stazione Marittima Napoli, venerdì 28 settembre dalle 16:00 alle 19:00; Sabato 29 settembre dalle 09:00 alle 12:30 e dalle 14:00 alle 19:00.

MOSTRA "LA STORIA NAVALE ITALIANA NEL CONTESTO GEOPOLITICO GLOBALE" a cura dell'Ufficio Storico della Marina Militare – Stazione Marittima Napoli. Giovedì 27 e venerdì 28 settembre. Ore: 9:00 – 17:30

GENOVA #ourport - Giovedì 27 e venerdì 28 settembre. Centro Congressi Terminal Napoli - Ore: 9:00 – 17:30

Mostra fotografica digitale di Michela Canalis dedicata al Porto di Genova e organizzata da GAM editori srl.

Al via la Naples Shipping Week

Porti smart lungo le rotte digitali

Lunedì è stata inaugurata la III edizione della Naples Shipping Week, la settimana internazionale dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata da Propeller Club Port of Naples e Clickutility Team che animerà il capoluogo partenopeo fino al 29 settembre. Numerose le autorità di governo e oltre 300 i relatori coinvolti nei 40 eventi a calendario per gli operatori del settore e non.

Efficienza energetica, governance dei porti, tecnologie disruptive, nuovi mercati e sicurezza sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la settimana. Venerdì 28 settembre, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale promuoverà la discussione per verificare con gli stakeholder priorità, strumenti e metodi dell'Agenda Digitale del Porto.

Quali tecnologie sono destinate a trasformare i porti? In quale orizzonte temporale? Quali soggetti pubblici o privati sono i veri driver dell'innovazione in porto? Con quale metodo e modello di governance è possibile ridisegnare i processi portuali e logistici, valutando ex ante l'impatto dell'innovazione tecnologica?

A questi interrogativi cercherà di rispondere Naples Shipping Week in una [sessione dedicata al tema](#) e promossa dall'Autorità Portuale dell'Alto Tirreno.

Sarà il presidente Stefano Corsini a introdurre un dibattito che vedrà partecipare esperti del calibro di Michele Acciaro, Professore alla Kühne Logistics University di Amburgo; Nicola Blefari Melazzi, direttore del Consorzio Nazionale Interuniversitario Telecomunicazioni (CNIT); Rossella Cardone, Responsabile Innovazione, Sostenibilità e Corporate responsibility della Ericsson; Luca Amato, della IBM; e Nico De Cauwer, del Porto di Anversa.

Naples shipping week: “Green shipping summit”

Presente il porto di Venezia e numerosi presidenti delle AdSp italiane

NAPOLI – Mentre procedono [gli impegni di oggi](#) alla Naples shipping week, la manifestazione che si concluderà sabato 29, domani il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino parteciperà al “Green shipping summit”, uno degli appuntamenti di maggiore rilevanza organizzati nell’ambito di Naples shipping week. Laddove “conditio sine qua” non per lo sviluppo del porto in termini di traffici è il rispetto e la salvaguardia dell’ambiente, il summit rappresenta per il porto di Venezia un’ulteriore occasione per condividere la filosofia di “Porto green”, ovvero le azioni e i fatti concreti di cui l’AdSp si è fatta convinta promotrice e che vedono un sempre maggiore impegno per qualità dell’aria, tutela della laguna di Venezia, riqualificazione delle aree portuali, efficienza energetica.

Una tavola rotonda conclusiva, con la partecipazione di una folta rappresentanza delle AdSp, intende presentare i piani nel medio periodo ed i progetti pilota in corso, dibattere sulle principali opzioni d’intervento mirate sia alla riduzione degli impatti ambientali sia allo sviluppo di nuovi progetti di riqualificazione degli spazi portuali. Tra i temi che si affronteranno ci saranno la prospettiva di un’economia circolare per il sistema mare-porto-città, lo sviluppo della rete infrastrutturale di Lng, l’approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili, l’abbattimento delle emissioni di CO2 equivalenti in atmosfera, la mobilità elettrica all’interno delle aree portuali, l’illuminazione pubblica a basso consumo e riqualificazione edifici, le tecnologie per l’elettrificazione delle banchine e per l’allaccio delle navi in porto.

Insieme al presidente Musolino, i relatori che daranno vita alla tavola rotonda conclusiva sono Carla Roncallo, presidente, Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, Francesco Maria di Majo, presidente Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale, Sergio Prete, presidente, Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, Zeno D’Agostino, presidente AdSp mar Adriatico orientale, Rodolfo Giampieri, presidente AdSp del mar Adriatico centrale, Pietro Spirito, presidente Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, Daniele Rossi, presidente Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro-settentrionale, Ugo Patroni Griffi, presidente AdSp mar Adriatico meridionale, Stefano Corsini, presidente, Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale.

Alla Naples shipping weeks tra tecnologia, green e logistica

Vanno avanti le iniziative e i convegni organizzati da università, enti di ricerca ed associazioni

NAPOLI – Prosegue la Naples shipping week che ai primi incontri e alle visite tecniche al porto di Napoli e a bordo di nave Rizzo, ha visto la partecipazione di oltre 1000 persone.

