



Dai Porti:

Trieste:

"...Automazione e mondo del lavoro..."(Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...le navi devono entrare in porto ..."(Corriere Marittimo)

"...due reattori da 3mila tonnellate ..."

(Messaggero Marittimo, Informatore, The Medi Telegraph)

Genova:

"...Decreto Geneva, Ponte Morandi, Terzo Valico..."

(Italia Oggi, Corriere Marittimo, The Medi Telegraph, Repubblica, Il Secolo XIX, Il sole 24 Ore, Informare)

Livorno:

"...Inquinamento nel Tirreno..."(Il Secolo XIX)

Piombino:

"...Crociere, settore da calorizzare..."(Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Economia del Mare..." (Ferpress, Messaggero Marittimo, Il Tempo)

Gioia Tauro:

"...Assunzioni nel porto..."(Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime)

Olbia:

"...nuovo servizio merci..." (Ansa, Messaggero Marittimo)

Messina:

"...Milazzo: aree commerciali in ordine ..." (Gazzetta del Sud)

"...Lavorare in sinergia per salvaguardare i servizi e i lavoratori..."
(Giornaledisicilia.it)

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Avvisatore Marittimo

Automazione e mondo del lavoro: opportunità e conseguenze

Martedì incontro del Propeller Club di Trieste

TRIESTE – “Automazione e mondo del lavoro: opportunità e conseguenze su occupazione, industria e società” è il titolo del prossimo incontro organizzato dal Propeller Club Port of Trieste.

L'appuntamento è per martedì prossimo 16 Ottobre, alle ore 18.30, nella sala della Piccola Fenice di via San Francesco 5a. Relatori dell'incontro il professor Maurizio Fermaglia (rettore dell'Università di Trieste), il professor Sergio Bologna (presidente Agenzia imprenditoriale operatori marittimi), l'avvocato Alberto Pasino (partner Zunarelli Studio legale associato) e Padre Luciano Larrivera (direttore Centro Veritas Trieste).

Parlare di automazione dei processi industriali apre oggi la discussione su settori molto diversi tra loro e sulle ricadute, sia positive che negative, destinate a portare profondi cambiamenti nel mondo del lavoro e nel contesto sociale.

Ci sono mestieri o attività destinate a scomparire? In quali settori industriali si evolverà maggiormente l'automazione?

Produrre a minore costo per vendere di più a minore prezzo: ma chi comprerà se si riducono le opportunità di lavoro a fronte, invece, della forte crescita demografica in corso ed ulteriore prevista a livello mondiale?

A queste ed altre domande proveranno a dare una risposta gli esperti relatori invitati dal presidente del Propeller triestino Fabrizio Zerbini, a partecipare a questo incontro su questioni destinate a modificare le nostre vite future.

Pellizzari: "Venezia, le navi devono entrare in porto" - Sicurezza e tecnologia al primo posto / Convegno Propeller

VENEZIA - "Le navi devono entrare in porto, non devono esserci dubbi, tutti dobbiamo fare il possibile affinché le navi entrino". Questo -l'imperativo categorico- dell'ammiraglio **Piero Pellizzari**, direttore marittimo del Veneto e comandante della Capitaneria di porto di Venezia, insediato a capo dell'autorità marittima lagunare dal giugno scorso, intervenuto ieri pomeriggio al convegno "Servizi tecnico-nautici: tariffe e qualità dei servizi come elemento di competitività" - organizzato dal Propeller Club Port of Venice presso - Venezia Terminal Passeggeri. Le regole del porto le detta il mercato che chiede: sicurezza, affidabilità e tempi certi, pertanto "la nave entra in porto solo se la situazione meteo lo permette. Non c'è discorso! Se si può fare si fa, altrimenti no" ha specificato l'ammiraglio a chiare note.

Il dibattito animato dal Propeller ha lanciato la fida al porto di Venezia, ai rappresentanti del cluster marittimo locale e nazionale intervenuti, ben consapevole che un porto aperto agli imprenditori è oggi la più importante rotta per attirare nuovi investimenti infrastrutturali, nuove compagnie di navigazione e nuovi traffici. "In questo particolare momento di turbolenza della portualità lagunare penalizzata dalla vexata question delle grandi navi - ha spiegato il presidente del Club **Massimo Bernardo** - "per lo sviluppo del porto e quindi della sua sopravvivenza c'è la necessità di chiarimenti e di mettere mano anche su altri importanti temi com'è, per esempio, quello dei servizi tecnico-nautici come fattore di competitività per il porto. Tanti sono gli aspetti di questo tema: da quello tariffario alla qualità del servizio, alla flessibilità operativa, agli investimenti".

"La competitività del mercato richiede efficienza dei servizi e terminal operativi 365 giorni l'anno" - ha spiegato l'ammiraglio **Pellizzari** durante il dibattito- "tutela ambientale e incremento del livello di innovazione tecnologia", cardine attorno al quale deve ruotare lo sviluppo del porto. "Ben vengano quindi i tavoli di concertazione per la discussione sulle tariffe dei servizi" che comunque devono essere il prodotto di un team di lavoro in cui intervengono l'autorità marittima, dalla quale dipendono, l'autorità portuale, le associazioni di categoria (agenti marittimi e spedizionieri in primo piano).

Sulla questione delle tariffe è intervenuto **Alessandro Santi**, vice presidente di **Federagenti** (agenti e raccomandatori marittimi nazionali) "Combattiamo ogni giorno per trovare il porto più conveniente per l'armatore" la competitività spiega Santi, "porta a confrontarsi con tariffe di stati diversi, in alcuni casi concorrenziali rispetto alle nostre" spesso perché agevolati da regimi fiscali diversi dall'Italia. Pertanto sottolinea Santi è necessario "agevolare la crescita dei mercati, ma evitare le distorsioni".

"Il rinnovo tariffario del servizio di pilotaggio portuale è concordato con il ministero" pertanto "assoluta trasparenza delle tariffe" ha fatto presente **Fiorenzo Milani**, vice presidente associazione europea piloti marittimi (EMPA). "Intendiamoci, nella scelta di un porto da parte dell'armatore, i servizi tecnico nautici sono al penultimo posto, incidono solo per il 4% - 2%". Lo dice lo studio europeo condotto dall'IMO (International Maritime Organization) ha spiegato Milani. I dati parlano chiaro le tariffe italiane in Europa sono competitive, a fronte di una totale mancanza di investimenti da parte del nostro paese nel campo del pilotaggio. Come non bastasse, continuamente la categoria in Italia deve far i conti con una carenza di infrastrutturale che crea un divario enorme con i porti della concorrenza Europea. "Solo grazie alla cooperazione dei servizi tecnico nautici con l'autorità marittima, riusciamo ogni volta a far fronte alle carenze infrastrutturali e agli ostacoli meteorologici".

Dal fronte degli spedizionieri di Venezia si è aperto il dissenso, **Andrea Scarpa**, presidente di **AssoSped**, ha lamentato da parte del porto lagunare un "approccio burocratico da parte dei fornitori di servizi nei confronti delle richieste dell'utenza" - "Come se: fare entrare le navi o non farle entrare non fosse loro interesse" - ha tuonato lo spedizioniere riferito all'attività dei piloti di porto e dei rimorchiatori. Pertanto sottintende che un regime di competizione e non di monopolio nella fornitura del servizio, porterebbe equilibrio.

Non è stato della stessa opinione **Davide Calderan**, armatore, **Rimorchiatori Riuniti Panfido & C.** rappresentante del servizio di rimorchio del porto di Venezia che ha risposto al quesito: "Come è possibile arrivare ad una riduzione delle tariffe, mantenendo però alto il livello della sicurezza e investendo in tecnologie? "E' necessario investire in nuove tecnologie", - ha spiegato **Calderan**, "per utilizzare un numero minore di rimorchiatori". Sul regime della liberalizzazione del servizio e di competizione di più operatori all'interno dello stesso porto non è d'accordo, auspica invece ad "un sistema più controllato, piuttosto che un regime liberista dove ognuno potrebbe applicare la tariffa che vuole".

A spostare il focus del dibattito, dalla realtà dei porti al mercato globale dei trasporti via terra e via mare è intervenuto **Alessandro Panaro**, **Maritime and Mediterranean Economy** di **SRM**, illustrando in anteprima i risultati della ricerca sulle "Determinanti del cambiamento" nel commercio globale.

L'incontro è stato aperto dall'intervento dell'avvocato marittimista **Anna Carnielli**, studio legale **Carnielli di Treviso**, che è riuscita a dare una collocazione normativa al dibattito attraverso un'abile sintesi del quadro legislativo di settore: a partire dalla legge 84/94 fino al Regolamento europeo 352

- segue

L'incontro è stato moderato da Lucia Nappi direttore Corriere marittimo.

Immediatamente prima del dibattito, l'assemblea elettiva del Port of Venice ha provveduto alle votazioni per il rinnovo del Consiglio direttivo e all'elezione del presidente. Massimo Bernardo, propulsore e anima del Club veneziano da 15 anni, è stato riconfermato presidente per acclamazione generale.

Venezia: Imbarco eccezionale di project cargo al Terminal Multi Service

VENEZIA - Imbarchi eccezionali ieri mattina dal Terminal Multi Service del porto commerciale di Venezia. Il Terminal è specializzato nel traffico di project cargo ovvero merce fuori sagoma: per il peso, la misura, essendo spesso parte di apparati e attrezzature industriali dall'alto valore economico. Si è trattato dell'imbarco di **due grandissimi reattori di hydrocracking realizzati da ATB Riva Calzoni** che imbarcati sulla nave Happy Star della compagnia BigLift, sono diretti alla raffineria privata nigeriana della società **Dangote Refining Ltd**. I corpi in pressione sono stati fabbricati tra **Roncadelle, in provincia di Brescia**, headquarter della storica società lombarda, e **Marghera**, nelle officine di **assemblaggio di ATB Riva Calzoni, a pochi metri dal terminal di spedizione**. Ciascuno dei due componenti (pressure vessel), tra i più grandi mai prodotti al mondo per il settore petrolchimico, pesa 1535 tonnellate e misura 60 metri di lunghezza, e fa segnare un record per lo scalo, dal quale non erano mai stati effettuati imbarchi di tale peso.

La fase del trasporto dei reattori dallo stabilimento alla banchina è stata messa in opera da **Fagioli spa** che, nel dovuto rispetto delle portanze del terreno, ha impiegato 72 assi SPMT (Self-Propelled Modular Transporter) formando per ciascun carico un convoglio di ben 60 metri di lunghezza, 8,5 metri di larghezza e 10 metri di altezza. I convogli sono stati fatti transitare verso le banchine del terminal Multiservice attraverso l'accesso di Via Sali – realizzato appositamente per il passaggio dei carichi straordinari –, dove i due reattori sono stati imbarcati alla volta della Nigeria sulla nave BigLift dotata di due gru della portata di 1.100 tonnellate ciascuna.

"In Italia, a oggi, solo a Porto Marghera è possibile realizzare operazioni come questa: disponiamo di aree di produzione prossime alle banchine, dei migliori operatori per la parte dei servizi, e di aziende di eccellenza come ATB Riva Calzoni che scelgono il nostro scalo per la propria attività produttiva e che continuano a investire: tutti asset che incrementano le nostre performance, confermando la nostra unicità a livello europeo" afferma il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino.

"Per noi Porto Marghera continua ad essere uno scalo strategico e fondamentale – spiega Sergio Trombini, presidente di ATB Riva Calzoni –. È solo grazie alla disponibilità di infrastrutture portuali di livello eccellente che la nostra società può continuare a servire i propri clienti in tutto il mondo, garantendo un servizio efficiente e puntuale. Il supporto degli operatori e di chi lavora all'interno del sistema portuale è stato importante soprattutto in questa occasione, considerando le dimensioni e il peso dei corpi in pressione che abbiamo spedito".

Due reattori da 3mila tonnellate partiti da Venezia

Musolino: solo a Porto Marghera è possibile realizzare operazioni come questa

VENEZIA – Sono salpati a bordo della nave Happy Star della compagnia BigLift i due reattori di hydro-cracking realizzati da Atb Riva Calzoni e destinati alla prima raffineria privata nigeriana della società Dangote Refining Ltd. I corpi in pressione sono stati fabbricati tra Roncadelle, in provincia di Brescia, headquarter della storica società lombarda, e Marghera, nelle officine di assemblaggio di Atb Riva Calzoni, a pochi metri dal terminal di spedizione.

