Dal 20 al 23 novembre missione a Singapore del The International Propeller Clubs

(FERPRESS) – Genova, 19 NOV – Si terrà a Singapore, dal 20 al 23 novembre, la seconda missione in Asia del The International Propeller Clubs alla quale parteciperanno 40 delegati da tutt'Italia, fra cui i rappresentanti di 9 Autorità di Sistema Portuale. Singapore è la seconda economia al mondo, un centro finanziario e logistico internazionale di assoluto livello e sede di uno dei porti leader a livello globale.

Il Porto di Singapore è il primo al mondo per il transhipment (28,4 milioni di TEUS) e bunkering (50,6 milioni di tonnellate), il secondo al mondo per traffico di Containers (33,7 milioni di TEUS), e il quinto per le merci, con un traffico di 626 milioni di tonnellate. A partire dal 2016, PSA ha iniziato a trasferire le operazioni dai terminal della città al nuovo Pasir Panjang Terminal ed ha in progetto la realizzazione del Terminal di Tuas che prevede 4 fasi dal 2021 al 2040 e, una volta completato, avrà una capacità di 65mln di TEUS (+85%rispetto ad oggi) estendendosi lungo 1.400 ettari (fonte SRM 2017).

Quest'anno, oltre la consueta Conferenza (giovedì 22 novembre), organizzata con la partnership scientifica di SRM e in collaborazione con la National Universiy of Singapore, che avrà come titolo "L'Iniziativa Belt & Road: una visione del Cluster Marittimo italiano e di Singapore" con un panel di assoluto livello (allegato programma), vi sarà anche un workshop per presentare agli stakeholder di Singapore le "Eccellenze del Sistema Logistico Italiano del Nord Ovest (venerdì 23 novembre) a cura di Alsea e Spediporto

Umberto Masucci, Presidente del The International Propeller Clubs, ha dichiarato: "Come ben sappiamo, il centro delle attività economiche e finanziare mondiali si è spostato in Asia e dopo la missione di Hong Kong, avremo modo di conoscere più nel dettaglio l'ecosistema di Singapore con numerosi momenti di confronto e di presentarci come sistema. Illustreremo le nostre best practices ai principali stakeholders per sviluppare relazioni di business e trarre spunti utili per i nostri porti e il nostro sistema logistico, nel quale l'Autorità portuale di Singapore ha già dimostrato di puntare con gli investimenti nei porti di Genova e Venezia. Per questo, sono particolarmente orgoglioso che parteciperanno alla missione, oltre a numerosi imprenditori e esponenti del mondo associativo del nostro settore, i rappresentanti di 9 Autorità di Sistema Portuale fra cui Paolo Emilio Signorini (Presidente Adsp del Mar Ligure Occidentale), Carla Roncallo (Presidente Adsp del Mar Ligure Orientale), Stefano Corsini (Presidente Adsp dell'Alto Tirreno) Pietro Spirito e Francesco Messineo (Presidente e Segretario dell'Adsp Portuale del Mar Tirreno Centrale), Pino Musolino (Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale), Massimo Deiana e Natale Dittel (Presidente e Segretario ADSP del Mare di Sardegna), Fulvio De Blasio (Segretario generale dell'AdSP del Mar Ionio),Alberto Squarzina (rappresentante dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale) e Maurizio d'Amico (rappresentante dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e Segretario Generale dell'Advisory Board di The World Free & Special Economic Zones Federation").

Questo il programma integrale della missione:

Martedì 20 novembre, ore 15.00 – Incontro di una delegazione (Umberto Masucci, Alessandro Panaro, Head Maritime and Mediterranean Economy SRM e i Prof. Massimo Deiana, Università di Cagliari, Francesco Calza, Università Parthenope, e Greta Tellarini, Università di Bologna) con il Prof. Chye Tan, Presidente dell'Università Nazionale di Singapore

Martedì 20 novembre, ore 20.00 – Welcome Dinner
Mercoledì 21 novembre, ore 09.00 – Conferenza "L'Iniziativa Belt & Road: una visione del Cluster Marittimo italiano e di Singapore" organizzata in collaborazione con la National University of Singapore presso la sede dell'Ateneo e con la partnership scientifica di SRM

Mercoledì 21 novembre dalle 14.30 – Incontro con Andrew Tan, Ceo MPA (Maritime & Port Authority of Singapore), e Chong Meg Tan, Group Executive Officer PSA e visita al Pasir Panjag Terminal di Singapore. La giornata terminerà con una cena con l'Ambasciatore Italiano S.E. Raffaele Langella, al YAN, National Gallery Singapore, offerta da Banchero Costa

Giovedì 22 novembre dalle 8.00 – "Business breakfast" presso Tower Club Singapore organizzata da Banca Intesa Sanpaolo con Megraj Shah, General Manager Intesa Sanpaolo Singapore Branch e Massimo De Andreis, DG SRM, seguita dalla visita alla Singapore Exchange e l'incontro con Chew Sutat, Executive Vice President e Head of Equities. La giornata di giovedì proseguirà con i meeting con Simon Neo, Direttore Regionale per l'Asia della International Bunker Industry Association, Esben Poulsenn e Michael Phoon, Presidente e Direttore Esecutivo della Singapore Shipping Association e Kenneth CHIA, Direttore Esecutivo della Singapore Maritime Foundation. Alle 19.00 si terrà un Cocktail presso la residenza dell'Ambasciatore Raffaele Langella a Cornwall Gardens

Venerdì 23 novembre dalle 10.00 – Incontro presso il Tower Club con la Camera di Commercio Internazionale di Singapore e la Camera di Commercio Italiana a Singapore e presentazione ""ITALIAN LOGISTICS AND SHIPPING – Focus on the North West Italy Logistics system" con gli interventi di Riccardo Fuochi, Vicepresidente del Propeller Nazionale e Presidente della Commissione Internazionale Alsea), Gilberto Danesi (Amministratore Delegato di PSA Voltri Terminal Europa), Alessandro Pitto (Presidente Spediporto Genova), Alberto Banchero (Presidente Assagenti Genova), Carla Roncallo, (Presidente Adsp del Mar Ligure Orientale) e conclusioni di Paolo Emilio Signorini (Presidente Adsp del Mar Ligure Occidentale) e Umberto Masucci, cui seguirà un buffet offerto da Logwin.

Villaggio globale

La Cina e la Via della Seta per i porti pronti 1800 miliardi

MASSIMO MINELLA • pagina 16

Investimenti e commerci da Est

Porti, ecco l'armata cinese 1.800 miliardi per 65 Paesi

L'uno per cento delle acque del pianeta da cui passa il venti per cento dell'intero volume mondiale del traffico marittimo. Sarà forse anche per questo che il piccolo Mediterraneo è sempre più al centro della scena globale e dei suoi protagonisti, a cominciare da quella Cina che, rovesciando la clessidra del tempo, ha aperto la rotta del business da Oriente a Occidente. La vecchia Via della Seta che attraverso le carovane di terra e, più avanti, le navi arrivavano dal Mediterraneo in Oriente, adesso si è rinnovata con un piano presentato dal presidente Xi Jinping che coinvolge 65 Paesi e mette in campo investimenti stimati in 1.800 miliardi di dollari. La prima fase, lanciata nel 2013, "One Belt one road", si è già rinnovata in "Belt and Road Iniziative" e, di fatto, punta a governare la grande rete dei traffici marittimi dall'Asia all'Africa fino all'Europa, non solo quella mediterranea, ma anche quella del Nord.

Decisiva, al proposito, sarà la capacità dei porti del Mediterraneo di trasformarsi da banchine di carico e scarico della merce in piattaforma logistiche capaci di servire al meglio il cammino dei traffici, affiancando alla modalità marittima quella ferroviaria, attraverso infrastrutture adeguate alla domanda.

Ad analizzare nel dettaglio il fenomeno, sottolineandone la portata colossale sul fronte del business, arriva adesso la quinta edizione del rapporto "Italian Maritime Economy" firmata da Srm, il centro studi per il Mediterraneo e il Mezzogiorno di Intesa. Centinaia di pagine frutto di un lavoro collegiale firmato da esperti europei e asiatici, con tabelle che, ancor prima delle parole, lasciano intendere come la Cina si stia sempre più affermando sulla scena logistica, attraverso un piano di crescita su differenti modelli di trasporto, navale e terrestre, e di organizzazione dei territori. Non può infatti sfuggire che non è solo il terminale marittimo l'elemento su cui punta il piano di espansione cinese. I capitali che si spostano in anticipo sui container caricati sulle navi e sui treni, infatti, individuano le aree su cui sviluppare il business. Una sfida alla quale pare davvero impossibile rinunciare. Per questo, avverte Srm, soltanto la strada del confronto può restituire opportunità di crescita.

La Cina ha già investito molto nell'area del Mediterraneo dal 2015 a oggi. "Oltre all'acquisizione del Pireo con la stessa vision vanno inquadrate anche le partecipazioni a Port Said e Alessandria d'Egitto e a Kumport in Turchia – spiega Srm – Anche il controllo del terminal Haifa in Israele e di Vado Ligure rientrano in questo disegno. Se aggiungiamo poi le partecipazioni di minoranza nel Khalifa Port Container Terminal 2 e nel Suez Canal Container Terminal il quadro è completo". Una linea d'azione già ben definita, quindi, che dal Mediterraneo guarda attraverso la rete ferroviaria all'Europa dell'Est e del Nord e che alcuni hanno sostanzialmente liquidato come una colonizzazione. In realtà, serve che in Europa prevalgano "pianificazione, oculatezza politica e capacità di fare squadra, perché ignorare o peggio ostacolare un progetto come la Belt and Road Initiziative è un lusso che il vecchio continente non si può più permettere".

Da questo punto di vista, anche per l'Italia si possono creare prospettive interessanti. Al di là delle infinite parole sulla nuova Via della Seta, la verità è che al momento non c'è ancora alcuna certezza sui porti del Mediterraneo che saranno protagonisti e su quelli che, di conseguenza, finiranno ai margini. Certo, dal punto di vista geografico, Alto Tirreno (con Genova) e Alto Adriatico (con Trieste) possono ragionevolmente ambire a terminali delle nuove rotte asiatiche. Ma tutto, come si diceva prima, dipenderà dalla loro capacità di offrire al gigantismo navale in cerca di attracchi infrastrutture adeguate, in grado di muovere velocemente la merce in tutt'Europa. Una carta importante, al proposito, potrebbe arrivare anche dalla creazione di "Zes-zone economiche speciali" capaci di attrarre investimenti significativi in virtù di politiche fiscali e normative che l'Europa stessa favorisce. Si potrebbe così creare, spiega ancora lo studio, un circolo virtuoso di ricchezza e lavoro quanto mai opportuni per sostenere la nostra fragile economia.

Doppio il percorso che la Cina intende percorrere per il suo progetto europeo, la via terrestre, facendo leva soprattutto sulla ferrovia, e quella navale, con la rotta mediterranea, senza però escludere quella artica, complice lo scioglimento dei ghiacci al Polo per il riscaldamento globale del pianeta. Ovviamente, resta centrale in questa sfida il ruolo del canale di Suez che "ha visto il passaggio nel 2017 di oltre 900 milioni di tonnellate di merci,

con un aumento dell'11% sul 2016". Certo, il contesto in cui si sta muovendo non è dei più facili. La crisi internazionale non ha fatto ovviamente sconti al trasporto navale che vale l'80% del commercio globale in volume e oltre il 70 in valore. Non deve poi sfuggire la difficoltà ad acquisire nuovi fenomeni "quali la digitalizzazione, la rapida espansione dell'e-commerce e la crescente concentrazione nel settore del liner shipping". Fenomeni complessi, ancora da armonizzare fra di loro, e che comunque nulla tolgono alla centralità del Mediterraneo. È in questo scenario che prende corpo il disegno strategico cinese fra penetrazione commerciale e presenza economica.