Si va avanti dunque domani, mercoledì 26 Settembre alla sede Cnr-Iriss dove dalle 9 si svolgerà la prima sessione della conferenza internazionale coordinata da Massimo Clemente “The future of shipping cities. Maritime perspectives for urban challenges in port cities” organizzata dallo stesso Cnr-Iriss con Rete e in collaborazione con numerose realtà del territorio. L’incontro è pensato per riflettere sulle sfide urbanistiche che le “Città dello shipping” dovranno affrontare nei prossimi anni.

La seconda sessione, quella delle 15, si svolgerà invece presso la sala convegni Acen di Napoli.

Dalle 10 villa Doria d’Angri ospiterà la conferenza internazionale “Management innovation and regulatory framework for the environmental sustainability seaports. Insights and challenges in the Blue growth path” promossa in questo caso dall’università degli studi di Napoli Parthenope che coinvolgerà accademici di atenei italiani e stranieri ed esperti del cluster marittimo.

Il polo dello shipping alle 14 sarà sede dell’incontro “Il dragaggio nei porti. Tecnologie e procedure” organizzato da Conisma e Atena che fornirà un quadro sugli aspetti ingegneristici del dragaggio portuale e dei progressi più recenti.

Alle 17 a bordo del Vespucci, si svolgerà il dibattito “Blue jobs: dall’archeologia subacquea alla tutela ambientale” a cura del Comune di Napoli, Marina Militare italiana, Marevivo e The international Propeller clubs.

Tra gli eventi culturali organizzati alla Naples shipping weeks, da segnalare quello delle 18 presso l’Istituto di cultura meridionale con la presentazione del libro d’arte “Piazza Plebiscito e la città. Due secoli di storia”, di Aldo Capasso.

Giovedì 27 prenderà il via “Port&ShippingTech”, il Forum internazionale dedicato all’innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, main conference della Naples shipping weeks, che si svolgerà nel Centro congressi della stazione marittima. In ambito Green shipping summit, alla mattina si parlerà di CO2 ed efficienza energetica ed economica del trasporto marittimo e della catena logistica e, al pomeriggio, di sviluppo dei Green port e delle esperienze internazionali e nazionali per ridurre le emissioni in porto migliorando la qualità dell’aria nelle città portuali.

La giornata sarà inoltre dedicata a Smart Port&Logistics, la sessione incentrata sul potenziamento dei corridoi logistici e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali, che si soffermerà sull’evoluzione dello scenario nazionale e sul ruolo delle Zes (Zone economiche speciali).

Le tecnologie disruptive per lo sviluppo competitivo nel trasporto marittimo saranno invece il tema di Shipping Technology trend.

Sempre alla mattina, la stazione marittima ospiterà “Le aree marine protette della Campania: il ruolo delle Cp”, la sessione a cura del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera e alle 14.30 la presentazione del “Nodo avanzato”, l’accordo tra l’AdSp del mar Tirreno centrale e “Rete digital” che pone il sistema campano all’avanguardia sul piano delle analisi e delle proposte nel campo della costruzione di un sistema integrato dei nodi infrastrutturali, nei settori del turismo e della logistica.

La Campania aprirà alle Big Ships

NAPOLI – L'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha presentato a Lisbona le prospettive per il mercato crocieristico mediterraneo per i porti di Napoli e Salerno. In un segmento che presenta elevati tassi di crescita, con un incremento – ha sottolineato – per la Campania del 15% nel 2018 e con un ulteriore incremento analogo previsto per il 2019, si rendono necessari investimenti per l'incremento della capacità di accoglienza delle nuove navi di dimensioni sempre più rilevanti che sono in arrivo nei prossimi anni.

La Società Terminal Napoli sta studiando il prolungamento delle banchine della stazione marittima delle crociere nello scalo partenopeo. Tale progetto sarà presentato nei prossimi mesi all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

Per Salerno, con la realizzazione dei dragaggi, la stazione marittima di Zara Hadid potrà cominciare ad accogliere le grandi navi a partire dalla primavera del 2020.

“Abbiamo riscontrato un grande interesse delle principali compagnie di crociera a continuare il percorso di crescita nei porti della Campania, anche nei prossimi anni”, ha dichiarato il presidente Pietro Spirito. “Siamo in presenza di un segmento dell'offerta turistica marittima destinato a conoscere una stagione importante di consolidamento e di sviluppo – ha proseguito Spirito -. Il lancio del collegamento aereo tra Newark e Napoli, a partire dal prossimo mese di maggio del 2019, costituisce un'opportunità per costruire anche, assieme alle compagnie marittime ed il terminalista, un posizionamento nel segmento home port, che certamente determina un maggiore valore aggiunto per il territorio”.

Inizio modulo

Dai Rimorchiatori Napoletani l'orgoglio di una ripartenza dell'intero cluster

Gianni Andrea de Domenico

NAPOLI – Per i Rimorchiatori Napoletani, storica società presieduta dall'ingegner Gianni Andrea de Domenico, l'attenzione alla sicurezza nei porti non è solo un obbligo ma una vera predisposizione che, da molti anni, si è tradotta anche in un impegno in prima linea nella prevenzione infortuni attraverso investimenti in autorevoli ed innovativi studi; gli ultimi dei quali, in ordine temporale, saranno presentati nella sessione Safety & Welfare della Port&ShippingTech. In questa intervista il presidente de Domenico ce ne dà una anticipazione. È anche l'occasione per fare con lui il punto sui temi del più grande porto campano.

Presidente, la lunga crisi economica che abbiamo vissuto si è ripercossa anche sulle misure di sicurezza nei porti determinando un minor ricorso, ove possibile, anche ai vostri servizi. Qualcosa è cambiato in questi ultimi anni?