Ciascuno dei due componenti (pressure vessel), tra i più grandi mai prodotti al mondo per il settore petrolchimico, pesa 1.535 tonnellate e misura 60 metri di lunghezza, e fa segnare un record per lo scalo, dal quale non erano mai stati effettuati imbarchi di tale peso.

La fase del trasporto dei reattori dallo stabilimento alla banchina è stata messa in opera da Fagioli spa che, nel dovuto rispetto delle portanze del terreno, ha impiegato 72 assi Spmt (Self-Propelled Modular Transporter) formando per ciascun carico un convoglio di ben 60 metri di lunghezza, 8,5 metri di larghezza e 10 metri di altezza. I convogli sono stati fatti transitare sulle banchine del terminal Multiservice attraverso l'accesso di Via Sali – realizzato appositamente per il passaggio dei carichi straordinari – , dove i due reattori sono stati imbarcati alla volta della Nigeria sulla nave BigLift dotata di due gru della portata di 1.100 tonnellate ciascuna.

“In Italia, a oggi, solo a Porto Marghera è possibile realizzare operazioni come questa: disponiamo di aree di produzione prossime alle banchine, dei migliori operatori per la parte dei servizi, e di aziende di eccellenza come Atb Riva Calzoni che scelgono il nostro scalo per la propria attività produttiva e che continuano a investire: tutti asset che incrementano le nostre performance, confermando la nostra unicità a livello europeo ” afferma il presidente dell’Autorità di Sistema portuale Pino Musolino.

“Per noi Porto Marghera continua ad essere uno scalo strategico e fondamentale – spiega Sergio Trombini, presidente di Atb Riva Calzoni –. È solo grazie alla disponibilità di infrastrutture portuali di livello eccellente che la nostra società può continuare a servire i propri clienti in tutto il mondo, garantendo un servizio efficiente e puntuale. Il supporto degli operatori e di chi lavora all’interno del sistema portuale è stato importante soprattutto in questa occasione, considerando le dimensioni e il peso dei corpi in pressione che abbiamo spedito”.

Informazioni Marittime

Venezia, partono i due più grandi reattori mai imbarcati in Laguna

Ciascuna struttura pesa oltre 1.500 tonnellate e misura 60 metri di lunghezza

Grandi (e complesse) manovre nel porto di Venezia. Sono salpati a bordo della nave Happy Star della compagnia BigLift i due reattori di hydrocracking realizzati da ATB Riva Calzoni e destinati alla prima raffineria privata nigeriana della società Dangote Refining Ltd. I corpi in pressione sono stati fabbricati tra Roncadelle, in provincia di Brescia, headquarter della storica società lombarda, e Marghera, nelle officine di assemblaggio di ATB Riva Calzoni, a pochi metri dal terminal di spedizione. Ciascuno dei due componenti (pressure vessel), tra i più grandi mai prodotti al mondo per il settore petrolchimico, pesa 1535 tonnellate e misura 60 metri di lunghezza, e fa segnare un record per lo scalo, dal quale non erano mai stati effettuati imbarchi di tale peso.

La fase del trasporto dei reattori dallo stabilimento alla banchina è stata messa in opera da Fagioli spa che, nel dovuto rispetto delle portanze del terreno, ha impiegato 72 assi SPMT (Self-Propelled Modular Transporter) formando per ciascun carico un convoglio di ben 60 metri di lunghezza, 8,5 metri di larghezza e 10 metri di altezza. I convogli sono stati fatti transitare verso le banchine del terminal Multiservice attraverso l'accesso di Via Sali – realizzato appositamente per il passaggio dei carichi straordinari –, dove i due reattori sono stati imbarcati alla volta della Nigeria sulla nave BigLift dotata di due gru della portata di 1.100 tonnellate ciascuna.

Il bilancio dell'operazione

"In Italia, a oggi, solo a Porto Marghera è possibile realizzare operazioni come questa: disponiamo di aree di produzione prossime alle banchine, dei migliori operatori per la parte dei servizi, e di aziende di eccellenza come ATB Riva Calzoni che scelgono il nostro scalo per la propria attività produttiva e che continuano a investire: tutti asset che incrementano le nostre performance, confermando la nostra unicità a livello europeo" afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino.

"Per noi Porto Marghera continua ad essere uno scalo strategico e fondamentale – spiega Sergio Trombini, presidente di ATB Riva Calzoni –. È solo grazie alla disponibilità di infrastrutture portuali di livello eccellente che la nostra società può continuare a servire i propri clienti in tutto il mondo, garantendo un servizio efficiente e puntuale. Il supporto degli operatori e di chi lavora all'interno del sistema portuale è stato importante soprattutto in questa occasione, considerando le dimensioni e il peso dei corpi in pressione che abbiamo spedito".

The Medi Telegraph

Venezia, mega carico in partenza da Marghera

Genova - Sono salpati a bordo della nave Happy Star della compagnia BigLift i due reattori di hydrocracking realizzati da ATB Riva Calzoni e destinati alla prima raffineria privata nigeriana della società Dangote Refining Ltd. I corpi in pressione sono stati fabbricati tra Roncadelle, in provincia di Brescia, headquarter della storica società lombarda, e Marghera, nelle officine di assemblaggio di ATB Riva Calzoni, a pochi metri dal terminal di spedizione. Ciascuno dei due componenti (pressure vessel), tra i più grandi mai prodotti al mondo per il settore petrolchimico, pesa 1535 tonnellate e misura 60 metri di lunghezza, e fa segnare un record per lo scalo, dal quale non erano mai stati effettuati imbarchi di tale peso.

La fase del trasporto dei reattori dallo stabilimento alla banchina è stata messa in opera da l'agioli spa che, nel dovuto rispetto delle portanze del terreno, ha impiegato 72 assi SPMT (Self-Propelled Modular Transporter) formando per ciascun carico un convoglio di ben 60 metri di lunghezza, 8,5 metri di larghezza e 10 metri di altezza. I convogli sono stati fatti transitare verso le banchine del terminal Multiservice attraverso l'accesso di Via Sali – realizzato appositamente per il passaggio dei carichi straordinari –, dove i due reattori sono stati imbarcati alla volta della Nigeria sulla nave BigLift dotata di due gru della portata di 1.100 tonnellate ciascuna.

«In Italia, a oggi, solo a Porto Marghera è possibile realizzare operazioni come questa: disponiamo di aree di produzione prossime alle banchine, dei migliori operatori per la parte dei servizi, e di aziende di eccellenza come ATB Riva Calzoni che scelgono il nostro scalo per la propria attività produttiva e che continuano a investire: tutti asset che incrementano le nostre performance, confermando la nostra unicità a livello europeo» spiega il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino.

«Per noi Porto Marghera continua ad essere uno scalo strategico e fondamentale – spiega Sergio Trombini, presidente di ATB Riva Calzoni –. È solo grazie alla disponibilità di infrastrutture portuali di livello eccellente che la nostra società può continuare a servire i propri clienti in tutto il mondo, garantendo un servizio efficiente e puntuale. Il supporto degli operatori e di chi lavora all'interno del sistema portuale è stato importante soprattutto in questa occasione, considerando le dimensioni e il peso dei corpi in pressione che abbiamo spedito».

Illegale l'estromissione di Autostrade, cioè l'esonero dell'obbligato dalla sua obbligazione

Un decreto che costerà molto caro

Allo stato. Perché è stato forse fatto col cuore ma male

Col solito tono da onnisapiente sopracciò, Raffaele Cantone, il magistrato penale prestatore all'Amministrazione, per la quale svolge il delicatissimo compito di capo dell'Anticorruzione, ha sentenziato la sua personale bocciatura del decreto Genova per l'eccesso dei poteri conferiti al commissario e per la «deroga a tutte le norme extrapenali che comporta la deroga al codice antimafia e alle relative discipline interdittive». Prima di tutto è discutibile la collocazione della normativa antimafia al di fuori del complesso delle misure e delle previsioni che, convenzionalmente, appartengono al diritto penale.

Tanto che, nei trattati universitari, questa normativa è trattata nell'ambito penalistico.

Senza rivangare il passato, possiamo serenamente affermare che questo di Cantone è un fuor d'opera, probabilmente dovuto a una non completa maturazione delle opportunità che offre il diritto amministrativo.

Comunque, sarebbe bastato che il presidente dell'Anticorruzione nelle normali forme scrivesse al commissario suggerendogli di adottare un'ordinanza (recettizia) di richiamo al codice antimafia e alle relative discipline interdittive, per evitare il rischio di un'

infiltrazione criminale nelle attività necessarie per la demolizione del ponte Morandi, la ricostruzione del viadotto e la realizzazione delle unità abitative occorrenti per gli sfollati. Certo, non avrebbe fatto titoli di giornali, ma dal punto di vista sostanziale nessuna differenza.

Intanto, il commissario Marco Bucci, sindaco di Genova (una scelta felice del governo che aveva tentennato tra vari candidati vicini ai 5Stelle), s'è insediato e inizia ad affrontare le questioni concrete che la tragedia ha lasciato alla città, alla regione e all'Italia tutta. Rimane sul tappeto il decreto scritto con il cuore e con tecnica giuridica alta (Toninelli dixit) che necessita di interventi sostanziali per renderlo realistico e attuabile.

Innanzitutto, la previsione del comma 6 dell'art. 1 del decreto-legge (28.09.2018, n.109) che, in sostanza, dispone l'esecuzione dei lavori in danno di Autostrade non si regge in piedi. Un simile istituto è applicabile solo nel caso in cui l'obbligato (in questo caso il concessionario) rifiuti di provvedere a rimettere in pristino un'opera di sua competenza. Provvedendo con norma legislativa, il governo, da un lato, riconosce che l'obbligato è Autostrade, ma al contempo lo priva della facoltà di onorare il suo

- segue

obbligo giuridico. Non ci sarà tribunale o Corte costituzionale che non riterrà illegittima la norma, dando la stura a risarcimenti milionari a carico del fisco e, quindi, degli italiani.

Curioso e altrettanto insostenibile il comma 7: «Il commissario straordinario affida, ai sensi dell' articolo 32 della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, la realizzazione delle attività concernenti il ripristino del sistema viario, nonché quelle propedeutiche e connesse, ad uno o più operatori economici che non abbiano alcuna partecipazione, diretta o indiretta, in società concessionarie di strade a pedaggio, ovvero siano da queste ultime controllate o, comunque, ad esse collegate, anche al fine di evitare un indebito vantaggio competitivo nel sistema delle concessioni autostradali. L' aggiudicatario costituisce, ai fini della realizzazione delle predette attività, una struttura giuridica con patrimonio e contabilità separati».

L' esclusione è demenziale, altro che cuore o alta scienza giuridica. Come abbiamo visto è illegale l' estromissione di Autostrade, cioè l' esonero dell' obbligato rispetto alla sua obbligazione.

Ma qui, per non dire Autostrade, si tagliano fuori tutti coloro che hanno «know how» in materia. E non mi riferisco alle concessionarie (che non essendo imprese di costruzione a regola di bazzica non possono sottoscrivere un appalto di lavori), ma a tutto il resto dei soggetti tecnici che, ancorché partecipati da concessionari, possono promettere e fornire prestazioni di qualità idonea alla realizzazione delle opere di ripristino e di sistemazione degli sfollati.

E qui, per oggi, ci fermiamo, almeno per quanto riguarda il decreto legge.

Non ci sono dubbi che il commissario Bucci, pur non rinunciando a nessuna delle sue prerogative (oneri non onori), non dimenticherà il dottor Cantone per le decisioni più delicate da assumere. Il che dovrebbe assicurare all' Anticorruzione l' agognata presenza sul campo.