Tre sono i pilastri di questa strategia, individuati nello studio di Srm: "La via della Seta, per la costruzione di un asse di collegamento terrestre verso l'Europa, la presenza logistica nel Mediterraneo, per farne porta d'ingresso verso i mercati balcanici e del centro Europa, la penetrazione commerciale in Africa, per cogliere le opportunità di sviluppo di quel continente". A dar sostegno arrivano massicci investimenti sui territori coinvolti. Nell'area mediterranea, per intenderci, l'interscambio cinese è passato dal 2001 al 2016 da 16,2 miliardi di dollari a 185,6, "con stime che prevedono la crescita sino a 203 miliardi".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il personaggio

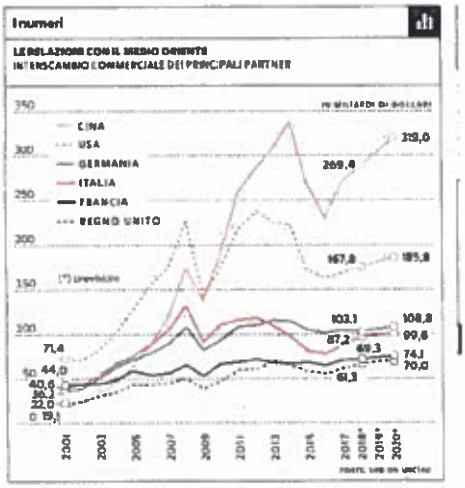
Xi Jinping
presidente cinese: ha lanciato l'iniziativa "Belt and road" per proiettare il Paese al primo posto nell'economia mondiale

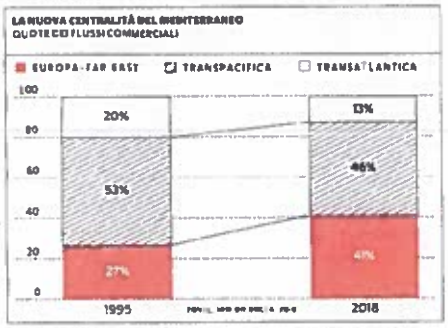
MASSIMO MINELLA. GENOVA

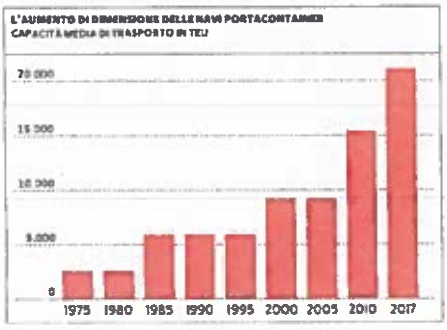
La via della seta è già realtà: il boom dei rapporti d'affari fra le aree interessate coinvolge in pieno il Mediterraneo, dove l'interscambio con Pechino ha raggiunto i 200 miliardi. Le potenzialità per l'Italia

1 Un'immagine aerea del terminale container di Busan, Corea del Sud

I numeri







Alis: domani a Roma l'Assemblea generale

Sul nostro giornale le interviste e gli interventi della giornata

ROMA – Nella sala Santa Cecilia dell'Auditorium del Parco della Musica a Roma, in viale Pietro de Coubertin 30, si terrà domani dalle 10.30 l'Assemblea generale 2018 di Alis (Associazione logistica intermodalità sostenibile), la seconda dalla costituzione.
A due anni dalla sua costituzione, Alis è una grande realtà della mobilità del Paese, con 1350 aziende associate che rappresentano una forza lavoro di oltre 150 mila persone, con oltre 105.000 mezzi, più di 140.300 collegamenti marittimi annuali e più di 120 linee di Autostrade del mare.

Il presidente Guido Grimaldi terrà una relazione sui risultati e sulla politica di settore dall'Associazione, nonché sugli obiettivi strategici per la prossima stagione, in un contesto dove l'intermodalità sta assumendo un ruolo fondamentale per la sostenibilità dei trasporti in Italia ed in Europa.
Nel corso della mattinata, moderati da Bruno Vespa, interverranno esponenti di primo piano del Governo, imprenditori e tecnici del settore, che si confronteranno in un dibattito sulla logistica e la politica dei trasporti nel Paese.

Questo il programma:
9.00 – 10.15 registrazione partecipanti
10.30 – 11.00 intervento introduttivo del presidente Guido Grimaldi
11.15 – 13.00 dibattito
13.00 – 13.30 conclusione dei lavori

Il nostro giornale seguirà la mattinata proponendo interviste e interventi dei partecipanti che potrete come sempre vedere sul nostro sito www.messaggeromarittimo.it.

Assemblea Generale ALIS 2018. Appuntamento domani all'Auditorium Parco della Musica di

(FERPRESS) – Roma, 19 NOV – Domani, martedì 20 novembre, presso la Sala Santa Cecilia dell'Auditorium del Parco della Musica a Roma, in viale Pietro de Coubertin 30, alle 10.30 partiranno i lavori dell'Assemblea Generale 2018 di ALIS (Associazione Logistica Intermodalità Sostenibile).

ALIS è ormai, a due anni dalla sua costituzione, una grande realtà della mobilità del nostro Paese, con le sue 1350 aziende associate che rappresentano una forza lavoro di oltre 150 mila persone, con oltre 105.000 mezzi, più di 140.300 collegamenti marittimi annuali e più di 120 linee di Autostrade del Mare.

Il presidente Guido Grimaldi terrà una relazione sui risultati e sulla politica di settore dall'Associazione, nonché sugli obiettivi strategici per la prossima stagione, in un contesto dove l'intermodalità sta assumendo un ruolo fondamentale per la sostenibilità dei trasporti in Italia ed in Europa.

Nel corso della mattinata, moderati da Bruno Vespa, interverranno esponenti di primo piano del Governo, imprenditori e tecnici del settore, che si confronteranno in un dibattito sulla logistica e la politica dei trasporti nel Paese.

OGGI A GENOVA

Blockchain e logistica, operatori a confronto

GENOVA

Quattro casi concreti di applicazioni blockchain già realizzate: li illustrerà questa mattina a Genova (Palazzo San Giorgio) Giuseppe Bertone, responsabile della distributed ledger technology di Almaviva, in occasione del quinto Forum "Shipping and Intermodal Transport". All'evento, dedicato al rapporto fra geopolitica e tecnologia, parteciperanno fra gli altri il viceministro Edoardo Rixi, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, l'armatore Cesare d'Amico, il presidente di Federlogistica Luigi Merlo. Paolo Guglielminetti, (partner PwC) parlerà di "Minacce e sfide per la logistica: il contributo della blockchain". —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Blockchain e logistica, i progetti di Almaviva / FOCUS

Genova - I temi dell'intervento di Giuseppe Bertone - responsabile della struttura Distributed Ledger Technology di Almaviva – in programma oggi al Forum Shipping & Intermodal Transport.

Genova - La Blockchain è per l'industria logistica una leva digitale ad alto potenziale. La natura di questa tecnologia - un registro digitale aperto e distribuito, in grado di memorizzare infiniti dati in modo sicuro, verificabile, immutabile, permanente e condiviso - la rende adattabile ad ambiti operativi e settori diversi, capace di offrire numerose ed evidenti opportunità in termini di trasparenza, sicurezza, efficienza e rapidità dei processi. Questo, **il tema centrale dell'intervento di Giuseppe Bertone** - responsabile della struttura Distributed Ledger Technology di Almaviva – **in programma oggi al Forum Shipping & Intermodal Transport.**

Almaviva, società italiana dell'ICT dedicata all'innovazione che realizza soluzioni per la trasformazione digitale, ha già sperimentato l'uso della Blockchain nel settore industriale, nell'ambito delle tematiche privacy legate al GDPR e nelle filiere produttive agroalimentari. È grazie a questa tecnologia che Almaviva ha creato la piattaforma per la tracciabilità del vino. Primo esempio mondiale e in uso di Blockchain pubblica, applicata al settore vitivinicolo su dati ministeriali, che certifica la qualità e protegge dalla contraffazione una realtà di punta del Made in Italy. Attraverso un Tag NFC univoco applicato alla bottiglia, che aggancia in maniera sicura l'intera storia del vino, si può immediatamente conoscere ogni passaggio di un percorso certificato dai campi alla nostra tavola: dalla raccolta al trasporto dell'uva, dalle varie fasi della produzione alla distribuzione.

Tutto verificabile da ogni singolo consumatore, scaricando la mobile app eNology. Allo stesso modo, la Blockchain può avere un impatto innovativo determinante sullo sviluppo della Logistica, a partire da ambiti di grande rilievo, quali la gestione del flusso documentale per gli svincoli doganali e commerciali, il tracciamento delle merci pericolose, la pesatura certificata per l'export, il noleggio dei carri merci e la mappatura dell'intero ciclo di vita delle UTI. **Una soluzione decentralizzata basata su Blockchain può indirizzare tutti questi casi**, fornendo importanti elementi di vantaggio per gli attori dell'intera filiera logistica: crea uno strato affidabile delle informazioni al quale tutti gli operatori possono accedere mantenendo al tempo stesso la certezza che i propri dati rimangono riservati ed entro i confini dei propri sistemi; definisce regole certe alle quali tutti gli attori devono fare riferimento, e sulle quali chiunque è in grado di fare verifiche e prendere decisioni in merito; semplifica e migliora l'integrazione e l'interoperabilità, preservando gli investimenti per le evoluzioni dei propri sistemi IT utilizzando tecnologie open source che riducono la dipendenza da uno specifico fornitore IT; ripartisce equamente i costi tra i soggetti coinvolti in base al reale utilizzo dell'infrastruttura condivisa; permette di ottenere statistiche globali sul

funzionamento dell'intero ecosistema senza divulgare le informazioni di dettaglio che le hanno generate; abilita nuove interazioni e casi di business grazie a concetti innovativi come ad esempio la Proof of Location.
Un quadro di soluzioni che possono essere adottate gradualmente nei processi aziendali, con investimenti iniziali contenuti e **un'invasività ridotta sui sistemi IT**, massimizzando già all'origine le opportunità che derivano dalla partecipazione ad ecosistemi strutturati.

Corriere Marittimo

Blockchain e cripto valute quanto rivoluzioneranno lo shipping? / Incontro Assagenti Genova

GENOVA - Blockchain e cripto valute quanto questi fattori potranno rivoluzionare il mondo dello shipping? Questo il tema dell'incontro organizzato da **Assagenti**, l'associazione degli agenti e raccomandatari marittimi genovesi, il 21 novembre a Palazzo San Giorgio. La Blockchain sembrerebbe infatti **la più grande innovazione del settore inaugurata dall'era della globalizzazione, dopo la containerizzazione degli anni 60.** Secondo "The blockchain revolution" il bestseller dello scrittore Alex Tapscott, la blockchain possiede potenzialmente la forza compiere una grande rivoluzione della finanza globale, della pubblica amministrazione, della sanità, dell'istruzione.

I più grandi operatori globali dello shipping studiano e hanno in fase di sviluppo e utilizzano piattaforme blockchain-based in grado di semplificare, migliorare e rendere più sicura la gestione delle merci lungo tutta la complessa catena logistica internazionale. Ma la sfida blockchain è ancora più grande della stessa rivoluzione: le compagnie di navigazione, i produttori, le banche, le assicurazioni, i broker e le Autorità Portuali si stanno adoperando per elaborare **un protocollo in grado di integrare tutti i nuovi sistemi su un'unica piattaforma.** Tutto questo ha diffuso l'opinione comune che siamo entrati nella seconda era di internet e questo è solo l'inizio;

Interverranno all'incontro:
-Ferdinando Ametrano: Digital Gold Institute Executive Director, teacher of "Bitcoin and Blockchain Technologies" at Politecnico di Milano, and Milano-Bicocca University
- Richard Morton - Secretary General IPCSA - International Port Community System Association
- Igor Jakomin: Chief Operating Officer at CargoX Ltd
-*Vasiliy Kotylevskiy – Founder & CEO Opensea.pro

Crociere: il Gruppo Onorato entra nel settore

Con la Princess Anastasia mini-tour sul Baltico

(ANSA) - MILANO, 17 NOV - Il Gruppo Onorato Armatori entra nel settore crociere con mini-tour di tre-quattro giorni sul Baltico. Moby, che opera con la Princess Anastasia, offrirà al mercato del Nord Europa mini-crociere "di una settimana al massimo" tra Stoccolma, Riga, Tallin, San Pietroburgo e Helsinki. Lo ha annunciato a Milano l'a.d. di Moby, Achille Onorato, precisando che "il vero valore aggiunto della proposta è che nessuno oggi offre una crociera che consenta di portare con sé anche l'auto". La compagnia ha attrezzato al meglio la Princess Anastasia, dotandola a bordo di tutti i servizi necessari per una "vera crociera italiana", dalla ristorazione alle boutique, tutto rigorosamente made in Italy. "E anche l'equipaggio è inquadrato con contratto italiano" ha precisato. La Princess Anastasia può ospitare fino a 2.500 passeggeri e ha una capacità di oltre 1.100 metri lineari di carico, pari a 580 auto.

Porti: a dicembre nuova nave Tirrenia sulla Genova-Catania

La Alf Pollack,varata nel 2018.Presto operativa anche la gemella

(ANSA) - MILANO, 17 NOV - Tirrenia a partire da dicembre impiegherà sulla tratta Genova-Livorno-Catania-Malta una nuova nave ro-ro, la nuovissima Alf Pollack, varata nel 2018. A seguire entrerà in servizio sulla stessa tratta anche la sua gemella, la Maria Grazia Onorato, ora in fase di costruzione. Lo ha annunciato a Milano Achille Onorato, l'ad del Gruppo Onorato Armatori, il gruppo che detiene le compagnie Moby, Tirrenia e Toremar. "Crediamo alla prospettiva strategica delle autostrade del mare e intendiamo investire risorse e impegno in tal senso - ha detto Onorato -. Il nostro impegno è quello di garantire entro il 2019 tre corse settimanali sulla tratta Genova-Catania e viceversa. Crediamo sia una grande opportunità logistica per le piccole e medie aziende di trasporti padroncini che operano dal Nord alla Sicilia e viceversa. E per questo impiegheremo sulla tratta la Alf Pollack, la nostra ultima nave, varata nel 2018, e a seguire la nave gemella Maria Grazia Onorato". Si tratta di navi di ultimissima generazione, dotate di una capacità di 4.100 metri lineari di carico e di tutte le soluzioni d'avanguardia in termini di tutela ambientale ha precisato Onorato. Entrambe le navi opereranno sull'autostrada del mare Genova-Livorno-Catania-Malta tre volte la settimana.