La crisi di qualche anno fa è lievemente diminuita, allentando un po' la flessione esasperata sul costo dei servizi di sicurezza. Ma direi che soprattutto è la cultura della sicurezza che è molto cresciuta in questi anni. L'incidente alla torre dei Piloti di Genova in questo senso ha rappresentato per tutto il settore, quello armatoriale in particolare, una vera doccia fredda. Tutto l'ambiente si è responsabilizzato ed oggi il tema della corretta valutazione dei rischi nelle manovre portuali sta diventando un argomento molto sentito fra tutti coloro che sono tenuti ad assicurarla. Noi ne abbiamo capito la necessità da molto tempo ed oggi partecipiamo volentieri ai vari tavoli portando la nostra esperienza e mantenendo il nostro servizio sempre al massimo della qualità e dell'efficienza. Anche dimensionandoci correttamente per non pesare economicamente più del dovuto sull'utenza.

Quale nuovo progetto presenterete alla Port&ShippingTech?

Il Port CDM (Collaborative Decision Making), che è parte del macroprogetto STM finanziato dalla Comunità Europea e che prevede che tutti coloro che lavorano in ambito portuale, dal servizio rimorchiatori ai terminalisti alla Capitaneria di porto diventino fornitori e fruitori di un servizio di corretta comunicazione delle rispettive operazioni. Come organizzatori del servizio implementiamo la nostra procedura di standardizzazione delle manovre che ci consente maggiore cognizione e consapevolezza nelle nostre operazioni. Questo completo quadro informativo permetterà un feedback con la nave informata in anticipo che potrà dare così una giusta valutazione ad un eventuale non ottimale funzionamento, o perlomeno non al livello di quegli standard comunicati ufficialmente, di qualche suo elemento. Ciò consentirà il notevole vantaggio di poter prevedere con chiarezza le operazioni da compiere e la possibilità di intervenire prima che succedano inconvenienti. La nostra partecipazione nel progetto ha fatto anche un ulteriore passo in avanti: oltre che organizzatori del servizio siamo anche sperimentatori della sua applicazione al simulatore elettronico. Attraverso il simulatore di manovra del centro di formazione IMAT di Ischitella che è tridimensionale e a realtà virtuale amplificata stiamo testando una serie di nostre manovre standard per prima validarle e poi adattarle a condizioni di rischiosità crescente. Riteniamo che per un risultato ottimale tutto ciò debba essere svolto alla presenza diretta degli altri attori in ambito sicurezza quali i piloti, gli ormeggiatori, i terminalisti.

In quali altri ambiti del vostro settore può essere utile la simulazione?

In diversi ambiti. Il passaggio successivo – che stiamo già valutando con la IMAT – sarà infatti lo screening pre-assunzione del personale attraverso la simulazione delle condizioni delle operazioni in mare simili a quelle del rimorchiatore. Questo ci permetterà di capire la reale capacità della persona di affrontare le difficoltà, soprattutto psicologiche, che si possono presentare in situazioni di salvataggi in mare agitato o semplicemente trovandosi a ridosso dell'enorme parete di una nave o sotto una prua che ti sovrasta. Situazioni che, una volta vissute, hanno costretto diverse persone a lasciare l'incarico. Potremo inoltre, grazie al simulatore, effettuare questi screening in condizioni non standard anche al personale che è già parte del nostro staff per capire chi è più versato in questo tipo di attività. Tutto questo farà parte di un progetto immediatamente successivo di addestramento e formazione continua dei nostri comandanti.

In ultimo nella simulazione di strumenti innovativi nell'ambito del rimorchio per andare oltre le prove in vasca di progetti già esistenti testando in ambito portuale – considerando le caratteristiche peculiari del proprio porto – quel particolare tipo di rimorchiatore per capire fino a che punto serve quella potenza, o quale manovrabilità è effettivamente più utile, in termini di maggiore risposta al pericolo al di là delle valutazioni di routine della sua efficienza nell'ordinario. Questo consentirà investimenti mirati sulle effettive esigenze del porto, evitando costi superflui che verrebbero poi scaricati sull'utenza.

La Rimorchiatori Napoletani opera a Napoli da oltre cento anni e dagli anni '50 anche a Bari, Gaeta e Taranto. Come si evolve la vostra organizzazione nel tempo?

- segue

Dal lato organizzativo ci stiamo dotando di uno skill interno più manageriale rispetto al nostro precedente, che era più di impronta esecutiva. Abbiamo un direttore finanziario per la ricerca delle risorse finanziarie adeguate al nostro livello, stiamo lavorando per trovare un nuovo direttore delle risorse umane in grado di sostituire la figura oggi presente in azienda quando, dopo tanti anni di attività, avrà raggiunto il pensionamento, questo al fine di continuare a valutare e portare a termine le trattative in modo estremamente professionale e, specialmente con riguardo agli operativi, ci stiamo dotando di coordinatori con buona esperienza di conduzione di team complessi come sono i nostri. Stiamo dunque investendo molto nella qualità della risorsa umana a fronte della nostra cresciuta esigenza di avere forze mirate e bilanciate che ci garantiscano la migliore efficienza possibile.

Dopo anni di commissariamento, oggi come vede il porto di Napoli e la sua gestione?