Ci sono molti dubbi, invece, sui tempi che s' è presa e si sta ancora prendendo l' autorità giudiziaria genovese per il dissequestro dell' area sinistrata, compreso quello rimanente dell' infrastruttura ferroviaria di collegamento del porto con la rete. Mi rifiuto di credere che il sistema (procedure, compresi perizie e incidente probatorio) non possa essere accelerato. Ogni giorno di fermo costa milioni agli italiani. E, in ogni caso, fermi la professionalità, l' impegno e la deontologia del sistema stesso, chi ne ha la responsabilità dovrebbe sempre operare un virtuoso crossing tra le esigenze di giustizia e quelle economico-sociali della comunità nazionale.

In secondo luogo, non è più possibile che il governo e, per esso, il noto Toninelli col suo tunnel del Brennero non disponga immediatamente lo sblocco del Terzo valico, l' unico strumento per dare un futuro di sviluppo al porto di Genova, alla città, alla Liguria, all' Italia: col terzo valico si ampliano le capacità ricettive (si anche quelle ricettive) dell' approdo della Lanterna consentendo alle merci in arrivo un più rapido (oltre che più vasto) sbocco nelle pianure europee, dandoci la possibilità di competere efficacemente con Rotterdam, oggi il principale porto continentale.

Governare dovrebbe significare decidere nell' interesse degli italiani.

DOMENICO CACOPARDO

Decreto Genova e Terzo Valico, il decorso e le manifestazioni

GENOVA - La settimana quasi conclusasi ha visto lo svolgersi di due **significative manifestazioni con protagonisti le persone sfollate del Polcevera a Genova e, i lavoratori impegnati nella costruzione del Terzo valico a Roma.** Il viceministro al MIT, **Edoardo Rixi** intervenendo a margine del **Forum di Confrasperto a Cernobbio** ha preso così l'occasione per tornare nuovamente sul **decorso delle due vicende e dare una risposta concreta e puntuale a riguardo.**

Il Decreto Genova

Nella conversione in legge, prima di approdare alle Camere per il voto, si sta lavorando per incrementare le risorse contenute nel Decreto concentrando gli interventi su **imprese, Cig e famiglie sfollate.** In particolare: **46 milioni di euro** sono stati destinati ai **253 nuclei familiari rimasti fuori dalla propria casa** dal 14 agosto e serviranno per comprare una nuova casa e traslocare; **20 milioni di euro** verranno utilizzati per introdurre la **cassa integrazione in deroga di un anno per le piccole e micro imprese** danneggiate dal crollo del Ponte Morandi (che non rientrano, per numero di dipendenti, nella cassa integrazione); **60 milioni di euro** verranno spesi per l'**autotrasporto nel 2019** (oltre ai 20 già previsti per l'anno in corso); **30 milioni di euro** sono stati assegnati per il **porto** (di cui **20 milioni dalla fiscalità generale per evitare che il 3% aggiuntivo sull'Iva** non gravi unicamente sul Fondo unico per i porti); infine, **altri incentivi per l'intermodalità** verranno stanziati nei prossimi tre anni.

Il Terzo valico.

I soldi del **quinto lotto – circa 1,5 miliardi di euro – sono in pancia alle Ferrovie dello Stato** che risulta essere intervenuta rapidamente mettendo a disposizione la possibilità di andare avanti per gli appalti. Per questo motivo il **Rixi** ritiene che **entro ottobre vi saranno gli sblocchi definitivi, l'analisi costi-benefici e anche dei rifinanziamenti.** Lo stesso viceministro si dichiara ugualmente **molto dispiaciuto per i due scioperi** seppur comprendendone le motivazioni di fondo, ma ha altrettanto ribadito di essere positivo pur lavorando in un clima non facile. In ultima, il tema importante delle **infrastrutture nella città di Genova** ha portato anche la visita della commissaria europea ai trasporti **Violeta Bulc** che ha voluto fare un sopralluogo al luogo del crollo. Durante l'evento, **Bulc** ha preso l'occasione per **dichiarare l'intenzione di inserire la Genova-Marsiglia tra i corridoi prioritari TEN- T.**

“Così salviamo Genova”

MASSIMO MINELLA

C'è tanto da fare, forse troppo. Ma da qualche parte bisognerà pur cominciare per rimettere mano a questo “decreto per Genova”. E allora, senza attendere i tempi della negoziazione politica (o magari per anticiparli) categorie imprenditoriali e mondo del lavoro mettono a punto un piano d'azione, una sorta di decalogo che, se realizzato, potrebbe effettivamente dare respiro economico a un territorio gravemente ferito dal crollo del Ponte Morandi. Dentro c'è tutto quanto, sia nell'immediato che in tempi un po' più lunghi, può garantire ripresa delle attività e minore pressione burocratica e fiscale. Dal numero maggiore di addetti a disposizione degli enti territoriali all'istituzione di zone a carattere speciale, passando per il sostegno al lavoro del porto, quello più provato dal crollo e che rischia di pagare il conto più salato. E ancora, soldi per la cassa integrazione, finanziamenti a sostegno del territorio e spostamento dell'agenzia per la sicurezza ferroviaria, oggi in Toscana, a Genova e non a Roma. Ma vediamo nel dettaglio.

Gli enti. Il decreto fissa in 250 il numero di nuovi addetti che comune, regione, autorità portuale e camera di commercio possono assumere a tempo determinato per il biennio 2018-2019. Ma sono numeri troppo esigui per far fronte all'emergenza. Ne servono almeno cento in più, con un adeguato sostegno finanziario. Se infatti il contributo assegnato per il

2018 di 3,5 milioni può andare bene, nel 2019 si dovrebbe passare da 10 a 16. Necessario anche far crescere il numero degli addetti dell'Agenzia delle Dogane, aspetto questo davvero fondamentale nell'organizzazione del lavoro in porto e nella gestione dei flussi di traffico della merce. 60 addetti in più, con una spesa di altri 4,5 milioni, potrebbe consentire di affrontare meglio l'emergenza.

Le “zone” speciali. Il rilancio di Genova passa (anche) dall'istituzione di zone all'interno del quale normative e fiscalità possono tener conto del carattere speciale del provvedimento che le istituisce. Tre, in particolare, sono quelle legate alla città portuale, la “zona economica speciale”, per un periodo di cinque anni, per favorire l'arrivo di nuove attività nell'area interessata dal crollo del ponte; la zona logistica semplificata, per porto e retroporto, una grande area di industria e servizi che lega quattro regioni (Liguria, Piemonte, Lombardia ed Emilia Romagna) e che consente alle imprese che operano al suo interno di beneficiare di “procedure semplificate”; la zona franca, non più solo “urbana”, come prevede il decreto, ma ampliata anche al porto per sostenere le imprese colpite dall'evento e che hanno subito un calo del fatturato di almeno il 25%.

Intermodalità più spinta. La tragedia del ponte ha reso più evidente, in modo tragico e macroscopico, la quasi assoluta dipendenza del sistema di spostamento delle merci dalla “gomma”. L'unica soluzione praticabile è data invece dal potenziamento della modalità ferroviaria. Per sostenere questa azione per il prossimo triennio dovrebbe essere messa a disposizione una dotazione di 9 milioni di euro, favorendo anche un uso più massiccio del treno. Tradotto in denaro, si tratta inoltre di favorire chi evita di dedicarsi alla gomma con un contributo di 4 euro al chilometro per ogni treno e di 200 euro al giorno a traino (nel numero minimo di dieci unità).

Aiuto al porto. Fin troppo evidente che a pagare il prezzo più alto è il porto di Genova, come spiegato ancora ieri dal presidente Paolo Signorini. Colpiti l'introito di tasse portuali, la movimentazione dei container e il lavoro. Per questo non è davvero accettabile lo stanziamento “straordinario” a favore dello scalo di 30 milioni, 15 peraltro già assegnati più 15 tolti agli altri porti. Ne servono 95, più del triplo. E per alleggerire i costi delle imprese va anche rimossa la tassa supplementare di ancoraggio, balzello riservato solo al porto di Genova.

Lavoro e sicurezza. Capitolo conclusivo, e altrettanto articolato, quello che riguarda il lavoro che necessita di interventi strutturali per tutte le imprese danneggiate. Per questo è necessario che venga nuovamente ripristinata la cassa integrazione in deroga, mentre per iniziative di “rigenerazione urbana” è necessario uno stanziamento ad hoc, di 8,6 milioni. Un'ultima opportunità per il territorio, quella dell'agenzia per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. In decreto la sposta a Roma. Ma la scelta dev'essere Genova.

Il decalogo dell'economia e del lavoro

- 1) Per gli enti territoriali nel biennio 2018-2019 cento assunzioni a tempo determinato in più (da 250 a 350), conferma dei 3,5 milioni per il 2018 e innalzamento della quota 2019 da 10 a 16 milioni
- 2) Per l'agenzia delle dogane 60 nuove assunzioni e 4,5 milioni in più di quanto previsto
- 3) Cinque anni di Zes-Zona economica speciale
- 4) Attivazione per porto e retroporto di una Zona logistica semplificata per favorire la ripresa delle attività economiche colpite
- 5) Riconoscimento per gli operatori di 4 euro per treno ogni chilometro percorso e di 200 euro al giorno a traino (oltre le dieci unità)
- 6) Istituzione di una zona franca con agevolazioni finanziarie e fiscali per tutti quegli operatori che subiscono una decrescita del 25% del loro fatturato
- 7) Aumento della quota Iva nel porto di Genova a favore dell'authority da 30 a 95 milioni; cancellazione della tassa supplementare di ancoraggio a carico delle categorie economiche
- 8) Reinserimento per le imprese della cassa integrazione in deroga
- 9) Ricollocazione delle attività in zona rossa e rigenerazione urbana finanziata con 8,6 milioni
- 10) Istituzione dell'agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie a Genova e non a Roma

Bettolo, arrivano i primi container

Simone Gallotti / GENOVA

Corre un brivido lungo la schiena di tutti quelli seduti al grande tavolo dell'Autorità portuale di Genova, quando il secondo armatore al mondo e primo cliente del porto di Genova, con candore spiega cosa abbia realmente rischiato il porto: «Fossero continuati i problemi logistici, ci saremmo spostati in altri scali».

Così però non è stato e anzi ora le banchine respirano fiducia, almeno sul lato terminal: «Genova non ha perso un solo container, non ci sono contraccolpi» sentenza il numero uno di Msc. Aponte rilancia persino, dopo il pranzo con il governatore Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci e il presidente Paolo Signorini: «Accelereremo su Bettolo. Il programma prevede un'apertura almeno parziale del terminal, in tre o quattro mesi». Il piano c'è già e il comandante spiega ancora: «Ci saranno gru mobili, con una superficie provvisoria: utilizzeremo la metà del Bettolo, consentendo così all'Authority di fare i lavori sull'altra metà. Una volta conclusi, potremmo invertire». Il terminal potrà così cominciare ad operare e Aponte è convinto che la mossa possa portare altri volumi sulle banchine di Genova: «Porteremo più traffico, perché Vte credo sia arrivato (alla massima capacità, ndr) e anche Spinelli, quindi ritengo sia arrivato il momento giusto per attivare questa nuova capacità». Per la piena operatività di Bettolo l'orizzonte è compreso «tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021».

CHIUSA LA FALLA

«Alla normalità penso torneremo presto, già a ottobre» dice Paolo Emilio Signorini che ha il compito di tenere i conti del traffico del porto di Genova. Aldo Spinelli conferma: «Abbiamo perso sì, ma per colpa del mercato - spiega il terminalista genovese -. Dalla Cina non c'è

merce e poi ci sono i dazi di Trump: la situazione del settore non è positiva. Genova però risponderà bene». Aponte conferma e Signorini rilancia: «A fine anno credo che potremmo chiudere addirittura con un piccolo segno positivo, in crescita nonostante tutto». Ieri a Palazzo San Giorgio a porte chiuse la comunità dei terminalisti genovesi ha fatto il punto con il numero uno di Msc. Un preavviso di meno di 24 ore, ma utile comunque perché arrivassero (quasi) tutti all'appuntamento. C'erano i Messina (Stefano e Andrea Gais), Spinelli era accompagnato dal figlio Roberto, presente anche Gilberto Danesi, numero uno del Vte: il clima

era più disteso dei giorni scorsi anche perché Aponte ha garantito investimenti e come ha spiegato il numero di Msc «i volumi a Genova continueranno a crescere».