"Con l'entrata in servizio di entrambe le navi - ha precisato Alessandro Onorato, responsabile della gestione commerciale della compagnia - Tirrenia è in grado di garantire che nessuno resterà a terra. E lo fa a prezzi molto, molto competitivi".

Il Gruppo Onorato crede nelle autostrade del mare. "Per questo abbiamo deciso sul terminal di Catania anche investimenti a terra e per migliorare i servizi" ha aggiunto Onorato.

Tirrenia è già operativa sulle autostrade del mare Napoli-Catania e Ravenna-Brindisi-Catania.

DAL FORUM CON GLI OPERATORI PIÙ SIGNIFICATIVI DEL COMPARTO

"Mercintreno" obiettivi e sfide

I numeri di Fercargo e gli investimenti di RFI - Urge un coordinamento anche su base europea

Nella foto: I relatori della sessione sul trasporto ferroviario merci in Europa.

ROMA – È stata una giornata di lavori intensa quella della X edizione di Mercintreno presso il Cnel, con focus nella prima parte sulle sfide del quadro politico-economico mondiale ed il futuro del trasporto ferroviario delle merci in Italia. E con importanti contributi dai protagonisti del settore, operatori privati e rappresentanti delle istituzioni. Le grandi opere e l'andamento dei

Cinzia Garofoli

(segue in ultima pagina)

"Mercintreno" obiettivi e sfide

traffici ferro-strada con i relativi vantaggi e svantaggi sono stati i due temi che hanno richiamato l'attenzione di tutti data anche la controversa attualità.

Il presidente di Fercargo Giancarlo Laguzzi ha fornito i numeri, ad oggi ancora esigui, del ferroviario in Italia: solo un 12% è la quota ferro sul totale dei traffici: un numero impietoso risultato di una riduzione del 50% del suo volume avvenuta nel momento di maggior recessione tra il 2008 ed il 2014, cui poi è seguita una ripresa del 10% degli ultimi tre anni e purtroppo una recente caduta (dato al 30/06/2018) dello 0,8%. Quest'ultima tendenza, secondo Laguzzi, è legata anche ad eventi come il blocco di Rastatt del 2017, all'incidente di Piolteilo e agli scioperi francesi. Riguardo invece agli specifici risultati delle imprese riunite in Fercargo il presidente ha evidenziato un +12% annuo di crescita nell'ultimo triennio ed addirittura una crescita del 4% nel primo semestre 2018 sottolineando che gli incrementi più forti, contro ogni visione precostituita, si sono verificati nel sud del Paese.

Tornando al settore nel suo complesso Laguzzi ha sottolineato la difficoltà di raddoppiare la quota attuale per raggiungere l'obiettivo europeo della quota del 30% su ferrovia entro il 2030 definendola una sfida difficile che si può affrontare solo con la volontà di tutti a partire dalle imprese produttrici e le associazioni di categoria, ed in collaborazione con il settore dell'autotrasporto al quale ha riconosciuto una fattiva operosità negli anni precedenti che non ha riscontrato nel settore ferroviario, quindi da prendere ad esempio.

Da parte di RFI l'intervento del direttore commerciale Christian Colaneri ha confermato l'approvazione degli investimenti necessari all'adeguamento della rete ferroviaria per il transito dei treni di lunghezza 750 metri con capacità di trasporto di container di dimensioni maggiori compresi i semirimorchi e ha aggiornato sul progetto dell'"ultimo miglio" per il quale ha messo a disposizione 48 mln di euro per la realizzazione delle proposte progettuali; RFI ne persegue lo sviluppo ascoltando le parti interessate, valutando interventi non coperti già da finanziamento, ma rispondenti ad analisi di fattibilità elaborate internamente. Gli interventi effettuati sono al momento maggiormente concentrati al nord ma verranno sviluppati anche al sud. Per Genova, RFI - ha proseguito Colaneri - oltre agli interventi già attuati e a quelli previsti di potenziamento e sviluppo per Rivalta, sta pensando ad una ulteriore continuità anche dal punto di vista tecnologico in direzione Alessandria.

Sulle grandi opere e più in generale sui percorsi che dovrebbero essere seguiti quando si devono spendere i soldi pubblici, peraltro scarsi, ha parlato Marco Ponti, professore ordinario di economia applicata al Politecnico di Milano e facente parte della Struttura Tecnica di Missione del MIT. Ponti, scendendo nel dettaglio traffici merci, ha rilevato che nell'analisi dei costi/benefici che sta portando avanti per la valutazione dell'opportunità degli investimenti il confronto fra strada e ferrovia (considerando tutte le componenti: costi-ricavi-ambiente-sicurezza etc) rileva un notevole scarto a vantaggio della strada. La questione ha naturalmente sollecitato molte domande ed interventi, spesso critici, in sala; in questo contraddittorio l'unico punto sul quale Ponti non ha dato risposta ha riguardato il problema della congestione stradale causata dal traffico pesante, ponderosa in tante tratte nazionali in specie nella doppia direttrice est-ovest.

I tanti interventi nella giornata dove si è parlato di trasporto merci in Europa, di sostenibilità e sicurezza, hanno riconfermato l'esigenza di una soluzione ai problemi annosi di mancanza di coordinazione nell'applicazione delle direttive da parte degli stati membri dell'Unione europea e mancanza di uniformità infrastrutturale insieme ad altre richieste fra le quali la destinazione degli incentivi anche ai mezzi motrici oltre che alle infrastrutture e l'abolizione del doppio macchinista sui treni merci.

Il blocco di Rastatt con gli enormi problemi che ne sono conseguiti è stato un filo conduttore per tutta la giornata dei lavori; su questo si è pronunciato anche Enrico Puija, direttore infrastrutture e trasporto ferroviario, indicando come soluzione l'individuazione di tratte alternative da rendere idonee a superare eventuali emergenze future; un lavoro da fare in squadra con gli operatori e le associazioni per definire le migliori proposte.

Fra gli interventi degli operatori ferroviari quello di Francesco Pagni, direttore operations della ISC - Interporto Servizi Cargo, che ha fatto il punto sulle esigenze del mercato e sulle soluzioni che intravede per superare i problemi che rallentano la crescita del settore. Fattore importante è assecondare le tendenze del mercato: "Oggi - ha detto Pagni - il mondo dell'autotrasporto si avvale sempre più del treno e della nave e questa forte spinta non può essere bloccata. Altro fattore importante è quello della formazione del personale, dove ISC investe moltissimo per poi assumere i migliori macchinisti. Ulteriore aspetto: il Sud per svilupparsi deve essere ben collegato via ferrovia con il nord Italia per raggiungere anche il resto dell'Europa". ISC sviluppa una rete ferroviaria dedicata all'intermodale in cui si collegano principalmente alcuni hub del Nord Italia con i principali hub del Sud Italia. Alle spalle di ISC opera N.O.I., la società dedicata all'intermodale. Il network sviluppa 46 treni la settimana a lunga percorrenza. Grazie alla cura del ferro l'impresa ha quasi raddoppiato il numero dei treni, a fine 2018 avrà tolto dalla strada 40.000 unità intermodali e dal prossimo anno fino al 2022 prevede una crescita importante, molto legata all'innovazione che ha ideato il Gruppo con il suo amministratore delegato Giuseppe Sciarrone: la ISC sarà infatti la prima impresa ferroviaria merci italiana a percorrere le linee dell'alta velocità nelle ore notturne con dei treni merci. "È importante però che vengano rimossi gli ostacoli che bloccano la crescita del traffico intermodale fra i quali la mancanza di terminal ferroviari al nord adatti ad accogliere l'incremento dei treni e la collocazione di molti terminal in aree ai margini dei flussi di traffico. Inoltre risolvere questi problemi per garantire sviluppo ed occupazione è possibile con l'investimento di poche decine di migliaia di euro" ha concluso il direttore operations ISC.

Assarmatori a Teheran sulla portualità

TEHERAN – Il workshop fra Unione Europea e Iran focalizzato sui temi della portualità, dei trasporti marittimi e dello sviluppo logistico coordinato fra i due mercati si è svolto in due giornate all'inizio della settimana in un momento particolarmente delicato in conseguenza dell'inasprimento delle sanzioni commerciali deciso dagli Stati Uniti nei confronti dell'Iran, ma anche del regime di temporanea deroga accordato da Washington a Italia e Grecia.

(segue a pagina 9)

Assarmatori a Teheran

Significativa la partecipazione, anche in questa ottica, del direttore generale di ASSARMATORI, Alberto Rossi.

Il suo intervento è stato incentrato sull'integrazione del trasporto marittimo nella supply chain e quindi sul ruolo essenziale di un efficiente sistema logistico. Al workshop, presieduto dal capo della delegazione UE, Maja Bakran, ha partecipato fra gli altri anche Sandro Santamato, capo della Unit DG MOVE, D1 della Commissione europea.

MENTRE LA SOCIETÀ GENOVESE APPRODA IN BORSA

Progetto-pilota Circle Spa sui corridoi delle merci

Soluzioni digitali per l'area mediterranea con perno sul porto di Trieste

GENOVA – Circle S.p.A. ("Circle"), società a capo dell'omonimo gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, è appena approdata in Borsa sul listino AIM; e conferma e rafforza la sua presenza nell'area MED con la nuova partnership con U.N.Ro-Ro., principale operatore turco entrato recentemente a far parte del Gruppo DFDS Group, e Samer Seaports & Terminals.

L'obiettivo generale dell'iniziativa è quello di contribuire, attraverso l'utilizzo di tecnologie digitali innovative, a: (i) rimuovere le barriere al buon funzionamento dei singoli mercati interni; (ii) ammodernare l'economia; e (iii) incrementare l'efficienza nel settore dei trasporti.

Il progetto pilota dedicato allo sviluppo di nuovi corridoi merci internazionali intende fornire una soluzione digitale armonizzata e interoperabile nell'area MED, realizzando un progetto di Fast Corridor tra Italia e Turchia che, più in particolare, riguarderà inizialmente il collegamento tra i porti di Trieste (in particolare il terminal Samer Seaports, anch'esso controllato da U.N.Ro-Ro.), Mersin e Pendik.

Il progetto è stato anche inserito all'interno di un progetto europeo per i nuovi corridoi merci internazionali nell'ambito del Bando Connecting Europe Facility (CEF transport call 2018), che durerà poco più di 3 anni e prevede un totale eleggibile pari a oltre 7 milioni di euro, con un contributo pari a 3,5 milioni di euro.

La ricostruzione

Bucci: molte aziende porteranno il progetto di Piano

Il sindaco: "A me piace moltissimo" Altro addio per il Terzo valico: la commissaria di governo lascia

MASSIMO MINELLA, GENOVA

Per il dopo-Morandi torna in "pole" il progetto di Renzo Piano. Marco Bucci, sindaco di Genova e commissario per la ricostruzione, intervistato ieri da Fabio Fazio a "Che tempo che fa", ha detto: «Sono assolutamente convinto che molte delle aziende che si candideranno alla nostra indagine di mercato per ricostruire il Ponte Morandi porteranno il progetto di Renzo Piano». Per Bucci il progetto dell'archistar genovese resta in campo: «A me personalmente piace moltissimo». Entro mezzogiorno del 26 novembre le aziende che vogliono candidarsi a demolire, ricostruire il ponte o entrambe le cose dovranno presentare i loro progetti.

Il progetto Piano era stato presentato in Regione Liguria lo scorso 7 settembre, alla presenza del governatore della Liguria, Giovanni Toti, del sindaco Bucci e degli amministratori di Autostrade. È previsto in acciaio, «leggero ma robusto, di colore chiaro e con una forma che ricorda una nave».

Un altro addio intanto scuote il fronte del Terzo valico ferroviario, la nuova linea Tortona-Novi Ligure-Genova. Dopo l'uscita di scena del commissario del consorzio Civ, Marco Rettighieri, ieri ad annunciare l'addio è stata Iolanda Romano, commissaria del governo per la realizzazione dell'opera. Era stato l'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio, Pd, a chiamarla a ricoprire quell'incarico così delicato di raccordo fra i costruttori privati e le esigenze dei cittadini. Lei, per l'addio, ha scelto una linea morbida parlando di scelta condivisa col ministero: «Lascio una macchina che funziona e che ora può guidare qualcun altro. La mia è stata una scelta professionale dettata dal desiderio di intraprendere nuove sfide». Nella nota del Mit di ieri si parla di tempi brevi per la nomina del nuovo commissario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dimissionaria Iolanda Romano, nominata nel 2015 commissario di governo per il Terzo valico ferroviario, è esperta di processi decisionali inclusivi (ossia scelte pubbliche basate sul coinvolgimento dei cittadini e dei soggetti direttamente interessati)

Il Secolo XIX

GENOVA, IL CASO DEI 460 MILIONI RIMASTI FUORI DAL DECRETO

Ponte, inizia la battaglia per i fondi nella manovra Bucci: Autostrade ci aiuti

Annunciati emendamenti per cassa integrazione e aiuti alle imprese
Terzo valico, lascia il commissario Romano. Rixi: «Il cantiere va avanti»

I fondi per il sostegno a Genova, messa a dura prova dal crollo del ponte, ancora non bastano. Il decreto trasformato in legge la scorsa settimana ha rinviato alla manovra il finanziamento di una serie di poste fondamentali, come i 200 milioni in quattro anni per il porto, i 160 milioni per l'autotrasporto, la zona franca. Ma è iniziata anche la battaglia per inserire una serie di misure attese, come il prolungamento della cassa integrazione e gli aiuti alle imprese. E se il sindaco-commissario Bucci invita Autostrade a «mettere mano al portafogli», scoppia il caso Terzo valico, con le dimissioni del commissario Iolanda Romano.