Ho finalmente la sensazione che sia ritornato a quei livelli che meritava dopo tanti anni di sottogoverno e di malessere. Anni nei quali si è avuta l'impressione che ci fosse addirittura una regia per cancellarlo dallo scenario della portualità italiana a favore di altri. Abbiamo visto tornare armatori come Messina, la MSC ha assicurato ancora il proprio interesse per Napoli e per il Terminal di Levante, anche i traghetti di Grimaldi con le autostrade del mare sembra possano ritornare con forza su Napoli. Sono tutti segnali che ci fanno ben sperare per il futuro. Il nuovo presidente è stato molto più utile alla portualità napoletana di quanto potessimo sperare, capace di non sovraesporsi ma presente con gli operatori, capace di presentare le questioni con massima trasparenza e di valorizzare il ruolo dei suoi collaboratori. Lo stesso vale per il segretario generale che ha un approccio molto pragmatico ed un apprezzato profilo non politico.

Per quanto ci riguarda stiamo aspettando la corretta assegnazione degli spazi di banchina perché oggi disponiamo di una buona disposizione logistica, seppure non ancora definitiva. Con preoccupazione sentiamo parlare di potenziali assegnazioni proprio della nostra banchina, nella quale abbiamo fatto investimenti anche nell'elettrificazione sia per migliorare la nostra flotta ma anche perché lo ritenevamo un obbligo morale per ridurre l'impatto acustico e le emissioni inquinanti. Il presidente Spirito ci ha comunque detto che prima di prendere qualsiasi decisione ci ascolterà. Anche solo questo impegno è una novità, dal momento che eravamo abituati a conoscere le decisioni a cose fatte.

A proposito di impatto ambientale e miglioramento della flotta: quali investimenti prevedete in questo senso?

Ritengo che l'elettrificazione delle banchine sia fondamentale per consentire ai porti di vivere una nuova stagione e la stiamo progettando anche sulle banchine degli altri scali in cui lavoriamo. Investiamo molto in ricerca sull'ibrido e stiamo progettando per il 2020-2021 quattro rimorchiatori di alta potenza che avranno una parte diesel ed una motorizzazione integrativa elettrica che permetterà spostamenti in ambito portuale privi di emissioni e la possibilità di presenza operativa immediata (con l'elettricità non c'è bisogno di scaldare i motori). Credo che sarà questo il nuovo standard del futuro nel nostro ramo e penso che potrà essere recepito anche nelle norme, come ritengo sia giusto: operando prevalentemente in ambito portuale abbiamo un dovere ancora maggiore di rispetto di questo ambiente.

Questa edizione della Naples Shipping Week è dedicata a Genova: cosa deve essere fatto perché non si ripetano ancora queste tragedie?

Il nostro patrimonio infrastrutturale, come grande parte di quello abitativo, costruito con cemento armato è ormai arrivato alla scadenza naturale e le manutenzioni sono sempre state ridottissime. Dobbiamo raddoppiare le infrastrutture e correttamente mantenerle. Non è pensabile che per un collegamento strategico non sia stata prevista una seconda infrastruttura con le stesse possibilità. Ciò consentirebbe inoltre di alternare ciclicamente le operazioni di manutenzione. Questo per il rispetto dei traffici oltre che per quello, naturale, del rispetto dell'uomo. Un porto non può prescindere dai collegamenti intermodali che deve poter assicurare.

Cinzia Garofoli

Waterfront e integrazione sostenibile nell'ambito della città metropolitana

NAPOLI – Da sempre si sottolinea come la collaborazione tra le Autorità portuali di sistema e le città dove insistono i relativi porti sia un elemento indispensabile per programmi da farsi presto e bene. Così sottolinea anche l'assessore all'urbanistica di Napoli Carmine Piscopo, in questa nostra intervista che caratterizza uno dei temi della Naples Shipping Week, in corso in questi giorni. Ecco l'intervista.

Assessore Piscopo, il macroprogetto del waterfront di Napoli nasce da un'idea progettuale vincitrice del concorso internazionale del 2004 che prevede la riqualificazione del fronte del porto che affaccia sulla parte più antica e monumentale della città dichiarata dall'Unesco patrimonio dell'umanità. Può descriverci quali sono le principali opere previste dal progetto?

Il Masterplan approvato dall'Autorità Portuale prevede, in un arco temporale che va dal 2018 al 2022, la realizzazione di diverse opere infrastrutturali: la riqualificazione dell'area Immacolatella vecchia, la ristrutturazione del Molo Beverello con il nuovo terminal passeggeri, il recupero e la valorizzazione dell'edificio ex magazzini Generali, nonché la realizzazione di un complesso di opere volte al ridisegno del waterfront e all'integrazione porto-città.

Quali sono le maggiori difficoltà che avete dovuto affrontare in questo percorso? A distanza di 14 anni dal progetto iniziale quali sono stati gli aggiornamenti e le modifiche alla luce dei tanti cambiamenti in tema di naviglio e di traffici sempre più invasivi, in contrapposizione alla necessità di una sempre maggiore attenzione al cittadino e all'ambiente?