LE STRADE DEI TIR

Marco Bucci è soddisfatto dei volumi di traffico pesante che ormai transita attraverso la strada interna all'Ilva: «Nella Via della Superba siamo arrivati a 6.400 transiti al giorno». Significa che una parte sempre maggiore di camion si è spostata sulla viabilità dedicata che permette di arrivare direttamente in porto, liberando così le altre strade, tanto che in Via Guido Rossa «i transiti diminuiscono».

IL RUOLO DELLE COMPAGNIE

Il progetto di Giovanni Toti per rilanciare l'immagine di Genova passa anche dalle compagnie da crociera. Msc sarà coinvolta in un evento che potrebbe svolgersi nel periodo natalizio. Costa Crociere potrebbe invece sostenere la campagna pubblicitaria che il governatore vuole far partire al più presto: «Ho chiesto ad Aponte di organizzare un evento nel periodo natalizio, che suggelli la vicinanza tra Msc e Genova - spiega Toti - Ci ragioneremo: immagino una presenza visibile di Msc vicino a Genova, e di Genova vicino a Msc, che possa essere legata alle crociere e alle festività natalizie». —

Informare

Il CALP sollecita il ricorso allo Piano dell'organico del porto per contenere l'impatto dell'emergenza Morandi sui lavoratori

Chiesta l'immediata apertura del tavolo per la redazione del piano

Evidenziando che sinora a Genova le istituzioni, le categorie economiche e i sindacati, come hanno rivendicato anche durante l'audizione di fronte alle Commissioni parlamentari, hanno sollecitato maggiori fondi pubblici per fare fronte alle conseguenze del crollo del Ponte Morandi avvenuto a Genova a metà agosto per contenere l'impatto del disastro sulle attività portuali e di trasporto collegate al porto del capoluogo ligure, il Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali (CALP) di Genova ha denunciato che sono stati evocati scenari drammatici anche per i lavoratori, ma per essi ci si è limitati a chiedere fondi per la cassa integrazione guadagni in deroga per le piccole imprese che ne sono sfornite.

Un disinteresse per le conseguenze sui lavoratori portuali dell'emergenza causata dal crollo del viadotto che il CALP ha esortato ad affrontare valendosi delle norme sul lavoro esistenti. Il Collettivo ha ricordato che è già in vigore e anche già finanziato uno strumento di legge che prevede la definizione del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18, che è previsto dalle modifiche apportate alla legge 84 del 1994, piano che deve essere adottato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale. Uno strumento che - ha segnalato il CALP - il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, «non cita e si guarda bene da applicare, con il silenzio dei sindacati che non fanno nulla per rivendicarlo, nonostante la legge gli assegni una valenza strategica e un orizzonte di tre anni come la fase di ricostruzione del ponte».

Il CALP ha ricordato che tale piano ha valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto e che sulla base del piano l'Autorità di Sistema Portuale adotta piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale.

Il CALP ha concluso sottolineando che il mancato ricorso a tale strumento rappresenta una «gravissima omissione nei confronti dei lavoratori mentre tutta l'attenzione è rivolta a favore delle imprese» e ha chiesto l'immediata apertura del tavolo per la redazione del piano.

L'ESAME DEL TESTO

Decreto Genova, concessione a tempo per Autostrade

Emendamento del Governo al decreto: tracciati i confini dell'effetto su Autostrade Aspi invia al commissario Bucci il suo progetto per ricostruire il ponte in 9 mesi

ROMA Nove mesi per demolire e ricostruire il ponte di Genova. Mentre nelle commissioni Trasporti e Ambiente della Camera sono piovuti gli emendamenti sul decreto emergenze che esclude Autostrade dalla ricostruzione, con il Governo che rincara prevedendo la «decadenza temporanea della concessione» per il tratto della A10 interrotto al traffico, la società rilancia e prova a battere tutti sul tempo. Ieri il Cda di Aspi ha autorizzato l'invio al sindaco-commissario Marco Bucci del progetto operativo elaborato dalla società, «in adempimento delle previsioni di convenzione». I nove mesi indicati nel piano decorrerebbero dalla sua approvazione e dalla disponibilità delle aree. Una mossa tattica, quella di Autostrade che si dice pronta a impegnarsi contrattualmente al rispetto della tempistica indicata, fornendo le dovute garanzie economiche.

Ma dal Governo, e in particolare dai Cinque Stelle, il muro è totale. «Non sarà semplice, perché sicuramente la società tenterà la via del ricorso, ma a mio avviso la norma che abbiamo inserito nel decreto reggerà», ha affermato il vicepremier Luigi Di Maio,

ricordando che «la procedura di caducazione della concessione è partita e durerà cinque mesi». Nessuna correzione di rotta da parte dell'Esecutivo, dunque, che anzi con un emendamento propone un articolo 1 bis che stabilisce la «decadenza temporanea» della concessione per la parte della A10 impercorribile a causa del crollo del 14 agosto, con la consegna di ogni responsabilità al commissario fino al termine dei lavori. È la risposta alla richiesta di Bucci che chiedeva chiarezza sulla «proprietà» del nuovo viadotto per poter operare.

Il Governo non cede neppure sulle deroghe affidate al commissario per la ricostruzione, nonostante l'alert del presidente Anac Raffaele Cantone sul rischio di infiltrazioni della criminalità. Si prevede invece un'altra norma aggiuntiva (articolo 1 ter) dedicata agli sfollati, con lo stanziamento di 72 milioni di euro, quantificati in base al Pris, il programma regionale di interesse strategico.

Arriveranno nei prossimi giorni i successivi emendamenti dell'Esecutivo, dall'introduzione per la Cig in deroga per le aziende della zona rossa (20-30 milioni per un anno) a quelli per le imprese. Ma il

- segue

"pacchetto Genova", come spiegano autorevoli fonti governative, poggerà anche su altri provvedimenti: nell' ultima bozza del decreto fiscale si destinano 10 milioni «per la ristrutturazione dell' autotrasporto» e altri 15 milioni per il Fondo porti ("risarcimento" per i 30 milioni sottratti alle altre strutture per il porto di Genova nel Dl emergenze). E nella manovra si confida di riuscire a stanziare altre risorse per l' autotrasporto.

Per arrivare a dirottare in tutto quasi mezzo miliardo sulla città, chiedendo ad Autostrade i fondi promessi.

In città, intanto, la tensione aumenta. Con gli sfollati che in una lettera alla Camera e al ministro dei Trasporti chiedono garanzie sugli indennizzi. E gli spedizionieri del porto che si preparano a una class action. Spediporto segnala -5% di export e -9,8% di import a settembre rispetto al 2017. Il danno medio per gli spedizionieri si attesta intorno ai 97mila euro l' anno, sale a 170mila per i corrieri e tocca la media di 610mila euro per gli autotrasportatori.

Manuela Perrone

E Grimaldi apre la prima nuova linea **marittima** dopo il crollo del ponte

Alberto Quarati /GENOVA Inizierà dalla prossima settimana il primo servizio diretto della compagnia di navigazione Grimaldi tra il porto di Genova e la Sardegna (destinazione Porto Torres) e dedicato alle merci. Il traghetto "Euro ferry Malla" (1.900 metri line aridi carico, pari a circa 130 semi -rimorchi o camion) partirà ogni **martedì**, giovedì e sabato dal Terminal San Giorgio del gruppo Gavio. L' accordo è stato finalizzato ieri pomeriggio: «Partiamo con una nave, ma se crescerà l' interesse ci auguriamo di poter ampliare l' offerta» dicono dalla compagnia.

Il principale gruppo **armatoriale** italiano è così il primo a posizionare una nuova linea **marittima** a Genova dopo il crollo del Ponte Morandi, mentre sotto il profilo del mercato questa rappresenta la prima linea diretta e dedicata alle merci della compagnia napoletana tra Genova e la Sardegna, mercato sin qui appannaggio del gruppo Onorato (compagnie Moby e Tirrenia). L' operazione, a detta degli esperti del settore, ha quindi due valenze: la prima è che il settore delle **Autostrade** continua ad attirare nuovi volumi di traffico, rappresentando in maniera crescente la specificità dei porti del Mediterraneo e nel quale l' Italia gioca un ruolo centrale.

La seconda, è che il mercato oggi consente agli **armatori** (è noto che da tempo tra Manuel Grimaldi e Vincenzo Onorato non corra buon sangue) di sfidarsi direttamente su alcune delle rispettive rotte di riferimento: se infatti oggi Grimaldi entra sulle rotte Genova -Sardegna, così a sua volta il numero uno di Tirrenia ha aperto negli anni passati linee sulle quali Grimaldi aveva pieno controllo, come la Catania - Malta.

«Apriamo questo nuovo collegamento - spiega Guido Grimaldi, direttore commerciale del settore Short Sea del gruppo - perché richiesto da nostri affezionati clienti, per completare una rete di logistica e continuità territoriale fatta oggi di 120 collegamenti nelle **Autostrade del mare** nel Mediterraneo». «In un momento in cui si fanno tante parole su Genova, e si teme la fuga di merci e clienti - dice Maurizio Anselmo, amministratore del Tsg- credo che l' apertura di questo nuovo servizio sia un grande segnale di fiducia verso la città».

Il Secolo XIX

Inquinamento nel Tirreno ora è scontro Italia - Francia

Federico Lazzotti /LIVORNO L' ora del non ritorno per il futuro del santuario dei cetacei è fissata - tempo permettendo - per mezzogiorno di oggi quando è previsto un nuovo tentativo per separare il traghetto tunisino Ulysse e la portacontainer cipriota Virginia dopo la collisione avvenuta all' alba di domenica al largo di Capo Carso, a poco più di venti miglia dall' isola di Capraia.

Due i rischi che le autorità francesi, responsabili delle operazioni, stanno cercando di evitare: un nuovo importante sversamento in mare di idrocarburi dopo quello di cinque giorni fa che ha generato un inquinamento di venticinque chilometri quadrati (100 per Greepeace) e l' affondamento di una o entrambe le due imbarcazioni.

È in corso una sorta di guerra di posizione tra le autorità transalpine e quelle italiane. La Francia, infatti, sembra tenere un atteggiamento attendista, mentre da tre diverse direzioni marittime (Livorno, Genova e Olbia) è arrivata una diffida nei confronti degli armatori e dei comandati delle navi, al fine di «adottare senza ritardo ogni misura atta a prevenire ogni rischio ambientale in un' area di particolare interesse, dove risiede l' area di protezione ecologica e il santuario dei cetacei».

Crociere, settore da valorizzare Una Card per acquisti e servizi

*Riunione col sindaco Massimo Giuliani e le agenzie marittime all' **Autorità portuale** Maggior coordinamento con Portoferraio e una promozione più capillare*

PIOMBINO Si è riunito questa mattina nella sede dell' **Autorità portuale** di Piombino il tavolo dell' accoglienza turistica del territorio e dei porti di Piombino e dell' isola d' Elba. Presenti il sindaco Massimo Giuliani insieme alle agenzie marittime, alle compagnie di navigazione, associazioni di categoria, Parchi Val di Cornia e dirigenti dell' **Autorità** di sistema di Piombino. In discussione le iniziative promozionali connesse all' attività crocieristica, la questione della viabilità e dell' accesso al porto, con l' obiettivo di individuare insieme agli operatori **portuali** e alle compagnie di navigazione le criticità e le possibili soluzioni.

«Un primo incontro di questo tavolo specifico, convocato dall' **Autorità** di Sistema, che ha messo sul tappeto alcune questioni fondamentali legato allo sviluppo turistico dei nostri porti e alla necessità di agire in maniera coordinata- ha spiegato Giuliani -.

Sul fronte della promozione del territorio, si è parlato infatti dell' opportunità di diffondere una Tourist Card per i turisti crocieristi e non solo.

Questo darebbe la possibilità di attivare sconti, agevolazioni, incentivi sui servizi e sugli acquisti, in accordo con le associazioni di

categoria, e con la Parchi, consentendo un ritorno economico maggiore sulle città. Si è parlato poi della necessità di presentare la nostra realtà in tutte le situazioni nazionali in cui si parla di crociere, fiere o altre manifestazioni simili, prendendo contatti con i tour operator e presentandosi in maniera coordinata tra tutte le sedi dell' **Autorità** di Sistema del Mar Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina Cavo e Capraia)».