CABONA, DELL'ANTICO E ROSSI / PAGINA 2 3 E 13 _9

Ricostruzione, parte la "fase 2": blindare i fondi nella Manovra

Nella legge di Stabilità previsti 460 milioni per porto, autotrasporto e zona franca
Il nodo cassa integrazione. Paita (Pd): emendamenti sulle questioni rimaste fuori

Emanuele Rossi / GENOVA

Non è finita con il varo della "legge Genova". Il Parlamento ha ancora da esprimersi su misure fondamentali per la città e relative al dopo Ponte Morandi. Lasciando da parte la ricostruzione, che ormai è affare del commissario, ci sono comunque parecchie questioni lasciate aperte che non hanno trovato posto nel "decreto Genova" ma hanno trovato la promessa di una soluzione nella legge di Stabilità.

La manovra del governo gialloverde è attualmente incardinata nelle commissioni alla Camera e, come ogni anno, sarà oggetto di migliaia di tentativi di emendamento e di sottoprovvedimenti. Senza dimenticare che il più che probabile parere negativo dell'Europa sulla manovra potrebbe portare a correzioni in corso d'opera anche severe. Il voto in Parlamento è previsto entro il 31 dicembre quindi la partita è da considerarsi tutt'altro che chiusa.

DAL PORTO AI CAMION: COSA C'È

Quest'anno, però, i parlamentari liguri devono agire con particolare attenzione perché ci sono misure legate alla ripresa della città dopo il crollo del ponte. Tutte inserite nell'articolo 79 "Esigenze emergenziali". La più

importante, dal punto di vista della cubatura economica, è la previsione di 50 milioni di euro l'anno per l'Autorità portuale di Genova e Savona, dal 2019 al 2022. In totale 200 milioni, vincolati a opere infrastrutturali che il board dell'Authority dovrà stilare ma poi sarà il sindaco-commissario Marco Bucci a fare partire, approfittando dei poteri commissariali concessi per il Morandi. Poi ci sono gli 80 milioni di euro l'anno per il 2019 e il 2020 concessi al settore dell'autotrasporto. Uno stanziamento cruciale per il settore più martoriato dalla mancanza del ponte sulla A10.

Inoltre, sempre nel testo già inoltrato alle camere, ci sono 50 milioni di euro l'anno per il 2019 e il 2020 per la "Zona franca urbana" che Marco Bucci e Giovanni Toti dovranno perimetrare nel giro di un mese al massimo. Insomma, negli articoli già scritti ci sono un totale di 460 milioni in 4 anni per Genova legati in qualche modo al Morandi.

E COSA MANCA

Ma nel corso della discussione sulla conversione in legge del "decreto Genova" sono stati anche approvati ordini del giorno che impegnerebbero il governo a tenere conto di altre esigenze. Il condizionale è d'obbligo perché spesso il voto su un "ordine del giorno" è un contentino all'opposizione che non si traduce in provvedimenti. I partiti di opposizione sono comunque pronti, con emendamenti specifici, a ricordare al governo gli impegni presi. «Presenterò emendamenti su tutte le questioni rimaste fuori dal decreto: la Casa della salute della Valpolcevera, l'area arancione. Voglio vedere se Lega e M5S voteranno contro dopo avere votato gli ordini del giorno», annuncia la deputata Pd Raffaella Paita. Inoltre, il Pd presenterà anche un emendamento per estendere l'applicazione (e la dotazione) della cassa integrazione in deroga, recependo una richiesta di Cgil, Cisl e Uil.

Tra gli ordini del giorno collegati al "decreto Genova" che devono trasformarsi in emendamenti c'è anche la questione degli straordinari del Comune di Genova: il budget è stato sforato durante gli scorsi tre mesi per l'emergenza Morandi.

Il documento era stato proposto al Senato (e votato) dal senatore leghista Francesco Bruzzone: «adottare gli opportuni provvedimenti di carattere legislativo affinché il Comune di Genova possa utilizzare il ricorso al lavoro straordinario, per le attività strettamente connesse al superamento dello stato emergenziale, prevedendo con apposito atto normativo il rimborso della spesa». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il commissario Marco Bucci

Dopo il decreto Genova il Parlamento deve esprimersi su misure essenziali per la città

Ancora in attesa di risposta il budget per lo straordinario dei comunali

La legge di bilancio e Genova

COSA C'È

200 milioni per l'Autorità portuale opere infrastrutturali: **50 milioni** l'anno nel 2019, 2020, 2021, 2022

160 milioni per l'**autotrasporto**: **80 milioni** l'anno nel 2019 e 2020

100 milioni per la **Zona franca urbana di Genova**: **50 milioni** l'anno nel 2019 e 2020

La previsione di una sede dell'**agenzia Ansfisa** a Genova

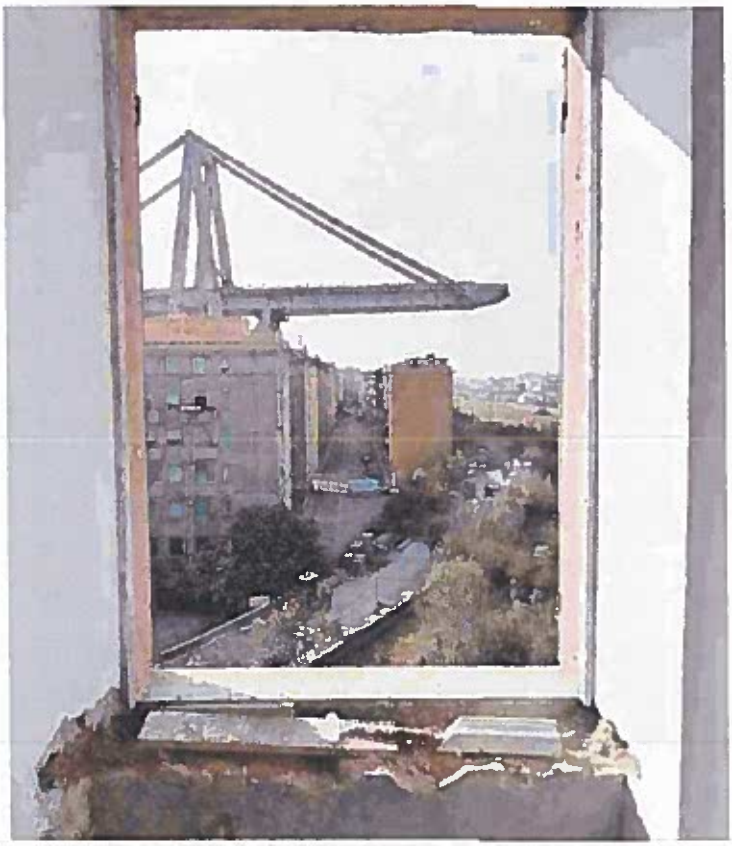
COSA MANCA

Previsione di una **"zona arancione"** per le imprese danneggiate dal cantiere del Ponte

Cassa integrazione in deroga: prolungamento a 24 mesi (ora è 18)

Previsione di realizzare la **Casa della salute** in Valpolcevera

Pagamento oltre i vincoli di bilancio comunale per gli straordinari dei dipendenti del Comune di Genova



Il moncone del Morandi da un appartamento in ristrutturazione

L'INIZIATIVA PRESENTATA DALL'ASSESSORE COMUNALE DI LIVORNO FRANCESCA MARTINI

Un incubatore per start up e spin off: innovazione alla Dogana dell'Acqua

Pubblicato l'avviso di manifestazione d'interesse - Le imprese interessate avranno tempo fino al 12 dicembre

Francesca Martini

LIVORNO – Il Comune di Livorno ha pubblicato l'avviso di manifestazioni d'interesse dedicato a start up e spin off innovativi che vorranno insediarsi negli spazi della Dogana dell'Acqua adibiti a incubatore d'impresa: una grande area open space di 191,80 mq al piano terra della struttura, con due sale riunioni di supporto, poste al primo piano. Le imprese interessate hanno tempo fino al 12 dicembre alle ore 11 per presentare la propria domanda, in modalità telematica, attraverso il Sistema Telematico Acquisti Regionale della Toscana (START), https://start.toscana.it. L'opportunità è stata presentata presso i locali di Dogana dell'Acqua dall'assessore allo sviluppo economico del Comune di Livorno, Francesca Martini, e dalla dirigente del settore finanziamenti e fondi comunitari, Rossana Biagioni.

"La Dogana dell'Acqua è la seconda sede operativa cittadina del Polo della logistica e delle alte tecnologie. Con questo bando vogliamo coinvolgere in questo progetto di grande valore alcune realtà start up o spin off che hanno scelto la stessa strada vincente: quella dell'innovazione" ha dichiarato Francesca Martini.

"A questo requisito determinante abbiamo voluto unire però anche la solidità del progetto d'impresa - precisa l'assessora allo sviluppo economico -. Per questo la capacità di creare occupazione e sviluppo avrà il peso maggiore nell'assegnazione del punteggio finale che determinerà la graduatoria".

"L'incubatore si inserisce infatti nel nostro percorso mirato a favorire per Livorno uno sviluppo economico vincente e capace di generare posti di lavoro di qualità. Un punto fermo, questo, che abbiamo voluto dentro l'accordo di programma, che a breve avrà un altro momento importante: la pubblicazione dei bandi per protocolli di insediamento urbano, con un importo stanziato di un milione e 600 mila euro, cui si sommeranno i voucher innovazione per altri 400 mila euro" ha concluso Francesca Martini.

"Il nostro avviso di manifestazione d'interesse per gli spazi di Dogana dell'Acqua prevede delle condizioni vantaggiose anche in termini economici - ha chiarito Rossana Biagioni, dirigente comunale del settore finanziamenti e fondi comunitari -. Qualora risultasse vincente un'unica impresa avrà infatti l'intero utilizzo dell'open space e l'uso delle due sale riunioni per una spesa annua di sole 2000 euro, da corrispondere come canone di concessione demaniale all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. In caso invece di vittoria di più start-up e/o spin off l'importo scenderà a 1250 euro l'anno, il minimo da regolamento".

"L'attività di incubazione, che durerà 36 mesi e sarà rinnovabile per altri 24 se lo richiederà il piano imprenditoriale, sarà favorita dalla vicinanza con i Centri di ricerca già insediati nel Polo, che abbiamo voluto coinvolgere anche nella commissione valutatrice. Sarà formata infatti da tre membri nominati dal Comune che saranno affiancati da un esperto designato da ciascun Centro di ricerca aderente al Polo" ha concluso Biagioni.

Pitto: «Sì alla blockchain, a patto che sia una struttura aperta» / INTERVISTA

Genova - «Bisogna che, oltre agli operatori privati, vengano coinvolti i soggetti pubblici: penso a dogane e Autorità di sistema portuale».

Genova - La blockchain nasce con la moneta virtuale bitcoin per superare l'intermediazione di banche e Stati. Adesso che questa tecnica si sta diffondendo anche nello shipping, pensa che il ruolo di intermediazione degli spedizionieri nella catena dello shipping sia a rischio? «Intanto bisogna dire che la blockchain è diventata quello che era internet qualche anno fa, un argomento che si inserisce dappertutto. Fra un po' la ritroveremo nella ricetta del pesto», afferma ironicamente **Alessandro Pitto, presidente di Spediporto.** Che aggiunge: «Parlando seriamente, non la vedo come una minaccia per gli spedizionieri e per chi opera come intermediario, anzi. E' uno strumento che agevola la condivisione di informazioni fra soggetti diversi».

Che cosa caratterizza la blockchain?

«Si basa su un registro condiviso in cui tutti i partecipanti alla comunicazione vedono chi ha fatto una cosa e quando l'ha fatta. E non è possibile alterare l'informazione. Si tratta di un ambiente in cui aumenta la fiducia fra le parti perché c'è uno strumento che garantisce i soggetti che partecipano. Secondo me un aspetto positivo è che, essendo una tecnologia diffusa in cui ognuno mette la propria parte, non c'è un padrone dell'infrastruttura. Sarebbe importante che questa filosofia venisse conservata».

Che cosa teme?

«Il rischio è che pochi soggetti aprano una struttura proprietaria. Non è auspicabile, bisogna poter lavorare su standard di comunicazione aperti. Il bitcoin nasce come strumento democratico. Se ci dovessimo trovare a lavorare su una blockchain proprietaria non andrebbe bene».