Nel corso degli anni, e soprattutto durante le differenti fasi procedurali, si sono presentati alcuni contenziosi seguiti direttamente dall'Autorità Portuale che hanno generato un significativo allungamento dei tempi. Inoltre, si sono avvicendati diversi Commissari e le fasi progettuali sono state di fatto sospese. Con la nomina del presidente Pietro Spirito nel 2017 le attività sono riprese e si è concretizzata una fitta attività istituzionale che ha consentito di poter riprendere il progetto, portandolo ad una fase più avanzata. Nel dettaglio, sono stati stralciati e approfonditi innanzitutto due elementi progettuali: il primo legato all'area dei Magazzini Generali, con livello progettuale di definitivo, che prevede tra le altre cose una "strip" commerciale e il completamento dell'edificio di Marcello Canino secondo il disegno originario che ospiterà attività di formazione ed espositive; il secondo stralcio riguarda l'area del Terminal passeggeri del Molo Beverello, con livello progettuale esecutivo, e ampliamento di servizi e attività utili agli utenti del porto. Si tratta di due interventi significativi, non solo sotto il profilo della razionalizzazione e valorizzazione delle attività esistenti, quanto, anche, sotto il profilo del ridisegno del waterfront e cittadino e delle sue relazioni con la città.

Il Comune di Napoli collabora alla creazione di un waterfront che curi gli interessi dei cittadini senza penalizzare lo sviluppo portuale; quali soluzioni propone per poter procedere in linea agli attuali indirizzi che prevedono di far arrivare le ferrovie fino all'interno dell'area portuale minimizzandone l'impatto nei confronti della città? In questa ottica: quali sono le opere primarie ed ineludibili previste dal grande progetto?

Il Grande Progetto per il Porto prevede interventi di collegamenti stradali e ferroviari interni per un importo di euro 31.600.000,00. A tal fine, l'Amministrazione comunale sta lavorando molto alla definizione degli aspetti legati all'accessibilità, alla logistica, alla razionalizzazione dei sistemi di trasporto pubblico e alla configurazione delle relazioni città-porto. In particolare, il programma dei trasporti è curato dall'Assessorato alle infrastrutture e alla mobilità, deleghe affidate al lavoro del professor Mario Calabrese. Naturalmente, nel caso della città di Napoli, l'intero programma della mobilità va pensato in relazione ad un quadro organico che tiene insieme porto, retroporto, città storica, nelle loro relazioni con l'interporto e l'entroterra ad est. In ultimo, con il nuovo assetto definito dalla costituzione della Città Metropolitana.

Il progetto nel suo complesso pare ora aver raccolto consapevolezza e determinazione a procedere verso la fase realizzativa. Chi e cosa ha contribuito a questa accelerazione? Quali gli sforzi ancora necessari per superare gli ultimi ostacoli?

A partire dalla nomina del presidente dell'Autorità Portuale, seguita ad un lungo periodo di commissariamento, è stata posta l'attenzione ad un quadro progettuale più ampio, che ha coinvolto la città. L'accelerazione a cui si riferisce è dovuta pertanto in gran parte al coinvolgimento che tutte le Istituzioni, a partire dal Ministero alle Infrastrutture e dal Ministero per i beni e le attività culturali, hanno posto in essere insieme con l'Amministrazione comunale per un'efficace ripresa e valorizzazione del progetto iniziale. Significativo è il lavoro che ora l'Autorità Portuale sta svolgendo e dovrà svolgere per la rivisitazione del nuovo Piano Regolatore Portuale dopo la "restituzione" da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a causa delle carenze riscontrate in merito agli aspetti pianificatori e procedurali della proposta di piano del 2013. È necessaria la dotazione di un nuovo strumento di pianificazione flessibile e all'altezza delle sfide di una città contemporanea.

La Gazzetta Marittima

I vari bandi di gara una volta appaltati che impegno finanziario complessivo prevedono? Quali gli step ed i tempi di realizzazione?

Circa la realizzazione dei due principali interventi, e così come si evince dal Piano Triennale 2017-2019 dell'Autorità Portuale, gli importi previsti sono: per il recupero e la valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali, circa 20 milioni di euro; per il nuovo Terminal passeggeri del Molo Beverello, circa 22 milioni di euro. In merito ai tempi di realizzazione, i bandi sono coordinati e seguiti dall'Autorità Portuale che ha previsto un cronoprogramma serrato e che dovrà misurarsi con le procedure di rito, augurandoci che i contenziosi, spesso presenti nel campo delle opere pubbliche, non intervengano a definire eccessivi ritardi e rallentamenti.

I sindaci delle città portuali italiane (presenti nell'ANCI) criticano la scarsa rappresentanza delle amministrazioni territoriali nei comitati di gestione delle Autorità di sistema. La ritiene una critica fondata?

Assolutamente sì, spero in questo che l'ANCI ci possa dare un valido supporto. Quando vi è leale collaborazione tra gli Enti le soluzioni si trovano prima e sono supportate da un livello di consapevolezza maggiore, che consente, nella realizzazione delle opere programmate, tempi certamente minori.

Cinzia Garofoli

Shipping and the Law vigilia della IX edizione

NAPOLI – La IX edizione di Shipping and the Law, organizzata dallo Studio Legale Lauro, si terrà il 15 e 16 ottobre presso San Lorenzo Maggiore, un complesso monumentale eretto tra il XIII e il XVIII secolo e sovrastante gli scavi della Neapolis greca e romana.