Dal punto di vista della promozione e del rapporto con i territori verrà riproposta anche nel 2019 l' iniziativa "Porto Aperto" che interesserà anche Piombino e Portoferraio, come già nell' edizione del 2018. La manifestazione, finalizzata a far conoscere i porti del Sistema dell' Alto Tirreno, prevede visite guidate ai porti riservate agli studenti, trasmissioni televisive con focus tematici, incontri su temi specifici, e si svolgerà all' inizio del 2019.

Infine il tema della viabilità e di tutte le criticità emerse. Dai dati disponibili è emerso che i problemi di traffico e di code in entrata e in uscita da Piombino si sono acuiti in modo particolare nei fine settimana mentre l' impatto è minore negli altri giorni. «Su questo è necessari lavorare prevedendo alcuni accorgimenti tecnologici - dice il sindaco - che consentano di segnalare per tempo l' esistenza di code lungo la strada. Oltre a questo, ci stiamo attivando sin da ora con la Prefettura per prevedere l' apertura della strada interna allo stabilimento Aferpi nei periodi di maggiore afflusso. Naturalmente tutto questo in attesa del completamento della 398, rispetto alla quale c' è un iter in corso che prevede l' avvio dei lavori del primo tratto tra il 2019 e il 2020».

Economia del mare: opportunità di sviluppo per il territorio laziale

(FERPRESS) – Civitavecchia, 11 OTT – Le vie del mare asset strategici per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato all'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e Ordine dei Commercialisti ed Esperti Contabili di Civitavecchia.

L'incontro, svoltosi oggi presso la Sala Convegni del Molo Vespucci a Civitavecchia, è stato aperto da Cristiano Sforzini, presidente dell'Ordine dei Commercialisti ed Esperti Contabili di Civitavecchia, ed è stata l'occasione per presentare la 5ª edizione del Rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM.

I dati del report sono stati illustrati da Alessandro Panaro, responsabile dell'Area Maritime Economy di SRM, ed approfonditi da Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo e Francesco Di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, in riferimento agli scenari regionali ed alle sfide e opportunità che attendono il territorio.

A seguire si è tenuta la tavola rotonda su "Banche, imprese e istituzioni a sostegno del territorio" che ha visto protagonisti Guido Andriani, docente di navigazione all'Istituto Nautico Calamatta di Civitavecchia, Antonio Errigo, vicedirettore e responsabile Relazioni Internazionali ALIS e Giannandrea Palomba, presidente Panama, con la moderazione di Marcello Di Martino, direttore commerciale imprese Lazio, Sardegna e Sicilia di Intesa Sanpaolo.

Il Rapporto ha evidenziato la crescita dei porti italiani grazie alla crescente importanza della componente internazionale del trasporto marittimo. Nello Short Sea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo. L'Italia ha le potenzialità per proporsi come punto strategico di imbarco e sbarco e come hub logistico per le "Silk Ships" (Navi che percorrono la Via della Seta).

In particolare, il focus di SRM ha messo in evidenza il grande ruolo che il sistema marittimo e portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi driver da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l'attrazione di investimenti imprenditoriali.

Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo: "Nel Lazio le imprese agganciate al sistema marittimo sono oltre 33mila e generano qualcosa come 7,5 miliardi di euro di valore aggiunto e 134mila posti di lavoro. Civitavecchia ha registrato nel 2017 la movimentazione di 17 milioni di tonnellate cargo e, con 2,2 milioni di passeggeri, è il primo scalo crocieristico d'Italia ed il secondo d'Europa. La cosiddetta economia del mare costituisce un asset di crescita e sviluppo sempre più strategico e la connessione tra tutti gli attori coinvolti deve essere sempre più forte. La geografia non basta e i competitor sono sempre più agguerriti: occorre consapevolezza del nostro ruolo e delle nostre potenzialità per non perdere le opportunità connesse a questo grande settore. Il Gruppo Intesa Sanpaolo sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio dell'Italia e, nel caso specifico al centro dei lavori di oggi, di Civitavecchia e del Lazio".

Alessandro Panaro, responsabile Area Maritime Economy SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno: "Il Mediterraneo sta aumentando la sua centralità nell'ambito dei traffici marittimi mondiali, non a caso nell'ultimo ventennio il traffico container è aumentato del 500%. Nuovi fenomeni vanno affacciandosi nel Mare Nostrum come ad esempio i numerosi investimenti che la Cina sta realizzando nella logistica e nella portualità marittima, il gigantismo navale che va assumendo proporzioni sempre più preoccupanti per i nostri porti e un'aggressiva politica di attrazione di investimenti imprenditoriali messa in campo dai Paesi dell'area MENA (Middle East & North Africa) attraverso le Free Zones. Queste sfide necessitano di un sistema portuale sempre più innovativo, pronto a realizzare investimenti sempre più mirati alla crescita del territorio ed integrati con la logistica e a definire al più presto strategie che vadano in sinergia con le imprese; in questo senso le ZLS-Zone Logistiche Semplificate possono dare una forte mano a semplificare quelle procedure burocratiche che da sempre rappresentano il problema del nostro sistema portuale. Il sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta con la sua grande vocazione Crocieristica e con una particolare vocazione rivolta al servizio del sistema produttivo deve essere in prima fila per consentire al Paese di non perdere le opportunità che il Mediterraneo sta mettendo in campo".

-segue

Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale: "Lo studio realizzato da SRM è molto importante per il nostro Network ed è particolarmente determinante e appropriato per il porto di Civitavecchia in quanto mette in evidenza le potenzialità di un porto considerato un punto chiave per lo sviluppo economico della nostra regione, dell'Italia e non solo. Il porto di Civitavecchia e i porti del Network, Fiumicino e Gaeta, sono stati riconosciuti, ultimamente, strategici anche a livello Europeo tanto che la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha approvato un finanziamento di 195 milioni di euro, il più grande finanziamento concesso dall'istituto di credito lussemburghese in favore di un'autorità di sistema portuale, mirato all'ampliamento del porto di Civitavecchia ed alla realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino. Nel primo scalo il progetto riguarderà la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, tra cui in particolare il completamento delle opere relative alle darsene servizi e traghetti, e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche. A Fiumicino, il progetto prevedrà, invece, la costruzione della nuova darsena pescherecci e della prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e di un'importante opera di dragaggio dei fondali".

Presentato a Civitavecchia rapporto sull'economia del mare

Nel porto traffico ro-ro per 5 mln di tonnellate

CIVITAVECCHIA – Le vie del mare asset strategici per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato all'economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale e Ordine dei Commercialisti ed esperti contabili di Civitavecchia.

L'incontro, svoltosi oggi nella sala convegni del Molo Vespucci a Civitavecchia ed aperto da Cristiano Sforzini, presidente del locale Ordine dei commercialisti, è stata l'occasione per presentare la quinta edizione del Rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM.

I dati del report sono stati illustrati da Alessandro Panaro, responsabile dell'Area Maritime Economy di SRM, ed approfonditi da Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo e Francesco Di Majo, presidente dell'AdSp, in riferimento agli scenari regionali ed alle sfide e opportunità che attendono il territorio.

Il Rapporto ha evidenziato la crescita dei porti italiani grazie alla crescente importanza della componente internazionale del trasporto marittimo. Nello Short Sea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo. L'Italia ha le potenzialità per proporsi come punto strategico di imbarco e sbarco e come hub logistico per le "Silk Ships" (Navi che percorrono la Via della Seta).

In particolare, il focus di SRM ha messo in evidenza il grande ruolo che il sistema marittimo e portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi *driver* da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l'attrazione di investimenti imprenditoriali.

Per Pierluigi Monceri, "nel Lazio le imprese agganciate al sistema marittimo sono oltre 33mila e generano qualcosa come 7,5 miliardi di euro di valore aggiunto e 134mila posti di lavoro. Civitavecchia ha registrato nel 2017 la movimentazione di 17 milioni di tonnellate cargo e, con 2,2 milioni di passeggeri, è il primo scalo crocieristico d'Italia ed il secondo d'Europa. La cosiddetta economia del mare costituisce un asset di crescita e sviluppo sempre più strategico e la connessione tra tutti gli attori coinvolti deve essere sempre più forte. La geografia non basta e i competitor sono sempre più agguerriti: occorre consapevolezza del nostro ruolo e delle nostre potenzialità per non perdere le opportunità connesse a questo grande settore. Il Gruppo Intesa Sanpaolo sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio dell'Italia".

Nel suo intervento, Alessandro Panaro, ha detto che "il Mediterraneo sta aumentando la sua centralità nell'ambito dei traffici marittimi mondiali, non a caso nell'ultimo ventennio il traffico container è aumentato del 500%. Nuovi fenomeni vanno affacciandosi nel Mare Nostrum come ad esempio i numerosi investimenti che la Cina sta realizzando nella logistica e nella portualità marittima, il gigantismo navale che va assumendo proporzioni sempre più preoccupanti per i nostri porti e un'aggressiva politica di attrazione di investimenti imprenditoriali messa in campo dai Paesi dell'area MENA (Middle East & North Africa) attraverso le Free Zones. Queste sfide necessitano di un sistema portuale sempre più innovativo, pronto a realizzare investimenti sempre più mirati alla crescita del territorio ed integrati con la logistica e a definire al più presto strategie che vadano in sinergia con le imprese; in questo senso le ZLS-Zone Logistiche Semplificate possono dare una forte mano a semplificare quelle procedure burocratiche che da sempre rappresentano il problema del nostro sistema portuale. Il sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta con la sua grande vocazione Crocieristica e con una particolare vocazione rivolta al servizio del sistema produttivo deve essere in prima fila per consentire al Paese di non perdere le opportunità che il Mediterraneo sta mettendo in campo".

Il presidente di Majo, ha sottolineato che "lo studio realizzato da SRM è molto importante per il nostro Network ed è particolarmente determinante e appropriato per il porto di Civitavecchia in quanto mette in evidenza le potenzialità di un porto considerato un punto chiave per lo sviluppo economico della nostra regione, dell'Italia e non solo. Il porto di Civitavecchia e i porti del Network, Fiumicino e Gaeta, sono stati riconosciuti, ultimamente, strategici anche a livello Europeo tanto che la Bei ha approvato

- segue

un finanziamento di 195 milioni di euro, il più grande finanziamento concesso dall'istituto di credito lussemburghese in favore di un'AdSp, mirato all'ampliamento del porto di Civitavecchia ed alla realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino. Nel primo scalo il progetto riguarderà la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, tra cui in particolare il completamento delle opere relative alle darsene servizi e traghetti, e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche. A Fiumicino, il progetto prevede, invece, la costruzione della nuova darsena pescherecci e della prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e di un'importante opera di dragaggio dei fondali".

ECONOMIA DEL MARE

Al 2017, il porto di Civitavecchia ha registrato circa 17 milioni di tonnellate cargo con una tenuta rispetto al 2016. L'import export marittimo del Lazio supera i 15 miliardi di euro. Significativa è la quantità di rinfuse movimentata, ma a dare valore ai traffici portuali di Civitavecchia è soprattutto il settore ro-ro che sfiora i 5 milioni di tonnellate. + 3% sul 2016. Un settore che consente al Paese di ridurre l'inquinamento e dà forza al nostro export di auto. Si tratta di un comparto ad alto valore aggiunto soprattutto se legato al trasporto delle auto-nuove. Civitavecchia rappresenta il 5% del traffico nazionale. Nel porto è cresciuto del 23% negli ultimi 5 anni.

Lo scorso anno nel porto di Civitavecchia il traffico di autovetture nuove è stato di 280mila unità, dato che conferma il trend positivo del 2016. Attraverso le Autostrade del Mare, Civitavecchia è collegata con servizi regolari ai porti mediterranei di Barcellona, Tunisi, Olbia, Porto Torres, e con i porti Extra mediterranei di Halifax, Davisville, New York, Baltimore, Jacksonville, Houston, Tuxpan, Veracruz.