A lei è già capitato di utilizzare la blockchain nel suo lavoro, per una spedizione?

«Non mi è mai capitato. Ci sono tante iniziative in corso, ma in Italia non ho conoscenze di utilizzi pratici di questa tecnica».

Quale sarà il futuro della blockchain nel mondo dello shipping?

«Bisogna che oltre agli operatori privati vengano coinvolti i soggetti pubblici, come dogane, Autorità di sistema portuale, i vari presidi di controllo. Se restano esclusi, il miglioramento per il sistema è limitato».

Perché pensa che non debba esserci un utilizzo proprietario?

«Sarebbe contrario agli obiettivi che si poneva chi ha inventato la blockchain. Basti pensare che verrà utilizzata per inviare informazioni confidenziali e importanti. Devo essere garantiti i piccoli operatori come i grandi».

Che cosa resta da fare nel vostro settore per l'innovazione tecnologica?
«C'è da fare ancora parecchio, niente è scontato. Penso ad esempio all'esperienza di Inttra, società fondata dai principali armatori di linea, come Maersk, Msc, Cma-Cgm, per avere uno standard comune di trasmissione delle polizze di carico. Recentemente è stata ceduta a una società tecnologica, probabilmente non ha avuto il successo che si aspettavano. Il fatto è che in un contesto come quello dello shipping internazionale, che coinvolge milioni di persone, una tecnica ha successo se riesce a collegare tutti. Serve una tecnica con costi contenuti per integrare anche soggetti piccoli e medi. Evidentemente Inttra funzionava per i grandi, meno per i milioni di soggetti più piccoli. Lo vediamo nella vita privata, dove i social media hanno successo perché coinvolgono milioni di utenti».
A proposito di social, li utilizzate anche nell'attività professionale?
«Sì. Uno strumento come What'sapp è più immediato dell'e-mail, che oggi è usata soprattutto per le comunicazioni formali. Con Wa sai subito se il tuo messaggio è stato ricevuto e letto. E anche gli strumenti pensati apposta per i professionisti, come Yammer o Slack, mutuano l'approccio dai social come Facebook».
La blockchain esiste da alcuni anni, ma non ha ancora avuto la diffusione dei social media. Perché?
«E' un sistema più complesso. Pensi a quello che era Napster, un sistema di condivisione peer-to-peer, ma dove cominciarono a essere scambiati file illegalmente. Allora Apple creò l'Apple Store con iTunes per chi voleva comprare una singola canzone senza avere tutto un disco, ma non voleva essere un pirata. Con la blockchain siamo alla fase Napster. Ma non vogliamo che si arrivi a un sistema chiuso come Apple Store. Dev'essere aperto».

Terzo valico, si dimette il commissario: «Lascio una macchina che funziona»

Genova - «Il Commissario di Governo per la realizzazione del Terzo valico dei Giovi, Iolanda Romano, ha rassegnato le dimissioni dal suo incarico. Romano ha contestualmente lasciato anche la posizione in seno all'Osservatorio ambientale della medesima infrastruttura. Il Mit la ringrazia per l'impegno profuso nel ruolo dal 2015 ad oggi. Il governo sta valutando le soluzioni per il successore, la cui scelta avverrà in tempi brevi». Lo comunica il ministero delle Infrastrutture e trasporti in una nota.

«Lascio una macchina che funziona - ha dichiarato la Romano - che ora può guidare qualcun altro. Questo il senso della mia decisione di dimettermi dall'incarico di Commissario per il Terzo Valico. Si tratta di una scelta professionale dettata dal desiderio di intraprendere nuove sfide e che è stata condivisa con il Ministero. Dopo tre anni sento di aver raggiunto il mio obiettivo, che era quello di porre l'accento sul "come accompagnare la realizzazione di un'opera" esclusivamente nell'interesse pubblico, qualunque sia il progetto. I metodi applicati, con la grande collaborazione di tutti gli enti - basati su partecipazione, ascolto del territorio, mediazione dei conflitti e trasparenza - hanno dimostrato di funzionare, anche alla scala di una grande infrastruttura. Ma d'ora in poi, per partire con il piede giusto, bisognerebbe applicare la nuova legge sul Dibattito pubblico»

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

L'Avvisatore marittimo

15 novembre 2018 — Fuori OMAGGIO

GRIMALDI GROUP

Quindicinale indipendente di informazioni marittime e turistiche, economia mercantile, politiche dei trasporti e dell'ambiente, attività marinare e pesca

CARONTE&TOURIST — LIBERTYlines — NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA — UILTRASPORTI

A Palermo e Termini lavori per 96 milioni finanziati dal Pon Infrastrutture e Reti, nuovi progetti per Trapani e Porto Empedocle

Scan-Med, un corridoio verso il futuro

L'AdSp del Mare della Sicilia occidentale ha illustrato gli interventi per competere sull'asse Danimarca-Malta

Alessia Spataro

Con tre interventi infrastrutturali del valore di circa 96 milioni di euro, a valere sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale sta lavorando per lo sviluppo del nodo Core Palermo e Termini Imerese, porto strategico del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Il Corridoio Scan-Med è asse fondante per l'economia europea, che parte dalla Danimarca per arrivare a Malta, includendo il cuore industriale del Nord Italia e i porti del Sud Italia. In questo contesto il Mezzogiorno diventa una piattaforma logistica competitiva nell'area euromediterranea. Si è parlato anche di questo a Palermo durante il convegno "Il Sud #InRete con l'Europa" durante il quale il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha illustrato i risultati raggiunti e le prospettive di sviluppo attraverso i contributi dell'Autorità di gestione e di alcuni beneficiari responsabili dell'attuazione del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 cofinanziato dall'Unione europea che ha l'obiettivo di "migliorare la mobilità delle persone, delle merci e garantire uno sviluppo competitivo dei territori partendo dal Mezzogiorno". Il convegno, a sua volta, si è svolto nell'ambito della manifestazione nazionale "Porte aperte all'innovazione".

a pagina 3

Porto dell'Acquasanta

Assegnato l'appalto per il disinquinamento

Gianni De Bona a pag. 7

Il presidente Mario Mattioli: un settore con 33 miliardi di beni e servizi prodotti

Il cluster marittimo rappresenta il 2% del Pil italiano Confitarma propone una "Confindustria del mare"

Sebastiano D'Agostino

L'Italia deve riscoprire il suo ruolo di "Paese marittimo", un settore che ha un peso significativo sul Pil nazionale. E' quanto ribadito dal presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Mario Mattioli, alla sua prima assemblea pubblica svoltasi nel ventennale dell'istituzione del Registro Internazionale. Mattioli ha spiegato che "il cluster marittimo è una risorsa fondamentale per il Paese, che con oltre 33 miliardi di euro di beni e servizi prodotti, rappresenta il 2% del PIL nazionale complessivo, dando lavoro a quasi 500 mila persone". Nel suo intervento Mattioli ha lanciato la proposta di creare una "Confindustria del mare", iniziativa che è stata avallata da Vincenzo Boccia *(nella foto)*.

a pagina 2

Progetto di direttiva approvato dal Parlamento europeo

Pedaggi autostradali, l'Ue cambia rotta Dal 2023 tariffe basate sulla distanza

Giacomo D'Orsa

Pedaggi autostradali basati sulla distanza anziché sul tempo; ci sono norme da applicare a camion, autobus e furgoni per ridurre le emissioni; inoltre, bisogna introdurre il principio "chi più inquina più paga". Questo, in sintesi, il contenuto del progetto di direttiva approvato dall'Europarlamento.

a pagina 5

Gruppo Grimaldi

Automotive Awards per le prestazioni nella catena logistica

Salvo Vaglica a pag. 2

Via libera da Roma per riprendere la pesca dopo 10 anni

Favignana, rinasce la tonnara

Michelangelo Milazzo

Il ministero delle Politiche agricole ha autorizzato la tonnara di Favignana, una delle sei in Italia, a riprendere l'attività per cui era stata concepita, la pesca del tonno. L'azienda "Nino Castiglione" avrà il compito di riportare alle sue origini la struttura, che da dieci anni era un museo della cultura marinara.

a pagina 6

Gruppo Onorato

Tirrenia rafforza le rotte su Catania con due nuove ro-ro

Marco Di Giovanni a pag. 5

A Sciacca il primo corso di formazione professionale organizzato dal Dipartimento

Giovani pescatori siciliani a scuola d'impresa

Antonio Di Giovanni

Giovani pescatori sui banchi per acquisire nuove competenze all'insegna dell'innovazione. Si svolge a Sciacca il primo corso di formazione professionale organizzato dal Dipartimento regionale della pesca mediterranea diretto da Dario Cartabellotta *(nella foto)* e rivolto agli under 40 beneficiari del bando 2017 della misura 1.31 del Feamp 2014-2012 "che hanno inserito, a completamento dell'azione progettuale, la formazione come elemento propedeutico al progetto stesso". Il corso, che è iniziato il 13 novembre nella sede dell'ufficio territoriale del Dipartimento, ha una durata complessiva di 36 ore e si concluderà il 23 novembre.

a pagina 6

Naviservice

Naviservice s.r.l.
Shipping Agency & Forwarding

Tel. +39 091 320057
www.naviservice.com
E-mail: mail@naviservice.com

Palermo, Milazzo, Catania, Augusta, Siracusa, Pozzallo, Porto Empedocle

PortItalia s.r.l.
Porto di Palermo
via Francesco Crispi
Banchina Puntone
Tel. 091361060/61
Fax 091361581
e-mail: info@portitalia.eu
Sito Internet: www.portitalia.eu
Porto di Termini Imerese

Servizi
Imbarco, sbarco, movimentazione containers, semirimorchi, mezzi pesanti, autovetture, merci varie; facchinaggio e assistenza passeggeri; rizzaggio, derizzaggio e tacaggio mezzi pesanti, autovetture e containers

MAGAZZINI GENERALI SCARL
IMPRESA PORTUALE
CARICATORE TIRRENIA
GESTIONE DEPOSITO FRANCO
DEPOSITO I.V.A.
PALERMO - VIA FILIPPO PATTI, 25
TEL 091 587893 - FAX 091 589098
info@magazzinigeneralipalermo.com
www.magazzinigeneralipalermo.com

Con oltre 33 miliardi di euro di beni e servizi prodotti e 500 mila occupati il settore rappresenta il 25% del Pil italiano

"Il cluster marittimo risorsa per il Paese"

Dall'assemblea annuale di Confitarma Mario Mattioli lancia la proposta di una "Confindustria del mare"

Sebastiano D'Agostino

L'Italia deve riscoprire il suo ruolo di "Paese marittimo", un settore che ha un peso significativo sul Pil nazionale. E' quanto ribadito dal presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Mario Mattioli (*nella foto*), alla sua prima assemblea pubblica svoltasi nel ventennale dell'istituzione del Registro Internazionale.

Mattioli ha spiegato che "il cluster marittimo è una risorsa fondamentale per il Paese, che con oltre 33 miliardi di euro di beni e servizi prodotti, rappresenta il 2% del PIL nazionale complessivo, dando lavoro a quasi 500 mila persone". Per questo, ha aggiunto rivolgendosi al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli - presente all'evento insieme al titolare agli Interni Matteo Salvini e al numero uno di Confindustria Vincenzo Boccia - è necessario "ridare al comparto marittimo una governance dedicata, per accentuarne il ruolo di volano di sviluppo". Nel suo intervento Mattioli ha lanciato la proposta di creare una "Confindustria del mare": "È arrivato il momento - ha detto - di dare una voce forte e unitaria alle componenti industriali del nostro mare: armamento, terminal portuali, logistica, navalmeccanica, nautica e pesca. Confitarma, con le altre associazioni confindustriali del settore Assitermi-

nal, Assologistica, Assonave, Ucina e Federpesca, è pronta a costruire il primo nucleo industriale della Blue Economy di Confindustria, che si candida fin d'ora a punto di riferimento per la futura strategia marittima e logistica al servizio del Paese". Proposta avallata da Boccia: "Siamo d'accordo con Confitarma per dare vita a una grande Confindustria del Mare e sviluppare al massimo grado la Blue Economy, in un Paese che è un grande porto naturale, avvantaggiato dalla sua posizione centrale tra Europa e Mediterraneo. Un Paese che per progredire ha bisogno di infrastrutture, di aprire cantieri e non di chiuderli, di realizzare una grande politica per la crescita".

Nel suo intervento Mattioli ha sottolineato che "gli armatori italiani hanno investito oltre 30 miliardi di euro in 10 anni nel rinnovo del naviglio, con evidenti effetti positivi sia sull'occupazione marittima che sulle prestazioni ambientali". Ricordando i vent'anni del Registro Internazionale ha poi affermato: "Da allora, non solo si è fermata l'emorragia delle nostre navi verso altri registri ma le stesse sono rientrate sotto bandiera italiana, dando luogo a un progressivo incremento in termini di flotta e occupazione", ha detto Mattioli. Insomma, "senza il Registro Internazionale oggi non saremmo qui a parlare dei successi della nostra flotta mercantile".