Quest'anno il titolo della manifestazione, organizzata dall'avvocato marittimista Francesco S. Lauro, è The Future is now e verterà su diversi temi, tra i quali spiccano la sfida costituita dall'entrata in vigore delle nuove regolamentazioni ambientali IMO e le tecnologie e i combustibili che risponderanno più efficacemente ad essa, la rapida implementazione dell'automazione, l'insorgenza di nuove barriere al movimento di persone e cose, l'ingresso dei fondi di investimento nello shipping, i poteri decisionali relativi alla scelta del Port of Refuge in caso di incidenti navali a rischio di inquinamento.

Ne discuteranno, tra gli altri: il presidente e il vice presidente della International Chamber of Shipping Esben Poulsson ed Emanuele Grimaldi, il presidente di Confitarma Mario Mattioli; John C. Lyras, già presidente della Union of Greek Shipowners e dell'ECSA; il presidente dell'AIDM e vicepresidente CMI Giorgio Berlingieri; Leo Drollas, direttore e chief economist del Center for Global Energy Studies fondato dallo Sceicco Yamani; Mäns Jacobsson, per oltre un ventennio direttore degli International Oil Pollution Compensation (IOPC) Funds ed il presidente del gruppo Giovani Armatori Giacomo Gavarone.

La conferenza, uno tra i pochi eventi internazionali che registra il Support of the International Chamber of Shipping, sarà patrocinata, tra gli altri, dalla Regione Campania e da Confitarma, AIDM-Associazione Italiana di Diritto Marittimo, ATE-NA-Associazione Italiana di Tecnica Navale e the International Propeller Clubs.

Il ministro Lezzi a Nola per accelerare la ZES

NOLA – La logistica del sud Italia adesso si sente meno abbandonata. Un episodio per molti, che ha il suo significato proprio a margine della Naples Sailing Week: il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, ha visitato lunedì scorso l'Interporto di Nola e il Cis. Il programma ha previsto anche un incontro stampa presso gli Uffici della Direzione – Edificio Servizi Lotto D1. Nell'incontro, i temi più urgenti per la logistica, lo sviluppo delle Zone speciali e le reti intermodali, presenti: Giuseppe Maiello, presidente Interporto Campano; Ferdinando Grimaldi, presidente Cis; Claudio Ricci, amministratore delegato CIS e Interporto Campano; Gian Marco Nicelli, amministratore delegato Vulcano Spa; Luca Lo Giudice, presidente Cisfi; Francesco Mele, amministratore delegato Cisfi . Con loro il senatore Francesco Urraro.

Come è stato ricordato anche nell'occasione, l'Interporto di Nola rientra nel perimetro della ZES (Zona Economica Speciale) Campania ed è un'infrastruttura di interesse nazionale. Con il CIS e il Vulcano Buono costituisce un agglomerato con 1.000 aziende e 9.000 addetti diretti. Ma la sua importanza si estende ben oltre la sede locale e la stessa Campania, perché rappresenta uno dei gangli dell'intero sistema intermodale che collega il sud Italia con le grandi direttrici europee, nell'ambito delle TEN-T e del reticolo dei collegamenti nazionali.

Il ministro Lezzi da parte sua ha già espresso, in recenti occasioni, l'impegno del governo per una razionalizzazione degli investimenti sul sud Italia, a partire dalla logistica. Nata a Lecce, è una delle new entry del governo Conte, che milita da sempre nel movimento 5Stelle dopo aver fatto parte in precedenza anche di un'importante commissione ministeriale relativa ai bilanci dello Stato. È sposata e con un figlio. Il suo interesse ai temi della logistica non è da oggi, avendo partecipato anche con il precedente governo a una serie di impegni specie a Lecce e nella sua provincia relativi ai collegamenti ferroviari e marittimi.

La sua visita all'Interporto di Nola prelude, secondo gli osservatori vicini al ministero per la coesione territoriale, a iniziative concrete attese da tempo nell'importante struttura proprio per la concretizzazione delle basi per la ZES.

Hong Kong e la ZES confermato l'interesse

NAPOLI – Le relazioni internazionali, l'apertura di nuovi orizzonti, l'impegno in una globalizzazione che non può lasciarci indietro: sono questi i punti salienti sulla base dei quali si è svolto di recente, con il supporto dell'International Propeller Club, un incontro tra il presidente dell'AdSP Pietro Spirito e Benjamin Wong, responsabile del dipartimento dei trasporti e dell'industria di Invest Hong Kong. Una struttura governativa, IHK, che è la proiezione del ministero dell'economia e la megalopoli asiatica.

All'incontro hanno partecipato i principali esponenti del cluster marittimo e portuale di Napoli, e sono stati messi a fuoco i temi relativi in particolare alle ZES. Mr Wong da parte sua ha ricordato come Hong Kong sia tra le città asiatiche la più internazionale ed aperta, "disponibile da subito a collaborare con Napoli e Salerno nel reciproco interesse". A supporto delle tesi espresse da Wong anche l'intervento di Riccardo Fuochi, presidente del Propeller di Milano, che ha ricordato come Hong Kong abbia nella logistica marittima ed aerea il fulcro di uno sviluppo che non si ferma".

In Campania si sta lavorando sodo, è emerso nel corso dell'incontro con Wong, per definire in chiave operativa l'istituzione della ZES, anche per accelerare la sospirata nomina del comitato di indirizzo, rimasto incompleto da tempo. Manca anche il decreto ministeriale per le semplificazioni amministrative e burocratiche dedicate alle imprese che intendono insediarsi nelle Zone Economiche Speciali, ovvero nelle ZES.