Nel complesso l'Italia ha gestito – al 2017 – oltre mezzo miliardo di tonnellate di merci con un continuo e costante incremento registrato nell'ultimo quinquennio (+ 9,4%).

In particolare il ro-ro – che copre il 21% del totale – ha avuto uno sviluppo significativo crescendo di circa il 37% negli ultimi 5 anni superando al 2017 i 107 milioni di tonnellate. Solo nell'ultimo anno l'aumento è stato dell'8,5%. Il ro-ro è una parte importante del traffico in Short Sea Shipping.

Sono da segnalare nel ro-ro due grandi fenomeni: il gigantismo navale e la crescita della flotta. Questi comporteranno di sicuro l'inizio di un processo di selezione tra porti privilegiando quelli con maggiori attrezzature e parcheggi. Civitavecchia sarà chiamata quindi a rispondere a queste sfide.

Tra il 2007 e il 2017, la dimensione media delle navi Car Carrier Ro-Ro è cresciuta del 20% raggiungendo una capacità di stiva media di 5.390 unità. Le nuove navi in futuro raggiungeranno una capacità di oltre 8.000 unità. Nello stesso periodo, la capacità complessiva della flotta è cresciuta del 50% e la crescita delle vendite di auto è stata meno significativa (+ 36%) ma ancora in aumento.

CROCIERE

Nel 2019 è atteso un traffico crocieristico record nei porti italiani, pari a 11,5 milioni di crocieristi con un aumento del 5,5% sul 2018. I presupposti di questo brillante risultato sono le nuove mega-navi che visiteranno l'Italia. In aggiunta, occorre considerare il ruolo svolto dai grandi porti che si stanno cercando di migliorare servizi e programmazione degli attracchi.

Civitavecchia si confermerà primo porto crocieristico d'Italia. Nei dati 2017 resta seconda in Europa dopo Barcellona ed unica città a contendere insieme alla spagnola il primato degli oltre 2,0 milioni di visitatori all'anno. Nel 2018 Civitavecchia supererà i 2,4 milioni di visitatori e 775 toccate navi con un aumento del 12% sul 2014 e del 9% se consideriamo il 2017. Civitavecchia vanta la presenza di compagnie armatoriali nel settore delle crociere che rappresentano il 50% del mercato crocieristico nel Mediterraneo.

Città driver del porto è Roma accoglie ogni anno oltre 10,3 milioni di turisti e quindi Civitavecchia ne rappresenta il naturale sbocco per la via marittima.

L'effetto economico globale delle attività crocieristiche a Civitavecchia, secondo stime Certet-Bocconi è pari a oltre 400 milioni di euro. Specificatamente per l'area di Civitavecchia l'impatto è di oltre 90 milioni di euro.

- segue

LE ZLS (ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE)

Il Governo nel decreto legge 91/2017 ha permesso la costituzione di ZES-Zone Economiche Speciali per i porti del Mezzogiorno e la legge di Bilancio 2018 ha poi introdotto le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) per i porti del Centro Nord. Innovazione assoluta è che il driver che deve guidare il processo di sviluppo è il porto (l'Autorità di Sistema portuale). Infatti il Comitato che dovrà guidare le ZLS è presieduto dal presidente del porto.

La ZLS impatta sul territorio specie su tre indicatori: Export, Investimenti e Traffico portuale. Alcune stime di SRM hanno individuato queste percentuali di crescita.

Un'analisi su un panel di porti del Mediterraneo ha mostrato aumenti del traffico dell'8,4% medio annuo (in Italia è aumentato in media dell'1,1%). Ovviamente tali impatti si hanno quando una ZLS entra a Regime quindi in un tempo medio lungo, in genere 7-8 anni.

Civitavecchia potrebbe costituire una ZLS a rete poiché questa è concepita per sistemi portuali che hanno più porti intorno.

È necessario elaborare un piano di sviluppo cioè un progetto territoriale credibile da presentare al Governo che illustri quali sono le strategie che la ZLS vuole innestare per attirare investimenti ed in quali zone e come questi siano connessi all'area portuale.

In Italia abbiamo Trieste che ha un punto franco che garantisce al porto traffici internazionali e lo stoccaggio di merci cui potenzialmente assicurare lavorazioni logistiche anche se la ZLS è più ampia ed è concepita anche per altre agevolazioni.

CONCLUSIONI

Civitavecchia deve puntare sempre più sui driver che rappresentano la sua vocazione, ciò non vuol dire perdere lo status di porto polifunzionale ma vuol dire fare scelte strategiche. Le crociere ed il ro-ro hanno un notevole impatto moltiplicativo sull'economia per cui sulle prime va rafforzato il ruolo di home port (porto di partenza e di rifornimento) e per i secondi andrebbe impiantato nel tempo un sistema rivolto sempre più anche a dare logistica alle auto.

Per accogliere investimenti logistici è necessario dare progettare strumenti che favoriscano l'attrazione di investimenti e ricordiamo che i porti del Centro – Nord hanno la possibilità di istituire Zone Logistiche Semplificate.

Il «porto del futuro» deve garantire al territorio: internazionalizzazione, logistica e sviluppo del turismo. Sono questi i 3 imperativi su cui Civitavecchia deve impostare la propria crescita e la ZLS potrebbe contribuire a farne crescere alcuni.

Rapporto sulle vie del mare

Intesa San Paolo, porto di Civitavecchia strategico per Lazio

Le vie del mare asset strategici per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato all' Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e Ordine dei Commercialisti ed Esperti Contabili di Civitavecchia.

L' incontro è stata l' occasione per presentare la quinta edizione del Rapporto «Italian Maritime Economy» di SRM. I dati del report sono stati illustrati da Alessandro Panaro, responsabile dell' Area Maritime Economy di SRM, ed approfonditi da Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo e Francesco Di Majo, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, in riferimento agli scenari regionali ed alle sfide e opportunità che attendono il territorio. Il rapporto ha evidenziato la crescita dei porti italiani grazie alla crescente importanza della componente internazionale del **trasporto marittimo**. Nello Short Sea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo. L' Italia ha le potenzialità per proporsi come punto strategico di imbarco e sbarco e come hub

logistico per le «Silk Ships» (Navi che percorrono la Via della Seta). In particolare, il focus di SRM ha messo in evidenza il grande ruolo che il sistema **marittimo** e portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi driver da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l' attrazione di investimenti imprenditoriali. Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo ha spiegato che «nel Lazio le imprese agganciate al sistema **marittimo** sono oltre 33mila e generano qualcosa come 7,5 miliardi di euro di valore aggiunto e 134mila posti di lavoro. Civitavecchia ha registrato nel 2017 la movimentazione di 17 milioni di tonnellate cargo e, con 2,2 milioni di passeggeri, è il primo scalo crocieristico d' Italia ed il secondo d' Europa».

Assunzioni nel porto di Gioia Tauro

Da AutoTerminal per iscritti all'Agenzia portuale

GIOIA TAURO – Il terminalista AutoTerminal Gioia Tauro, che gestisce la movimentazione di autovetture nelle banchine dello scalo calabrese di transhipment, ha comunicato all'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, la volontà di avviare le procedure per l'assunzione fino a 35 persone, iscritte nell'elenco della Gioia Tauro Port Agency (Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro).

Prosegue, quindi, l'attività dell'Agenzia istituita con il compito di supportare la collocazione professionale dei lavoratori iscritti nel proprio elenco, da definire in funzione delle realtà economiche e degli sviluppi industriali nell'area portuale di Gioia Tauro.

Si giunge a questo importante passo, anche, in considerazione del programma di sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro, messo in atto in questo periodo dall'Ente, e definito per dotare l'infrastruttura di una serie di opportunità lavorative funzionali alla ricollocazione dei lavoratori.

A tale proposito, l'andamento positivo dell'attività di movimentazione autovetture di AutoTerminal, che ha registrato un vistoso aumento delle proprie performances, rientra pienamente in questo complessivo programma di rilancio dello scalo, a tal punto che è allo studio dell'Autorità portuale la riconfigurazione complessiva della concessione assentita ad AutoTerminal, cui conseguirà una ulteriore positiva ripercussione sull'occupazione.

Prosegue, quindi, il concreto percorso di crescita di questo specifico segmento di attività portuale tracciato a seguito di una positiva riunione, tenutasi a Roma lo scorso 20 Ottobre, tra il Board dell'Ente, il terminalista e Grimaldi Group.

Dal prossimo inizio di Novembre, anche, l'azienda Callipo subentrerà nella gestione di un capannone portuale, per lo stoccaggio e la successiva lavorazione del prodotto. Tale insediamento, a regime, comporterà nuove assunzioni dal bacino dell'Agenzia.

La richiesta di AutoTerminal si aggiunge a quella già maturata da un'altra ditta operante nello scalo che, dopo aver assunto un lavoratore iscritto nell'elenco dell'Agenzia portuale con contratto a tempo determinato, ha proceduto alla relativa trasformazione in contratto a tempo indeterminato.

Al fine di poter garantire una sempre più performante gestione degli scali portuali, che rientrano nella circoscrizione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, l'Ente procederà, altresì, a completare la propria pianta organica, in base a quanto stabilito dal relativo regolamento per il "Reclutamento del personale", approvato dal Comitato portuale e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicato sul proprio sito internet.

Per la copertura complessiva di undici figure professionali di vario livello si procederà, in una prima fase, all'espletamento delle selezioni interne e successivamente, dopo aver concluso i percorsi di mobilità da altre Autorità portuali, all'avvio delle selezioni pubbliche.

Gioia Tauro, AutoTerminal assume attraverso l'Agenzia

La società terminalistica annuncia la decisione di impiegare 35 nuovi lavoratori

AutoTerminal Gioia Tauro ha comunicato all'Autorità portuale dello scalo calabrese la volontà di assumere fino a 35 persone, iscritte nell'elenco della Gioia Tauro Port Agency (Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale). "Giungiamo a questo importante passo – si legge in una nota dell'Authority – anche in considerazione del programma di sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro, messo in atto in questo periodo dall'Ente, e definito per dotare l'infrastruttura di una serie di opportunità lavorative funzionali alla ricollocazione dei lavoratori".

A tale proposito, l'andamento positivo dell'attività di movimentazione autoveicoli di AutoTerminal, che ha registrato un vistoso aumento delle proprie performances, rientra pienamente in questo complessivo programma di rilancio dello scalo, a tal punto che è allo studio dell'Autorità portuale la riconfigurazione complessiva della concessione assentita ad AutoTerminal, cui conseguirà una ulteriore positiva ripercussione sull'occupazione. Prosegue, quindi, il percorso di crescita di questo specifico segmento di attività portuale tracciato a seguito di una riunione tenutasi a Roma lo scorso 20 ottobre tra il Board dell'ente il Terminalista e la Grimaldi Group.

Dal prossimo inizio di novembre, anche, l'azienda Callipo subentrerà nella gestione di un capannone portuale, per lo stoccaggio e la successiva lavorazione del prodotto. Tale insediamento, a regime, comporterà nuove assunzioni dal bacino dell'Agenzia. La richiesta di AutoTerminal si aggiunge a quella già maturata da un'altra ditta portuale che, dopo aver assunto un lavoratore iscritto nell'elenco dell'Agenzia portuale con contratto a tempo determinato, ha proceduto alla relativa trasformazione in contratto a tempo indeterminato.

Al fine di poter garantire una sempre più performante gestione degli scali portuali, che rientrano nella circoscrizione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, l'Ente procederà, altresì, a completare la propria pianta organica, in base a quanto stabilito dal relativo regolamento per il "Reclutamento del personale", approvato dal Comitato portuale e dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicato sul proprio sito internet.

Per la copertura complessiva di 11 figure professionali di vario livello si procederà, in una prima fase, all'espletamento delle selezioni interne e successivamente, dopo aver concluso i percorsi di mobilità da altre Autorità portuali, all'avvio delle selezioni pubbliche.