"In vent'anni, la nostra flotta si è rinnovata qualitativamente ed è di fatto raddoppiata – ha ricordato Mattioli – da circa 8,5 milioni di tonnellate di stazza siamo passati a fine 2017 a 16,3 milioni di tonnellate, nonostante il periodo difficile vissuto negli ultimi dieci anni". Tutto questo con risvolti positivi sull'occupazione e sulla tutela dell'ambiente. "Grazie al Registro Internazionale, oggi la bandiera italiana si colloca al primo posto nel mondo per numero di marittimi italiani e comunitari occupati, pari nel 2017 a circa 38mila, oltre a 8.500 occupati a terra". "Questi numeri – ha proseguito Mattioli – dimostrano che la facoltà data dalle legge di poter imbarcare su alcune delle nostre navi anche marittimi extracomunitari garantisce sia la competitività della flotta di bandiera che l'imbarco di un numero elevato di marittimi italiani e comunitari. Nonostante tali evidenze, da almeno due anni subiamo attacchi indecorosi volti a ledere la nostra immagine".

Infine il presidente di Confitarma ha auspicato che "nella politica portuale la voce dell'armamento nazionale torni ad avere la giusta attenzione, considerato il contributo che possiamo offrire insieme a tutti gli attori della blue economy".

La nota del Mit

AdSp di Sicilia orientale La sede resta ad Augusta

"La sede dell'Autorità di Sistema del mare di Sicilia orientale rimane ad Augusta". Lo ha certificato il ministero delle Infrastrutture, con una nota a firma del capo di gabinetto Scaccia in cui ha sottolineato che "l'intendimento dell'amministrazione è quello di mantenere la sede dell'autorità di sistema portuale nella sede individuata dal decreto legislativo del 4 agosto 2016 n. 169" e quindi ad Augusta, unico porto core della Sicilia orientale. A renderlo noto è Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta, l'associazione degli operatori portuali megaresi che da sempre si è battuta presentando ricorso al Tar di Catania contro la decisione dell'allora ministro delle Infrastrutture Delrio di trasferire in maniera illegittima, su richiesta dell'allora presidente del Regione Crocetta, la sede da Augusta a Catania. La nota è stata inviata al Tar di Catania chiedendo di accettare la cessazione della materia del contendere. Il 7 novembre, infatti, era stata fissata la data dell'udienza per discutere, nel merito, del ricorso presentato da Assoporto.

Il VII Rapporto nazionale sull'economia del mare

Blue economy trainante in Italia In sei anni è cresciuta del 10,5%

Michele D'Amico

La blue economy nel nostro Paese è un settore che continua a crescere: +2.5% rispetto al 2016 e +10,5% rispetto al 2011. Le imprese presenti nei Registri delle Camere di Commercio al 31 dicembre 2017 sono 194.516 (3,2% del totale tra costa ed entroterra) con una forza lavoro di circa 880 mila addetti. Il turismo marino esprime quasi due terzi della "blue economy", con 115 mila imprese, tra ricettività, ristorazione e attività sportivo-ricreative, seguono la filiera ittica, con quasi 34 mila imprese, pari al 17,3% del totale, e la cantieristica con 27 mila imprese, pari al 13,9% del totale. Sono questi i dati contenuti nel VII Rapporto Nazionale sull'Economia del mare e nel III Rapporto sul Lazio, diffusi nel corso della IV Giornata Nazionale sull'Economia del Mare, organizzata dalla Camera di Commercio di Latina e dall'Azienda Speciale dell'Economia del Mare, in collaborazione con Unioncamere Nazionale e Unioncamere Laz.

La Liguria si conferma la regione in cui l'economia del mare ha il peso più elevato sul tessuto imprenditoriale locale (9,2% del totale). Altre sei regioni superano la soglia del 4% (circa un punto percentuale al di sopra della media nazionale): tre nel Sud (Sardegna, Sicilia e Calabria, rispettivamente 5,8%, 4,8% e 4,5%, a cui si aggiunge la Campania con 4,0%) e due nel Centro (Lazio terza regione in Italia per incidenza delle imprese dell'economia del mare con il 5,5% e Marche al 4,5%).

"Sono numeri importanti che evidenziano come il settore sia in grande salute - ha dichiarato Mauro Zappia, Commissario straordinario della Camera di Commercio di Latina - e stiamo lavorando con tutti i player istituzionali per portare anche le grandi navi da crociera nel Lazio Meridionale, territorio che ha ancora notevoli potenzialità da esprimere". Tra le novità del comparto c'è l'istituzione, per la prima volta in Italia, di un corso di laurea triennale in "Ingegneria delle Tecnologie per il Mare", promosso dall'Università degli Studi di Roma Tre nella sede di Ostia, per insegnare l'utilizzo delle risorse di origine marina (onde, correnti, eolico dalle piattaforme off shore) per produrre energia da fonti rinnovabili.

Inaugurato un nuovo collegamento marittimo merci tra Civitavecchia, Olbia e Cagliari

Automotive Awards al Gruppo Grimaldi

Il premio è stato assegnato per le prestazioni nella catena logistica globale

Salvo Vaglica

Nell'esclusiva cornice del Savoy Hotel, nel centro di Londra, il Gruppo Grimaldi ha ricevuto il Corporation of the Year Award e lo Shipping Company Award, durante gli Automotive Global Awards 2018. L'evento è stato organizzato da Three6Zero, un gruppo editoriale specializzato nell'industria automobilistica con diverse pubblicazioni distribuite in America, Asia, India ed Europa. Gli Automotive Global Awards sono incentrati sul desiderio di riconoscere, celebrare e lodare l'innovazione e l'eccellenza dei servizi nel settore automobilistico. I premi vengono assegnati ogni anno da una giuria di esperti, che identifica le eccellenze globali coinvolte nella catena logistica del settore automobilistico. Il Gruppo Grimaldi è stato premiato come società dell'anno e come una delle migliori compagnie di navigazione alla luce del suo eccezionale lavoro e delle sue prestazioni nella catena logistica globale. In particolare, la società ha continuato a espandere i suoi servizi marittimi come parte di un piano finalizzato a fornire logistica a livello globale con una forte base marittima ai maggiori

produttori di veicoli.

Inoltre, parallelamente alla costruzione della propria rete internazionale di terminal portuali, il Gruppo ha rafforzato la sua posizione di leader nel settore ro/ro attraverso diverse acquisizioni strategiche e partecipazioni in importanti compagnie di navigazione. La società ha così stabilito una vasta rete di "Autostrade del Mare", raggiungendo oltre 120 porti nel Mediterraneo, nel Baltico, nel Nord Europa, nell'Africa occidentale, nel Nord e Sud America.

I giudici hanno inoltre elogiato la flotta Grimaldi – una delle più giovani, moderne ed ecologiche al mondo –, le tecnologie all'avanguardia del Gruppo e il suo notevole investimento in formazione e istruzione. I premi sono stati ritirati da Costantino Baldissara, Commercial, Logistics & Operations Director del Gruppo Grimaldi, che ha commentato: "Questi premi dimostrano ancora una volta che gli sforzi e gli investimenti del nostro Gruppo vanno nella giusta direzione. Pertanto, rinnoviamo il nostro impegno a fornire servizi di trasporto ancora più ampi e più efficienti a tutte le aziende che operano nell'importazione/esportazione di merci in tutto il mondo".

Intanto dall'11 novembre Grimaldi Lines ha attivato un nuovo collegamento marittimo merci che collegherà Civitavecchia, Olbia e Cagliari. Il nuovo servizio tristettimanale prevede una linea stabile fra i due porti della Sardegna, in modo da evitare lo spostamento delle merci su strada. Le partenze dallo scalo laziale sono previste il lunedì, mercoledì e il venerdì, mentre tra il Nord e il Sud dell'isola sono programmate il martedì, il giovedì e il sabato.

Nella foto, da sinistra: Luigi Pacella Grimaldi, Costantino Baldissara e Peter Wooding, Chief Executive di Three6Zero.

Pennino Trasporti S.r.l.
TRASPORTI NAZIONALI GIORNALIERO PER NAPOLI E PROVINCIA E VICEVERSA DEPOSITO E DISTRIBUZIONE
Sede legale: Molo Piave, Porto di Palermo
Tel. 091331867 - Fax 091588059
Sede operativa: Area intermodale porto di Palermo via Francesco Crispi - Tel. 091583629 - Fax 091332442
Sede operativa Napoli: via Gianturco, 98/A
www.penninotrasporti.com - penninotrasp@virgilio.it

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA
Via dei Mille, 20
98057 - Milazzo (ME)
Tel./Fax 090 9281471
www.ngi-spa.it

FERROVIE DELLO STATO
Unità Logistica trasporto merci
Coordinamento territoriale merci SICILIA
Via Roma, 19 - 90133 Palermo
Tel.091/6161731 - Fax 091/6171269

I progetti per Palermo e Termini Imerese e le altre iniziative per Trapani e Porto Empedocle a "Il Sud #InRete con l'Europa"

Un "corridoio" sul futuro del Mediterraneo

L'AdSp del Mare di Sicilia occidentale illustra gli interventi per competere sull'asse tra Danimarca e Malta

Alessia Spataro

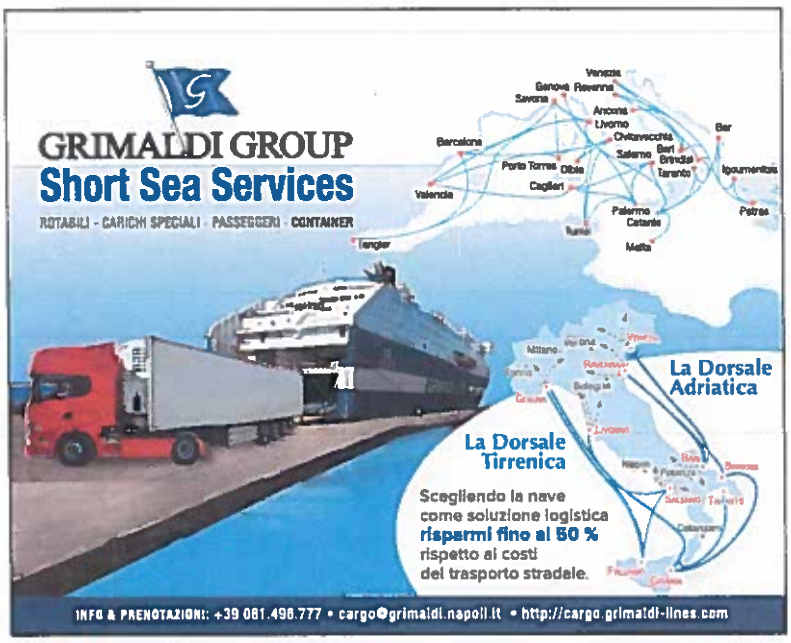
Con tre interventi infrastrutturali del valore di circa 96 milioni di euro, a valere sul PON Infrastrutture e Reti 2014- 2020, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale sta lavorando per lo sviluppo del nodo Core Palermo e Termini Imerese, porto strategico del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Il Corridoio Scan-Med è asse fondante per l'economia europea, che parte dalla Danimarca per arrivare a Malta, includendo il cuore industriale del Nord Italia e i porti del Sud Italia. In questo contesto il Mezzogiorno diventa una piattaforma logistica competitiva nell'area euromediterranea.
Si è parlato anche di questo a Palermo durante il convegno "Il Sud #InRete con l'Europa" durante il quale il ministero della Infrastrutture e Trasporti ha illustrato i risultati raggiunti e le prospettive di sviluppo attraverso i contributi dell'Autorità di gestione e di alcuni beneficiari responsabili dell'attuazione del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 cofinanziato dall'Unione europea che ha l'obiettivo di "migliorare la mobilità delle persone, delle merci e garantire uno sviluppo competitivo dei territori partendo dal Mezzogiorno".
Il convegno, a sua volta, si è svolto nell'ambito di "Porte aperte all'innovazione", un festival dedicato allo sviluppo sostenibile del Sud che

"mette al centro l'innovazione, nelle sue diverse dimensioni – digitale, sociale, delle reti fisiche e immateriali – quale leva per garantire una crescita economica del Sud, intelligente ed inclusiva".
Tornando agli interventi dell'AdSp, come stabilito dal Documento strategico del Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata Sistema Pugliese e Lucano, gli interventi prevedono azioni di dragaggio necessarie per il mantenimento del traffico sulla rete, adeguandone la capacità alla richiesta del nuovo standard internazionale infrastrutturale. Le azioni interesseranno a Palermo il Bacino Crispi 3 (a profondità a -12) per agevolare l'attracco delle nuove navi di grandi dimensioni, mentre a Termini Imerese si riparte con i lavori sul molo di sopraflutto e di sottoflutto, propedeutici alle operazioni di dragaggio per un fondale a – 10 metri.
"Tutto questo - spiegano all'Autorità di sistema portuale - migliorerà l'accoglienza del traffico commerciale che decongestiona Palermo, mantenendo così la fruizione dei collegamenti per il Centro e Nord Italia". Le azioni sono complementari ad altre fonti finanziarie attivate in questo quadro, ovvero ad esempio gli interventi infrastrutturali sui moli sopraflutto e sottoflutto del porto Core di Termini Imerese, di cui all'Accordo di Programma Quadro, rinnovato per circa 20 milioni; la realizzazione del Port Facility Security Plan (reg CE 725/04), obiettivo dell'attivazione del Fondo per lo Sviluppo e Coesione – Patto per il Sud della Regione Siciliana – FSC 2014-2020 per 3,8 milioni di euro, e un complesso intervento per circa 5 milioni di euro a valere sui fondi del PON I&R 2014-2020 programmati per realizzazione della Piattaforma telematica di controllo accessi.Nell'ambito della pianificazione degli interventi da finanziare sul Programma di Azione e Coesione Infrastrutture e Reti 2014-2020, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale in partnership con il governo regionale e centrale avanza la candidatura, sugli assi tematici "Programma recupero waterfront" e "Green ports", di progetti di riqualificazione dei porti di Trapani e Porto Empedocle. I progetti esecutivi maggiormente significativi e di impatto sulla Rete TransEuropea di Trasporto (TEN-T), inseriti nella programmazione dell'Authority e tenuti in considerazione quali progetti maturi/in maturazione da cofinanziare, ovvero candidare su fonti finanziarie del Programma di Azione Complementare del PON Infrastrutture&Reti 2014-2020 riguardano il Porto di Palermo, il Porto di Trapani, Porto Empedocle e il Porto di Termini Imerese Attualmente l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale sta lavorando per attrarre le fonti finanziarie del CEF "Connecting Europe Facility", candidandosi con una proposta di progettazione che interessa il Terminal Ro-Ro Palermo, mentre per il 2019 intende concorrere al finanziamento di ulteriori interventi infrastrutturali nel Porto di Palermo.