Una Zls per Orte-Civitavecchia

Fdi presentano il disegno di legge

VITERBO – Una Zona logistica semplificata nell'area portuale e logistica Civitavecchia-Orte. È questa la proposta che fa parte della riforma quadro presentata da Fratelli d'Italia inerente le Zone economiche speciali e l'istituzione delle Zone logistiche semplificate nei grandi porti del Centro Nord.

A presentarla durante una conferenza stampa sono stati il deputato Mauro Rotelli e il senatore Adolfo Urso, primo firmatario della legge.

“Dopo una serie di incontri finalizzati al completamento delle infrastrutture -ha spiegato Rotelli- il testo normativo presentato ai due rami del Parlamento delinea un piano di sviluppo programmatico fondamentale per la crescita economica del quadrante Orte-Civitavecchia-Viterbo”.

Quello che chiede Fratelli d'Italia, continua, è una riforma organica perchè la portualità è un punto di forza per lo sviluppo del Paese.

“Se andiamo a confrontarci con quanto avviene in altre realtà, possiamo notare che esistono già 2700 Zes in tutto il mondo. Il nostro modello d'ispirazione è quello della Polonia che, proprio grazie a quanto fatto dal governo di destra con provvedimenti come questo, negli ultimi 20 anni ha potuto vivere una sorta di boom economico. Le Zes -ha proseguito il senatore- rappresentano un vero esempio del cambiamento avuto in quel Paese negli ultimi 20 anni. Il trilaterale Civitavecchia, Orte, Viterbo può essere dunque una chiave di volta per il rilancio dell'economia dell'intero Paese. Grazie a questo provvedimento ci saranno aumenti dei benefici fiscali (in alcuni casi fino a 20 anni) e una semplificazione delle procedure legali per incentivare la produzione”.

In pratica la proposta farebbe estendere i provvedimenti dell'area del Mezzogiorno anche alle regioni del Centro Nord in particolare al porto di Civitavecchia. Questo prevedendo una semplificazione delle procedure, incentivi fiscali e agevolazioni per investimenti programmati.

“Le nostre sono azioni che vanno nella logica di aumentare gli investimenti sul territorio” ha dichiarato Rotelli. “Riteniamo che questa sia una riforma necessaria per stare al passo con quanto già avviene nelle altre realtà europee e mondiali”.

“Ci batteremo per far sì che l'iter parlamentare duri il meno possibile” ha aggiunto ancora il senatore Urso. “Ci rivolgiamo alla Lega affinché faccia sua questa tematica e la inserisca il prima possibile all'interno della nuova riforma economica”.

DOPO IL SUMMIT DI LISBONA SI CONFRONTANO LE PREVISIONI SUGLI SCALI DELLA PENISOLA

Record assoluto crociere sui porti italiani nel 2019

Cemar Agency ipotizza un +5,5% di passeggeri movimentati rispetto a quest'anno

LISBONA - Dunque il 2019 potrà essere l'anno record per il settore crocieristico nei porti italiani. È quanto emerso, nell'ambito del Seatrade Cruise Med in corso a Lisbona, dalle previsioni sull'andamento del mercato crocieristico, sviluppate e presentate da Cemar Agency Network di Genova.

Le prime proiezioni indicano infatti che nel 2019 si supereranno gli 11.500.000 passeggeri movimentati, con un incremento del 5,5% rispetto al 2018.

All'origine di questo risultato ci sono senza dubbio le nuove grandi unità da crociera che visiteranno il nostro paese, con particolare riferimento alle navi di MSC Crociere, che manterranno gli scali durante il periodo invernale con grandi risultati in termini di movimentazione passeggeri. Un ruolo fondamentale stanno rivestendo inoltre i grandi porti, con strumenti più trasparenti e con una programmazione sviluppata in base alle reali possibilità, nel tentativo di superare i limiti strutturali delle banchine e dei

servizi a terra.

Lo studio, presentato a Lisbona da Sergio Senesi, riporta inoltre le ultime previsioni relative all'anno in corso, indicando con chiarezza che il 2018 si chiuderà con 10.862.000 passeggeri movimentati (+7,32% rispetto al 2017) e 4.641 approdi (+1,13% rispetto al 2017) nei porti italiani.

In questo quadro Civitavecchia si conferma anche per quest'anno il principale porto crocieristico italiano, seguita da Venezia, Genova,

Napoli, Savona e Livorno. Prima Regione si conferma la Liguria seguita da Lazio e Veneto.

Alla fine della stagione crocieristica 2018 saranno state coinvolte 47 Compagnie di Navigazione, 145 navi e 80 porti italiani.

In chiusura di presentazione è stata infine ricordata l'importanza di continuare a porre la massima attenzione - nonostante le previsioni siano incoraggianti sia per il 2018 che per il 2019 - alla concorrenza straniera, puntando nel contempo sul miglioramento del rapporto

(segue a pagina 11)

Record assoluto crociere sui porti

qualità/prezzo dei servizi erogati nei nostri porti e dimostrando una sempre maggiore maturità tecnica ed operativa.