Grimaldi lancia un nuovo servizio merci Genova-Porto Torres

Da domenica camion a bordo. Autorità, verso 1,5 mln tonnellate

Il gruppo Grimaldi di Napoli inaugurerà nei prossimi giorni un nuovo collegamento marittimo tra Genova e Porto Torres, dedicato al trasporto di merci su camion. Il nuovo servizio - come spiega in una nota l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - avrà frequenza trisettimanale con partenze programmate il lunedì, il mercoledì e il venerdì, e verrà effettuato con la nave ro-ro Euroferry Malta, che ha una stazza lorda di 22.000 tonnellate ed è in grado di trasportare 1.900 metri lineari di carico.

Il primo scalo del traghetto di Grimaldi a Porto Torres è previsto per domenica 14 ottobre alle ore 9.30, evento che aprirà "una nuova stagione del trasporto marittimo da e per il nord ovest dell'isola".

Il nuovo collegamento si affiancherà a quello operato tutto l'anno, per le merci e i passeggeri, da Tirrenia-Moby, e a quello stagionale di Grandi Navi Veloci. Diventano così 7 in tutto le linee marittime da e per Porto Torres: oltre ai citati collegamenti con Genova, e ai servizi ormai consolidati con Civitavecchia, Barcellona, Marsiglia e Propriano - ricorda l'AdSP - "si sono aggiunti di recente quelli con Tolone e Nizza.

Un ventaglio di destinazioni che, per il 2018, porterà lo scalo turritano a superare il milione di passeggeri, assestandosi su un record storico per il nord ovest sardo".

Per quanto riguarda le merci su camion gommato, invece, le proiezioni dell'authority sarda "dovrebbero far avvicinare il porto ad un milione e mezzo di tonnellate". "Abbiamo accolto con favore la scelta della Grimaldi Lines di puntare su Porto Torres per l'avvio di una nuova linea merci su Genova. Un'iniziativa che ad incrementare l'offerta di trasporto marittimo nel nostro sistema portuale sardo e a proiettare l'AdSP ai piani alti della classifica italiana per trasporto passeggeri e merci su gommato" ha commentato Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna.

Porto Torres-Genova: nuova linea merci di Grimaldi

La inaugura il Gruppo Grimaldi con la partenza della Euroferry Malta

PORTO TORRES – Lo scalo di Porto Torres incrementa i traffici commerciali con l'avvio di una nuova linea merci da e per Genova. A partire dal 14 Ottobre prossimo, la Grimaldi Lines ha richiesto e prontamente ottenuto dall'AdSp del mare di Sardegna la disponibilità di accosti per il collegamento con il porto ligure, dedicato esclusivamente ai mezzi gommati.

Domenica prossima, al pontile Asi 1, la Euroferry Malta, nave da 22 mila tonnellate e circa 1900 metri lineari di carico, farà il primo scalo nel porto turritano, aprendo una nuova stagione del trasporto marittimo da e per il nord ovest dell'isola.

La trisettimanale della compagnia, infatti, con collegamenti fissati per il lunedì, il mercoledì ed il venerdì, andrà a rafforzare l'offerta su Genova, aggiungendosi alla linea annuale passeggeri e merci di Tirrenia – Moby e a quella stagionale di Grandi Navi Veloci.

Sono sette, in tutto, le linee da e per Porto Torres. Oltre agli oramai consolidati collegamenti con Genova (sulla quale operano tre compagnie), Civitavecchia, Barcellona, Marsiglia e Propriano, si sono aggiunti, di recente, Tolone e Nizza. Un ventaglio di destinazioni che, per il 2018, porterà lo scalo turritano a superare il milione di passeggeri, assestandosi su un record storico per il Nord Ovest sardo. Per quanto riguarda le merci su gommato, invece, le proiezioni dovrebbero far avvicinare il porto ad un milione e mezzo di tonnellate.

“Abbiamo accolto con favore la scelta della Grimaldi Lines di puntare su Porto Torres per l'avvio di una nuova linea merci su Genova – dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSp -un'iniziativa che, sono certo, contribuirà ad incrementare l'offerta di trasporto marittimo nel nostro sistema portuale sardo e a proiettare l'Authority ai piani alti della classifica italiana per trasporto passeggeri e merci su gommato”.

Aree commerciali in ordine Verso la fruizione pubblica

E via libera dal Comitato al Piano delle opere

Milazzo La manifestazione della Marina di consegna della bandiera alla nave Luigi Rizzo oltre ad essere stato un momento di prestigio per Milazzo, ha permesso anche un importante intervento di maquillage delle banchine in atto operative che presentavano, a dire il vero, problemi per una manutenzione che non avveniva da tempo. L' **Autorità portuale** ha invece provveduto e oggi, in attesa sempre del tratto successivo - quello bloccato a causa del fallimento della vecchia impresa appaltatrice - gli scali in funzione si presentano in condizioni migliori.

L' **Autorità portuale** ha anche completato i lavori di sistemazione logistica e messa in sicurezza delle altre aree commerciali del porto mamertino. A breve tali aree saranno consegnate alla pubblica fruizione. Oltre al nuovo marciapiede, che senza soluzione di continuità collega adesso tutta la via dei Mille, sono stati realizzati per essere messi a disposizione della città, grazie anche al significativo arretramento della recinzione **portuale**, uno stallo per la fermata dei bus, dodici posti auto a spina di pesce ed una zona a verde con annessa fontana situata ad angolo tra la via dei Mille e largo Buccari.

Inoltre, sarà resa fruibile pure la nuova area di attesa passeggeri con i relativi parcheggi bus e svicoli di accesso al margine della banchina XX Luglio, dove è stata realizzata la nuova pensilina posta a ridosso dell' imbarco minicrociera.

«Sicurezza ma anche potenziamento della logistica - ha affermato il commissario straordinario **Antonino De Simone** -. Infatti, la progettualità che abbiamo varato, investendo risorse importanti, prevede oltre alla perimetrazione delle aree nuovi accessi e percorsi finalizzati ed offriranno una migliore e più efficiente suddivisione e utilizzo delle stesse».

Il commissario ha anche ribadito il via libera in Comitato **portuale** al Piano delle opere triennale 2017-2019.

Una pianificazione che dovrebbe consentire ulteriori azioni migliorative anche se vi sono degli interventi che se attuati daranno sicuramente una nuova dimensione al bacino **portuale**. Tra questi, la strada di collegamento fra l' asse viario e il porto, prevista dal Prp, che era stata voluta dalla precedente Amministrazione ma che il sindaco Formica ha detto di non volere anche perché i soldi dovrebbe

metterli il Comune seppur con un finanziamento europeo.

Altra novità rispetto al passato è l' intervento finalizzato alla realizzazione di un ormeggio per navi da crociera esterno al molo foraneo. Previsto, inoltre, l' allargamento del pontile Eolie, con spostamento del terminal passeggeri sul medesimo pontile e la ristrutturazione del fabbricato sul molo Marullo da destinare a nuova sede di Milazzo dell' **Autorità portuale**.

r.m.

L' esecutivo della Cisl a Messina: "Lavorare in sinergia per salvaguardare i servizi e i lavoratori"

"A Messina bisogna lavorare sinergicamente per salvaguardare i servizi e i lavoratori". È l' appello lanciato dal segretario generale della Cisl Sicilia, Mimmo Milazzo durante l' esecutivo provinciale della Cisl Messina. Presente anche il segretario regionale Sebastiano Cappuccio. L' assemblea è servita a fare il punto su tutte le questioni politiche aperte in città e sul territorio. Il segretario generale Tonino Genovese ha evidenziato, davanti a dirigenti sindacali delle diverse categorie, servizi e associazioni, il quadro politico attuale, passando dal "Salva Messina" alle altre battaglie aperte del sindacato per lo sviluppo del territorio. "Creare lavoro, creare lavoro produttivo è sempre stato il nostro obiettivo - ha detto Genovese - per questo, in particolare in questo momento e con questa situazione politica a Messina, è fondamentale che si acceleri soprattutto sugli strumenti che possono dare slancio alle prospettive della città". Genovese ha ricordato la spinta del sindacato per l' Autorità Portuale dello Stretto, "con le pressioni che continuiamo a fare nei confronti del ministro Danilo Toninelli affinché passi dagli annunci ai fatti e istituisca formalmente l' Authority cancellando polemiche e spinte campanilistiche che in questi giorni ci sono soprattutto sulla sponda calabra e che a Messina sembra nessuna prenda in debita considerazione. Si dia impulso per la realizzazione della Zes, strumento che può attrarre gli investimenti prima che gli imprenditori vadano da altre parti. Si valorizzi il turismo, si destagionalizzi, si lavori per rendere gli insediamenti industriali del territorio produttivi e compatibili con le necessità ambientali". Il segretario generale della Cisl Sicilia, Mimmo Milazzo, ha ricordato come la "Cisl si sia sempre contraddistinta per capacità e lungimiranza in questi anni, solo che gli amministratori locali non hanno fatto buon uso delle proposte e delle buone pratiche presentate dal sindacato. Il Gruppo Pubblico locale deve servire a salvaguardare gli equilibri di bilancio delle comunità. A Messina bisogna lavorare sinergicamente per salvaguardare i servizi ed i lavoratori che interagiscono all' interno del gruppo pubblico locale attraverso le partecipate. Ma - ha aggiunto il numero uno della Cisl siciliana - ritengo che la Cisl Messina abbia tutte le competenze per sviluppare un approfondito dialogo per affrontare e superare egregiamente la sfida del cambiamento". "Lanciamo una sfida per il cambiamento radicale delle politiche anche su Messina - ha detto Milazzo -. È tutto il sistema che vive un momento difficile, basti pensare alle città metropolitane che sono ad un passo dal default. Una situazione preoccupante e

per questo riteniamo serva il coinvolgimento della Regione con una regia che individui percorsi virtuosi, come la riscossione dei tributi pubblici locali". © Riproduzione riservata.

DOPO LA COLLISIONE

Inquinamento nel Tirreno ora è scontro Italia-Francia

Federico Lazzotti / L'ESPRESSO

L'ora del non ritorno per il futuro del santuario dei cetacci è fissata – tempo permettendo – per mezzogiorno di oggi quando è previsto un nuovo tentativo per separare il traghetto tunisino Ulysse e la portacontainer cipriota Virginia dopo la collisione avvenuta all'alba di domenica al largo di Capo Carso, a poco più di venti miglia dall'isola di Capraia. Due i rischi che le autorità francesi, responsabili delle operazioni, stanno cercando di evitare: un nuovo importante sversamento in mare di idrocarburi dopo quello di cinque giorni fa che ha generato un inquinamento di venticinque chilometri quadrati (100 per Greepeace) e l'affondamento di una o entrambe le due imbarcazioni.

È in corso una sorta di guerra di posizione tra le autorità transalpine e quelle italiane. La Francia, infatti, sembra tenere un atteggiamento attendista, mentre da tre diverse direzioni marittime (Livorno, Genova e Olbia) è arrivata una diffida nei confronti degli armatori e dei comandati delle navi, al fine di «adottare senza ritardo ogni misura atta a prevenire ogni rischio ambientale in un'area di particolare interesse, dove risiede la zona di protezione ecologica e il santuario dei cetacci». —

Il Secolo XIX

Bettolo, arrivano i primi container Aponte: «Scommetto su Genova»

Il piano del numero uno di Msc: «Porteremo nuovi traffici, il terminal aprirà all' inizio del 2019»

Simone Gallotti /GENOVA Corre un brivido lungo la schiena di tutti quelli seduti al grande tavolo dell' **Autorità portuale** di Genova, quando il secondo armatore al mon doe primo cliente del porto di Genova, con candore spiega cosa abbia realmente rischia il porto: «Fossero continuati i problemi logistici, ci saremmo spostati in altri scali».

Così però non è stato e anzi ora le banchine respirano fiducia, almeno sul lato terminal: «Genova non ha perso un solo container, non ci sono contraccolpi» sentenzia il numero uno di Msc. Aponte rilancia persino, dopo il pranzo con il governatore Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci e il presidente Paolo Signorini: «Accelereremo su Bettolo. Il programma prevede un' apertura almeno parziale del terminal, in tre o quattro mesi». Il piano c' è già e il comandante spiega ancora: «Ci saranno gru mobili, con una superficie provvisoria: utilizzeremo la metà del Bettolo, consentendo così all' Authority di fare i lavori sull' altra metà. Una volta conclusi, potremmo invertire». Il terminal potrà così cominciare ad operare e Aponte è convinto che la mossa possa portare altri volumi sulle banchine di Genova: «Porteremo più traffico, perché Vte credo sia arrivato (alla massima capacità, ndr) e anche

Spinelli, quindi ritengo sia arrivato il momento giusto per attivare questa nuova capacità». Per la piena operatività di Bettolo l' orizzonte è compreso «tra la fine del 2020 e l' inizio del 2021».