Traffico passeggeri in crescita nel porto di Palermo Nei primi nove mesi crocieristi aumentati del 31,5%

Giacomo D'Orsa

Traffico passeggeri in crescita nel porto di Palermo, con i crocieristi in testa: nel terzo trimestre di quest'anno il traffico è stato di 866mila persone (+5,2%), di cui 147mila crocieristi (+5,9%), 649mila passeggeri dei traghetti (+5,5%) e 70mila dei servizi locali (+1,9%). Ancora più evidente l'incremento registrato dall'inizio dell'anno, con più di 1,6 milioni di persone transitate (+11,4%), di cui 435mila crocieristi (+31,5%) inclusi 58mila allo sbarco/imbarco (+7,4%) e 376mila in transito (+36,3%), 1,1 milioni di passeggeri dei traghetti (+6,3%) con un totale di 372mila auto al seguito dei passeggeri (+8,3%) e 103mila dei servizi marittimi locali (-1,7%).
In flessione, invece, il traffico di merci. Da luglio a settembre il porto ne ha movimentato quasi 1,5 milioni di tonnellate, con una flessione del -7,5% rispetto a 1,6 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2017. Le merci varie hanno totalizzato meno di 1,4 milioni di tonnellate (-8,2%), di cui 1,3 milioni di tonnellate di rotabili (-9,1%) e 45mila tonnellate di merci containerizzate (+26,4%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 117mila tonnellate (+15,4%) e quelle solide a 5mila tonnellate (-73,8%).
Nei primi nove mesi, invece, Palermo ha movimentato 4,6 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -3,1% sullo stesso periodo del 2017, di cui 3 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-4,2%) e 1,6 milioni di tonnellate all'imbarco (-1,2%). Le merci varie sono diminuite del -3,7% attestandosi a 4,3 milioni di tonnellate, di cui 4,1 milioni di tonnellate di rotabili (-4,6%) con 191mila mezzi pesanti movimentati (-2,9%) e 153mila tonnellate di merci in container (+27,5%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 12mila teu (+21,2%). Il traffico di auto nuove di fabbrica è stato di 36mila veicoli (-21,5%). Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 297mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+5,8%) e in quello delle rinfuse solide il totale è stato di 31mila tonnellate (+0,1%), di cui 16mila tonnellate di cereali (-29,8%) e 15mila tonnellate di altri carichi (+83,5%).
Migliore, invece, la performance del vicino scalo portuale di Termini Imerese che nel terzo semestre ha movimentato 328mila tonnellate di merci (+48,2%), di cui 288mila tonnellate di rotabili (+61,2%) e 41mila tonnellate di rinfuse secche (-5,6%). I passeggeri sono stati 31mila (-36,4%). Più che lusinghiero il risultato dei primi nove mesi del 2018, durante i quali Termini Imerese ha movimentato 947mila tonnellate di merci (+122,4%), di cui 798mila tonnellate di rotabili (+146,3%) totalizzate con un traffico di mezzi pesanti di 25mila unità (+187,7%) e 149mila tonnellate di rinfuse solide (+46,1%), di cui 51mila tonnellate di cereali (+84,1%) e 97mila tonnellate di altri carichi (+31,7%). Il traffico di auto nuove è stato di 8mila unità (+56,7%). Nel segmento dei passeggeri i traghetti hanno movimentato 46mila



Ecol Sea — RINA

La Ecol Sea S.r.l. è un'azienda con certificazione Qualità (ISO 9001), Ambiente (ISO 14001) e Salute e Sicurezza sul lavoro (ISO 18001) che opera nel Porto di Palermo in qualità di concessionaria per il prelievo di acque di sentina, slop, acque nere e rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi prodotti dalle navi. L'azienda è inoltre specializzata in rimozione amianto, anche friabile, e bonifica cisterne e serbatoi. Offre servizi di autospurgo e soluzioni per il trasporto e invio a smaltimento di qualsiasi tipologia di rifiuto.
La Ecol Sea S.r.l. è associata ad Ansep-Unitam, associazione nazionale che raggruppa le aziende di Servizi Ecologici Portuali e di tutela dell'ambiente marino.

Ecol Sea S.r.l.
Via Francesco Guardione, 3
90139 Palermo
Tel. 091 6883130 – Fax 091543468
Web: www.ecolseasrl.it
e-mail: info@ecolseasrl.it

l'Avvisatore marittimo
Quindicinale indipendente di informazioni marittime e turistiche, economia marittima, politica dei trasporti e attività marinare

Direttore: Enzo Di Giovanni
Direttore responsabile: Giancarlo Drago
Calata Marinai d'Italia - Edificio Stella Maris - Porto di Palermo
Telefax: +39 091 6121138 / Cell. 3357083540
sito web: www.avvisatore.com
e-mail: avvisatore@avvisatore.com
Stampa Pittigrafica: via Salvatore Puliga 6 - 90128 Palermo - tel. 091 481521

Anno 9 Numero 22 - Spedizione in abbonamento postale - La pubblicità non supera il 45%
Iscritto al Roc Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni al numero: 26867
Registrazione al Tribunale di Palermo n. 16/11 - Registro Periodici

Dopo il via libera definitivo le nuove norme saranno applicate a partire dal 2023 a camion e autobus e dal 2027 ai furgoni

Ue, pedaggi autostradali verso la riforma

Nel progetto di direttiva approvato dall'Europarlamento tariffazione basata sulla distanza anziché sul tempo

Giacomo D'Orsa

I pedaggi autostradali devono essere basati sulla distanza anziché sul tempo; ci sono norme da applicare a camion, autobus e furgoni per riduzione delle emissioni; inoltre, bisogna introdurre il principio "chi più inquina più paga". Questo, in sintesi, il contenuto del progetto di direttiva approvato dal Parlamento Europeo secondo cui i Paesi dell'UE che impongono una tariffazione stradale basata sul tempo dovranno passare a quella basata sulla distanza. Le nuove norme, se approvate in via definitiva, si applicheranno ai camion e agli autobus a partire dal 2023 e ai furgoni a partire dal 2027.

La legislazione mira a contribuire al conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 dell'UE nel settore dei trasporti e a rendere più equi i diritti di utenza stradale. Queste norme regolerebbero gli oneri che gli Stati membri dell'UE già impongono o stanno per introdurre sulle strade della rete stradale transeuropea dei trasporti. Per garantire che i veicoli siano tassati in funzione dell'uso effettivo della strada e dell'inquinamento da essi generato, il pedaggio autostradale imposto dagli Stati membri basato sulla distanza dovrà essere introdotto dal 2023 per i veicoli pesanti e i furgoni destinati al trasporto di merci di maggiori dimensioni (oltre 2,4 tonnellate) e dal 2027 per veicoli commerciali leggeri, ossia furgoni e minibus.

Per incoraggiare un maggiore uso di veicoli a basse o zero emissioni, i Paesi

dell'UE dovrebbero inoltre fissare tariffe stradali diverse in base alla quantità di CO2 emessa e alla categoria del veicolo.

A partire dal 2021, se uno Stato membro applica un pedaggio per l'uso della strada ai veicoli pesanti e ai grandi furgoni per il trasporto merci, l'ammontare dello stesso dovrebbe prendere in considerazione anche gli "oneri per i costi esterni" - cioè per l'inquinamento atmosferico o acustico dovuto al traffico. A partire dal 2026, se un pedaggio per i costi esterni viene applicato a un qualsiasi tratto di strada, questo dovrebbe essere applicato anche alle altre categorie di veicoli. Per eliminare le esenzioni consentite dalle norme attuali, il pedaggio stradale negli Stati membri dovrebbe applicarsi a tutti i veicoli pesanti e ai grandi furgoni merci, sempre più utilizzati per le operazioni di trasporto merci, a partire dal 2020. Le norme attuali consentono di esentare i veicoli di peso inferiore a 12 tonnellate e autobus e pullman.

Le nuove norme consentirebbero ai paesi di fissare sconti, ad esempio per gli utenti abituali di veicoli leggeri in zone non densamente popolate e nelle periferie delle città.

Per garantire che gli utenti occasionali e i conducenti di altri Paesi UE siano trattati equamente, il progetto di legislazione stabilisce anche dei limiti di prezzo per i bolli a breve termine che possono essere imposti ai conducenti di automobili.

Trasportounito interviene sulla società Interporti

Autotrasporto, la Regione Siciliana ha istituito il tavolo permanente

nostro servizio

È stato istituito presso la Regione Sicilia il tavolo permanente dell'autotrasporto. La decisione è stata assunta al termine dell'incontro fra le associazioni dell'autotrasporto siciliane, l'Anas e l'assessore regionale alle infrastrutture e trasporti, Marco Falcone, ed è finalizzata a individuare soluzioni e alternative possibili in conseguenza alla chiusura dell'A19, per i veicoli con peso totale a terra di oltre 32 tonnellate nel tratto Enna - Tremonzelli a causa di problemi strutturali del viadotto Cannatello. Limitazione, questa, che comporta un allungamento dei tempi di percorrenza di oltre due ore con pesanti extracosti a carico delle imprese. Salvatore Bella, in rappresentanza delle imprese aderenti a Trasportounito Aitras, ha proposto per l'emergenza due interventi operativi "l'azzeramento del pedaggio autostradale per i veicoli industriali che sono costretti alla deviazione e una deroga, o intervento interpretativo alla disciplina dei tempi di guida e di riposo, per attenuare la perdita di produttività che si scarica inevitabilmente sulle imprese di autotrasporto".

Nell'incontro sono state affrontate anche altre questioni inerenti il settore sia strutturali sia di politica dei trasporti per i quali il tavolo permanente, da istituire con apposito decreto, dovrà individuare e attuare tutte le soluzioni possibili.

Sempre in Sicilia, Trasportounito è intervenuta sulla vicenda della società Interporti Siciliani. Per il coordinatore nazionale all'intermodalità, Salvatore Bella, "l'inspiegabile aumento di capitale della società, per un valore di 2,5 milioni di euro, annunciato dal presidente della Regione Sicilia, non solo non risolve i problemi operativi dell'autotrasporto ma conferma la totale incapacità della Regione stessa, in un quadro di autoreferenza, ad affrontare strategicamente e in termini di priorità il grande tema della mobilità delle merci da e per la Sicilia".

Gruppo Onorato, a settembre un incremento di oltre il 46%

Tirrenia rafforza le rotte su Catania In arrivo due innovative navi ro-ro

Marco Di Giovanni

Tirrenia si rafforza in Sicilia. La compagnia del gruppo Onorato ha registrato una crescita costante di traffico nel porto di Catania conquistando una quota rilevante del mercato merci e diventando partner preferenziale in particolare delle PMI dell'autotrasporto isolano. In settembre le sole navi Tirrenia impegnate sulla rotta Genova-Livorno-Catania-Malta hanno segnato un incremento record superiore al 46% rispetto al corrispondente periodo del 2017 trasportando 266.000 metri lineari di carico.

Lo sbarco in forze nel settore delle autostrade del mare e quindi il lancio di una nuova linea start-up sulla Sicilia ha spinto il gruppo Onorato ad accelerare i ritmi di rafforzamento della flotta Tirrenia che fra dicembre prossimo e gennaio 2019 si arricchirà con l'entrata in servizio delle due più grandi e innovative ro-ro operanti in Mediterraneo. Varate fra maggio ed agosto nel cantiere tedesco di Flensburg, la "Alf Pollak" e la "Maria Grazia Onorato" (*nella foto*) saranno anche dotate dei più moderni sistemi per abbattimento dei fumi. Le due navi gemelle potranno trasportare 4200 metri lineari di carico rotabile, che equivale a più di 300 semirimorchi. La nuova linea Tirrenia ha registrato in questi mesi un altissimo coefficiente di carico rendendo urgente l'introduzione in servizio di nuove unità in grado di soddisfare la domanda crescente dell'autotrasporto. Ma anche le altre direttrici, la Ravenna-Brindisi-Catania e la Napoli-Catania segnano un trend molto positivo.