MOLA DI BARI I RISULTATI DEI SOPRALLUOGHI EFFETTUATI DAI TECNICI DEL COMUNE

Monitoraggio delle opere pubbliche la situazione più delicata è al porto

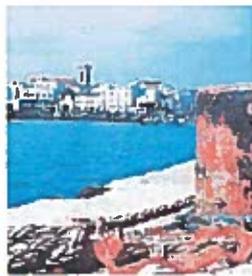
ANTONIO GALIZIA

● **MOLA DI BARI.** Criticità soprattutto al porto e situazioni da monitorare costantemente e sulle quali è necessario intervenire con lavori di manutenzione. Questo il risultato del monitoraggio delle opere pubbliche svolto dal Comune che rispondendo alle sollecitazioni del Provveditorato delle opere pubbliche, ha consegnato la lista dettagliata sullo stato di conservazione e manutenzione delle opere pubbliche di competenza comunale.

«Come si ricorderà - spiega il sindaco Giuseppe Colonna - dopo i tragici avvenimenti di Genova, il Provveditorato aveva richiesto ai comuni di presentare gli eventuali interventi necessari a rimuovere le situazioni di pericolo per la pubblica incolumità sulle strutture di competenza, corredando le relative segnalazioni di adeguate attestazioni tecniche e di indicazioni di priorità. Ciò nonostante la oggettiva difficoltà di stimare in pochissimi giorni le priorità degli interventi e la stima precisa delle risorse finanziarie necessarie per intervenire».

Sono stati quindi passati al setaccio i ponti, i sottopassi, le strade di piano regolatore non ancora urbanizzate, il porto peschereccio, gli ipogei e le grotte. «Ci è stato chiesto di svolgere

in pochi giorni un lavoro che, invece, dovrebbe essere eseguito con scrupolo e particolare attenzione. Ciononostante - afferma l'assessore comunale ai lavori pubblici Nico Berlen - abbiamo rispettato i termini fissati dal Ministero e nel contempo abbiamo colto l'occasione per avviare in pianta stabile una mappatura più capillare e approfondita di tutte le infrastrutture esistenti sul territorio in termini di tipologia, titolarità, stato di conservazione e fabbisogno manutentivo, facendo insomma di necessità virtù. Pertanto per noi, questa fase rappresenta solo il primo passo, di un percorso in progress volto alla puntuale conoscenza del territorio ed alla maggiore consapevolezza delle condizioni delle infrastrutture presenti su di esso».



MOLA Criticità al porto

Il monitoraggio compiuto dall'Ufficio Tecnico Comunale - afferma il sindaco Giuseppe Colonna - non deve limitarsi ad una ricognizione di una difficile situazione destinata ad impolverarsi in qualche cassetto ministeriale ma occorre che il Governo prenda atto della grave situazione ed intervenga in maniera decisa per garantire le risorse finanziarie indispensabili per assicurare la realizzazione degli interventi di manutenzione di tutte le infrastrutture comunali».

Il monitoraggio compiuto dall'Ufficio Tecnico Comunale - afferma il sindaco Giuseppe Colonna - non deve limitarsi ad una ricognizione di una difficile situazione destinata ad impolverarsi in qualche cassetto ministeriale ma occorre che il Governo prenda atto della grave situazione ed intervenga in maniera decisa per garantire le risorse finanziarie indispensabili per assicurare la realizzazione degli interventi di manutenzione di tutte le infrastrutture comunali».

RODI GARGANICO IL RICONOSCIMENTO A LIVELLO NAZIONALE DOPO L'ISPEZIONE DELLA COMMISSIONE IN INCOGNITO



RODI GARGANICO il porto turistico

«È il miglior porto turistico» c'è il premio di Assonautica

● **RODI GARGANICO.** Il porto turistico di Rodi Garganico è stato premiato quale «miglior porto turistico dell'anno d'Italia» con la targa «Marine quality» di Assonautica Italiana. La commissione ha valutato i feed back provenienti da migliaia di armatori di tutto il Paese sulle esperienze fatte in banchina, nei cantieri, con il personale di servizio e nel contesto generale dei porti candidati per la prima selezione.

Successivamente, in occasione di manifestazioni velistiche e motoristiche la commissione si è recata direttamente sulle strutture in forma anonima e ha preso in esame il livello dei servizi resi e la capacità strutturale, organizzativa e di accoglienza delle marina in lizza per il premio.

Il porto turistico di Rodi Garganico è risultato il miglior porto turistico italiano con la seguente motivazione: «Superati gli standard di qualità eccellenti per quanto riguarda la dotazione strutturale marinare, l'impostazione urbanistica, il dettaglio edilizio, l'impianto architettonico e la funzionalità delle scelte costruttive originarie della struttura, il porto si distingue nettamente dagli altri presi in esame per l'altissimo livello di ospitalità, di accoglienza e di servizio di tutto il personale e del suo team leader Marino Masiero. In particolare va segnalata la completezza dei servizi resi, in primis quello meccanico e cantieristico, associati alla rapidità degli interventi e alla determinazione a risolvere qualsiasi problema-

tica, di livello superiore agli altri candidati, ad eccezione dell'approdo delle Indie di Brindisi di proprietà del Cantieri navali Danese, che vincono il titolo in ex-aequo. L'ottimo rapporto qualità/prezzo, l'assistenza radio e all'ormeggio h 24, il pronto intervento in mare mosso in notturna effettuato a fine stagione ad uno yacht di 24 metri alla deriva, la gentilezza degli operatori, la prontezza delle azioni, la messa a disposizione di mezzi e di uomini, spesso gratuitamente, anche per esigenze di carattere extra portuale, hanno completato il panorama dei servizi già di per sé ampio, composito e di eccellenza, che ha determinato all'unanimità il verdetto della commissione d'esame di Assonautica Italiana».