CHIUSA LA FALLA «Alla normalità penso torneremo presto, già a ottobre» dice Paolo Emilio Signorini che ha il compito di tenere i conti del traffico del porto di Genova. Aldo Spinelli conferma: «Abbiamo perso sì, ma per colpa del mercato spiega il terminalista genovese -. Dalla Cina non c' è merce e poi ci sono i dazi di Trump: la situazione del settore non è positiva. Genova però risponderà bene».

Aponte conferma e Signorini rilancia: «A fine anno credo che potremmo chiudere addirittura con un piccolo segno positivo, in crescita nonostante tutto». Ieri a Palazzo San Giorgio Aponte chiuse la comunità dei terminalisti genovesi ha fatto il punto con il numero uno di Msc. Un preavviso di meno di 24 ore, ma utile comunque perché arrivassero (quasi) tutti all' appuntamento. C' erano i Messina (Stefano e Andrea Gais), Spinelli era accompagnato dal figlio Roberto, presente anche Gilberto Danesi,

- segue

numero uno del Vte: il clima LA COMPAGNIA GUIDATA DA VAGO Msc Crociere si impegna ad eliminare entro la fine di marzo 2019 la plastica monouso dall'intera flotta a livello globale e ad introdurre alternative sostenibili. Nell'ambito del Plastics Reduction Programme, annuncia la compagnia, saranno banditi tutti i sacchetti di plastica monouso, cucchiali, bicchieri, palettine da caffè e gli altri articoli monouso che saranno sostituiti da prodotti eco-friendly. La compagnia riorganizzerà anche le cucine di bordo e i processi di preparazione del cibo per eliminare la plastica anche dalle monoporzioni.

era più disteso dei giorni scorsi anche perché Aponte ha garantito investimenti e come ha spiegato il numero di Msc «i volumi a Genova continueranno a crescere».

LE STRADE DEI TIR Marco Bucci è soddisfatto dei volumi di traffico pesante che ormai transita attraverso la strada interna all'Ilva: «Nella Via della Superba siamo arrivati a 6.400 transiti al giorno». Significa che una parte sempre maggiore di camion si è spostata sulla viabilità dedicata che permette di arrivare direttamente in porto, liberando così le altre strade, tanto che in Via Guido Rossa «i transiti diminuiscono».

IL RUOLO DELLE COMPAGNIE Il progetto di Giovanni Toti per rilanciare l'immagine di Genova passa anche dalle compagnie da crociera. Msc sarà coinvolta in un evento che potrebbe svolgersi nel periodo natalizio. Costa Crociere potrebbe invece sostenere la campagna pubblicitaria che il governatore vuole far partire al più presto: «Ho chiesto ad Aponte di organizzare un evento nel periodo natalizio, che suggelli la vicinanza tra Msc e Genova spiega Toti- Ci ragioneremo: immagino una presenza visibile di Msc vicino a Genova, e di Genova vicino a Msc, che possa essere legata alle crociere e alle festività natalizie».

.

The Medi Telegraph

Grimaldi, nuovo servizio Genova-Porto Torres

Genova - Il gruppo Grimaldi di Napoli inaugurerà nei prossimi giorni un nuovo collegamento marittimo tra Genova e Porto Torres, dedicato al trasporto di merci su camion.

Il nuovo servizio - spiegano dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna - avrà frequenza trisettimanale con partenze programmate il lunedì, il mercoledì e il venerdì, e verrà effettuato con la nave ro-ro "Euroferry Malta", che ha una stazza lorda di 22 mila tonnellate ed è in grado di trasportare 1.900 metri lineari di carico.

Il primo scalo del traghetto di Grimaldi a Porto Torres è previsto per domenica 14 ottobre alle ore 9.30, evento che aprirà «una nuova stagione del trasporto marittimo da e per il nord ovest dell'isola». Il nuovo collegamento si affiancherà a quello operato tutto l'anno, per le merci e i passeggeri, da Tirrenia-Moby, e a quello stagionale di Grandi Navi Veloci.

Diventano così sette in tutto le linee marittime da e per Porto Torres: oltre ai citati collegamenti con Genova, e ai servizi ormai consolidati con Civitavecchia, Barcellona, Marsiglia e Propriano - ricorda l'ADSP - «si sono aggiunti di recente quelli con Tolone e Nizza. Un ventaglio di destinazioni che, per il 2018, porterà lo scalo turritano a superare il milione di passeggeri, assestandosi su un record storico per il nord ovest sardo». Per quanto riguarda le merci su camion gommato, invece, le proiezioni dell'Authority sarda «dovrebbero far avvicinare il porto a un milione e mezzo di tonnellate. Abbiamo accolto con favore la scelta della Grimaldi Lines di puntare su Porto Torres per l'avvio di una nuova linea merci su Genova. Un'iniziativa che ad incrementare l'offerta di trasporto marittimo nel nostro sistema portuale sardo e a proiettare l'AdSP ai piani alti della classifica italiana per trasporto passeggeri e merci su gommato» ha commentato Massimo Deiana, presidente dell'Adsp sarda.

I cantieri di Palermo e Trieste al lavoro per due grandi navi

Investimenti e cantieri aperti a Palermo e a Trieste per l'allungamento di due grandi navi: la Cruise Roma e la Cruise Barcelona attive sul collegamento giornaliero Civitavecchia - Porto Torres - Barcellona. Ogni unità sarà allungata di 28,8 metri. La capacità del ponte auto sarà incrementata di 530 m2 (capacità auto da 223 a 271). L'incremento di metri lineari sarà pari a circa 660. Al ponte 8 e al ponte 9 saranno aggiunte 2 sale poltrone e locali igiene. Al ponte 9 si aggiungeranno 20 cabine esterne standard.

In totale la capacità di persone trasportate a bordo (pax + crew) sarà incrementata da 3.000 a 3.500 unità. Al ponte 10 sarà aggiunto un ristorante/self service con 268 posti a sedere. Le navi saranno dotate di mega-batterie al litio con capacità di 5 MWh che saranno ricaricate in navigazione ed utilizzate in porto per non avere emissioni inquinanti in sosta.

Verranno inoltre installati 4 scrubber per ridurre le emissioni inquinanti di zolfo in atmosfera. Il troncone della Cruise Roma è in costruzione presso la Cartubi di Trieste, quello della Cruise Barcelona è in costruzione alla Fincantieri di Palermo. Quest'ultimo cantiere si occuperà del taglio nave ed installazione del troncone. La Cruise Roma si fermerà da gennaio a marzo, a seguire la Cruise Barcelona sarà completata a fine maggio. (gn)

Primo Magazine

Anche il mondo della logistica guarda ai giovani

11 ottobre 2018 - La Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica ha sottoscritto con l'ANPAL (Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro) un Protocollo d'Intesa finalizzato a promuovere la cultura dell'alternanza scuola-lavoro e a sostenere iniziative che favoriscano il collegamento tra il sistema dell'istruzione ed il mondo del lavoro.

"Realizzare sinergie con il sistema di istruzione e formazione per sviluppare le competenze tecnico-professionali, tecnologiche e scientifiche dei giovani riteniamo sia fondamentale per contribuire alla crescita di nuova occupazione"
dichiara il Presidente Nereo Mareucci.

"A tal fine il Protocollo prevede una serie di azioni che saranno messe in campo dal nostro sistema confederale in sinergia con l'ANPAL: tra cui l'organizzazione di incontri, seminari e workshop sul tema nonché la promozione di percorsi di transizione e di alternanza scuola-lavoro.

Tutte azioni - conclude Mareucci - volte, da un lato, a valorizzare le competenze dei giovani nel mercato del lavoro e, dall'altro lato, a facilitare alle aziende l'individuazione delle risorse necessarie".

Informare

Joint venture delle giapponesi MES-SC e Mitsui & Co. e della cinese Yangzijiang Shipbuilding

Verrà costruito un nuovo cantiere navale a Taicang, in Cina

Le giapponesi Mitsui E&S Shipbuilding Co. (MES-SC) e Mitsui & Co. hanno siglato un accordo con la società navalmeccanica cinese Yangzijiang Shipbuilding (YZJ) per costituire una joint venture attiva nel settore delle costruzioni navali civili con sede a Taicang, nella provincia cinese di Jiangsu dove sono situati i cantieri navali della YZJ. L'investimento previsto ammonterà sino a 299 milioni di dollari.

Il capitale sociale della joint venture sarà di 99,9 milioni di dollari, di cui il 51% di proprietà della Yangzijiang Shipbuilding. Secondo le previsioni, l'attività della nuova società sarà avviata il prossimo aprile.

«La nuova joint venture - ha spiegato il presidente esecutivo della Yangzijiang Shipbuilding, Ren Yuanlin - si prevede consoliderà l'avanzata tecnologia di costruzione navale della MES-SC e la nostra capacità di costruzione navale che è efficiente in termini di costi. Noi - ha aggiunto Yuanlin - siamo ottimisti circa la domanda della Cina di importazione di gas naturale liquefatto e di navi per il trasporto di GNL. La costituzione della nuova joint venture accrescerà la competitività del gruppo YZJ e salvaguarderà la posizione dominante dei costruttori navali cinesi nell'attuale fase di consolidamento dell'industria cantieristica globale».

MSC amplia la propria rete di servizi ferroviari in Spagna

Nuovo collegamento tra Siviglia e Cordova e il porto di Valencia

In questi giorni il gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) attiverà un nuovo servizio ferroviario in Spagna dedicato principalmente a supportare i collegamenti dei produttori agricoli spagnoli con i mercati internazionali e che conetterà l'inland port di Siviglia e il terminal ferroviario cargo di Cordova con il porto di Valencia.

La frequenza prevista è di almeno due viaggi alla settimana in entrambe le direzioni. Il servizio è stato programmato anche a completamento del collegamento ferroviario tra Siviglia e Sines, in Portogallo, che MSC ha avviato all'inizio di quest'anno.

La tedesca Harren & Partner vende la Caribbean Feeder Services alla spagnola Pérez y Cía

Nell'operazione di acquisizione è coinvolto un consorzio di investitori finanziari

Il gruppo armatoriale tedesco Harren & Partner (HPG) ha siglato un accordo con il gruppo armatoriale spagnolo Pérez y Cía per cedere all'azienda iberica, che è a capo di un consorzio di investitori finanziari coinvolto nell'operazione, la Caribbean Feeder Services (CFS), compagnia di navigazione che opera una delle più vaste reti di servizi di trasporto marittimo containerizzato feeder nei Caraibi, America Centrale e Meridionale.

CFS ha avviato l'attività operativa il 1° agosto 1999 ed oggi opera una flotta di 16 portacontainer della capacità compresa tra 500 e 1.700 teu, di cui la metà del gruppo HPG che ha una flotta costituita da 66 navi.

Per il gruppo Pérez y Cía l'acquisizione rappresenta un ritorno al proprio core business. La società spagnola, fondata nel 1853, è stata infatti attiva per decenni come armatore e agenzia marittima nei Caraibi e, dopo alcuni anni in cui aveva abbandonato le attività armatoriali, tornerà quindi alle sue origini rafforzando la propria presenza nei mercati dell'America Centrale e Latina. Nella regione il gruppo spagnolo ha 150 dipendenti e uffici ad Aruba, Colombia, Curaçao, Giamaica, Panama, Puerto Rico, Repubblica Dominicana, Trinidad e Tobago.

HPG, che ha 2.500 dipendenti, collabora da vent'anni con la spagnola Pérez y Cía. Il gruppo tedesco opera principalmente nel segmento heavy lift e project cargo con i marchi Combi Lift e SAI Heavy Lift e con altre società sia collegate al settore sia impegnate in altri segmenti operativi come quelli delle navi cisterna e della logistica.