I collegamenti marittimi da e per la Sicilia hanno base nel Terminal Catania Port Services, gestito direttamente dal gruppo Onorato e protagonista di una crescita sia quantitativa che qualitativa, caratterizzata da un potenziamento occupazionale nonché delle infrastrutture e delle dotazioni. L'hub di Catania ha già registrato su base annua un incremento di traffico di oltre il 20%, per le due nuove rotte per Napoli e Malta, sulle quali è stata impiegata la "Hartmut Puschmann" (di bandiera italiana e con equipaggio italiano), dotata di cento cabine e due ristoranti self-service per rendere la traversata più confortevole possibile. In trend positivo anche il collegamento con Catania da Ravenna e Brindisi.

Intanto per il quinto anno consecutivo Moby ha conquistato il Sigillo di Qualità "Migliori in Italia-Campioni del Servizio", assegnato dall'Istituto tedesco Qualità e Finanza. Il riconoscimento, tra i più importanti non solo in Italia, ma anche a livello internazionale è il frutto degli approfonditi e imparziali test condotti dai ricercatori dell'Istituto tedesco, che analizzano in particolare il rapporto qualità-prezzo e le garanzie di affidabilità fornite ai consumatori.

Franco Fenoglio (Unrae): "Il sostegno al rinnovo del parco deve essere continuo e certo"

Veicoli industriali, mercato in crescita

I dati diffusi dal Mit: ad ottobre le immatricolazioni in aumento del 12%

Il mercato dei veicoli industriali è in crescita ad ottobre del 12% rispetto allo stesso mese del 2017 (con 2.245 unità immatricolate su 2.005). E' quanto emerge da una indagine del Centro studi e statistiche dell'Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), sulla base dei dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel settore dei veicoli pesanti, con massa totale a terra uguale o superiore a 16 t, a ottobre si è registrato un incremento del 9% rispetto all'ottobre del 2017.

Il dato cumulato dei primi dieci mesi del 2018 conferma e stabilizza la crescita a due cifre rilevata nel mese scorso, pari a +11,7%, rispetto ai primi dieci mesi del 2017 (21.220 unità immatricolate contro 18.990).

Commenta i dati Franco Fenoglio, presidente della Sezione veicoli industriali di Unrae, l'associazione delle Case automobilistiche estere. "Il dato decisamente positivo di ottobre arriva dopo una serie di rilevazioni mensili incerte e in alcuni casi in calo ad ulteriore dimostrazione, se vi fossero ancora dubbi, che il sostegno al rinnovo del parco deve essere continuo e certo, cioè strutturale, in modo da dare respiro ad un mercato in costante attesa degli strumenti necessari per poter soddisfare una domanda reale, ma schiacciata tra scarsità di risorse e incertezza programmatica".

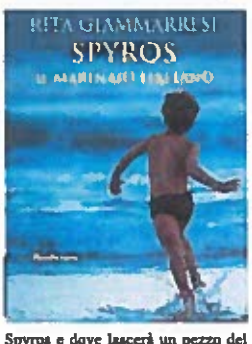
"Per quanto riguarda il comparto del trasporto su strada - continua Fenoglio - constatato il suo peso nel complesso delle modalità utilizzate per movimentare le merci, ma soprattutto viste le sue caratteristiche e le sue potenzialità, è indispensabile che venga avviata in Italia una politica di sostegno strutturale, finalizzato al raggiungimento delle condizioni di efficienza e affidabilità necessarie perché i nostri autotrasportatori possano essere competitivi a livello continentale, riportando nel nostro Paese le quote di trasporto interno e internazionale perse in questi ultimi anni, necessarie per recuperare le perdite di posti lavoro e di gettito fiscale, nonché di mercato, provocate dall'emigrazione di molte imprese medio-grandi e dalla scomparsa di un universo di piccole aziende".

Il romanzo d'esordio di Rita Giammarresi che racconta le vicende umane del padre Giuseppe

Spyros, storia di un marinaio palermitano

Bianca Longo

È un giorno d'inverno. Giuseppe, dopo una lunga vita vissuta tra gioie, dolori, entusiasmo, tenacia e tante avventure, ha appena esalato il suo ultimo respiro. Nell'istante della morte, inizia a percepirsi più vivo che mai e incomincia a ripercorrere a ritroso un viaggio nelle memorie del proprio passato. Partendo dall'infanzia, i suoi ricordi si snodano tra gli anni '20 e '30 nel colorito rione del Capo, storico quartiere di Palermo. Le sue rievocazioni continuano in Grecia, poiché a seguito dello scoppio del secondo conflitto mondiale, Giuseppe riceve la chiamata alle armi. Divenuto un marinaio della Regia Marina Italiana, egli apprende una nuova lingua e si integra per quattro lunghi anni nella piccola comunità di Navarino, luogo in cui viene soprannominato



Spyros e dove lascerà un pezzo del suo cuore e della sua giovinezza. Giuseppe narra il suo ritorno in una Palermo da ricostruire insieme alla sua stessa vita, un cammino di sofferenza ma anche e soprattutto di riscatto e di speranza, tracciando con serenità, fin dalla prima pagina, un intenso percorso di riflessione che terrà il lettore col fiato sospeso fino alla fine. E' la trama di "Spyros, il marinaio italiano", esordio letterario di Rita Giammarresi, tra romanzo di formazione e autobiografia, un omaggio alla memoria dell'amato padre Giuseppe (già socio della sezione Anmi di Palermo) che sempre in prima persona, racconta di un uomo che, come altri della sua epoca, è partito dal nulla e ha costruito basi solide abbattendo i muri della miseria. Il volume è stato presentato all'ex Circolo ufficiali di Palermo. Presenti l'autrice, l'editore Salvo Bonfirraro, lo scrittore Fabio Ceraulo e il generale Agostino Santini. Ha moderato il giornalista Manlio Viola, direttore di BlogSicilia.

Il dirigente generale Dario Cartabellotta: "Le nuove generazioni saranno decisive per il cambiamento del comparto"

Giovani pescatori a lezione per fare impresa

A Sciacca il primo corso di formazione organizzato dal Dipartimento regionale della pesca mediterranea

Antonio Di Giovanni

Giovani pescatori sui banchi per acquisire nuove competenze all'insegna dell'innovazione. Si svolge a Sciacca il primo corso di formazione professionale organizzato dal Dipartimento regionale della pesca mediterranea e rivolto agli under 40 beneficiari del bando 2017 della misura 1.31 del Feamp 2014-2012 "che hanno inserito, a completamento dell'azione progettuale, la formazione come elemento propedeutico al progetto stesso". Il corso, che è iniziato il 13 novembre nella sede dell'ufficio territoriale del Dipartimento, ha una durata complessiva di 36 ore e si concluderà il 23 novembre.

Tra le materie trattate figurano tecniche di navigazione, attività armatoriale, igiene e sicurezza, aspetti sanitari, igiene degli alimenti, tracciabilità ed etichettatura, ecologia e biologia marina, sostenibilità dell'attività di pesca, gestione dell'impresa. Al corso potevano partecipare un massimo di 25 pescatori che al termine sosterranno la valutazione finale che consentirà, se superata positivamente, di ricevere un "attestato di partecipazione con diritto" valido per accedere al sostegno delle misure del Po Feamp.

"I giovani pescatori – sottolinea il dirigente generale del Dipartimento pesca mediterranea, Dario Cartabellotta, saranno decisivi per il cambiamento della pesca in Sicilia, una pesca 2.0 in cui si dia grande rilevanza all'identità e alla specificità della pesca mediterranea coniugando sostenibilità antropologica, economica e sociale con l'obiettivo di promuovere una "blue economy" che possa fornire un grande contributo all'innovazione del settore".

Fino ad oggi sono stati pubblicati due bandi di attuazione della misura 1.31. A giugno 2017 con una dotazione di 411 mila euro ed a febbraio di quest'anno con un plafond di 732 mila euro. Obiettivo della misura è quello di promuovere la creazione e lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali nel settore della pesca, da parte di giovani pescatori, grazie al sostegno economico per indagini di mercato preliminari, acquisto del peschereccio e avviamento dell'impresa. Il sostegno è quindi orientato a sviluppare imprese condotte da operatori con meno di 40 anni in grado di sfruttare le innovazioni e la conoscenza per migliorare la qualità della produzione anche con la riscoperta delle tecniche di cattura tradizionali e dei "mestieri dimenticati" e di valorizzare specie ittiche minori nel rispetto degli ecosistemi marini, pur producendo reddito.

Il sostegno previsto è pari al 25% dei costi d'investimento connessi all'acquisizione del primo peschereccio oltre a indagini/analisi preliminari al suo acquisto e all'avviamento di nuove imprese, con un tetto massimo di 75 mila euro per "giovane pescatore".

Beneficiari sono: i giovani pescatori, già attivi professionalmente nel settore da almeno cinque anni e che vogliano "mettersi in proprio" acquisendo un'imbarcazione; i giovani che vogliano avviare ex novo la loro attività di pesca, essendo in possesso di una formazione specifica (diploma di secondo grado a indirizzo nautico, oppure un diploma di laurea in discipline nautiche, oppure un diploma di secondo grado e aver sostenuto un corso di formazione di almeno 100 ore ad indirizzo nautico). In entrambi i casi i richiedenti devono avere un'età compresa fra i 18 ed i 40 anni e residenti in un Comune della Sicilia.

Grazie alla misura i giovani pescatori potranno accedere ai contributi per: acquistare un'imbarcazione da pesca (lunghezza fuori tutto inferiore ai 24 metri, di età compresa fra i 5 ed i 30 anni); sostenere i costi per studi ed analisi preliminari all'acquisto dell'imbarcazione; coprire gli ulteriori costi per l'avvio della nuova impresa di pesca (garanzie fideiussorie, consulenze professionali).

Non più museo, c'è l'autorizzazione del ministero per la gestione da parte dell'azienda "Nino Castiglione"

La tonnara di Favignana rinascerà Via libera alla pesca del tonno rosso

Michelangelo Milazzo

Il ministero delle Politiche agricole, alimentari, forestali e del turismo ha autorizzato la tonnara di Favignana, una delle sei in Italia, a riprendere l'attività per cui era stata concepita, la pesca del tonno. L'azienda "Nino Castiglione" avrà il compito di riportare alle sue origini la struttura, che da dieci anni rappresentava solo un punto di attrazione turistica con musei annessi per la visione degli antichi strumenti e sede di eventi. Adesso si attende che il ministero determini le quote di tonno per la stagione di pesca, la quantità di pesce che si potrà pescare.

Un risultato ottenuto grazie all'ostinazione di questa azienda che produce tonno e che si è si è intestata la battaglia per far autorizzare la pesca del tonno rosso nella tonnara di Favignana, e del Dipartimento della Pesca Mediterranea della Regione Siciliana, che ha fatto da raccordo istituzionale con Roma. "Attendevamo il decreto da tempo – dice Filippo Amodeo, amministratore della Castiglione srl -, un risultato che ci restituisce il ruolo di attori protagonisti di questo mercato nel territorio".

Gli fa eco il dirigente generale del Dipartimento pesca, Dario Cartabellotta: "Per noi è un momento di grande soddisfazione perché il tonno rosso non è soltanto un pesce ma rappresenta una parte rilevante della cultura marinara in Sicilia". Per l'assessore regionale Edy Bandiera "è stato un complesso e proficuo lavoro di squadra con il Comune, che ha visto l'assessorato impegnato nei confronti del ministero per far valere le ragioni legate alla produttività della struttura per la ripresa delle attività di pesca del tonno rosso che sarà affidata all'azienda Nino Castiglione - afferma l'assessore Edy Bandiera - Giunge a termine un'operazione strategica per la Sicilia e per il rilancio

dell'intero indotto delle Isole Egadi».Un risultato che il sindaco di Favignana, Giuseppe Pagoto, definisce "storico", per l'importanza della millenaria tradizione della pesca con la tonnara fissa, "che racchiude cultura, riti immutabili e sapienza che si tramanda da generazioni. Per il valore anche sociale della tonnara fissa, parte integrante dell'identità culturale della comunità".

La decisione che la tonnara di Favignana torni ad essere utilizzata per la pesca del tonno rosso è un importante risultato anche per il presidente di Sicindustria Trapani, Gregory Bongiorno. "Negli ultimi dieci anni - commenta - lo stabilimento era diventato una sorta di museo di archeologia industriale. Adesso, invece, si potrà tornare anche a pescare il tonno con un ritorno diretto nel settore della pesca e del turismo e un nuovo slancio all'indotto, dalla cantieristica alle attrezzature navali e al trasporto. Restano ancora da determinare le quote di tonno per la stagione di pesca e l'auspicio è che il Ministero stabilisca una quota tale da poter garantire la sostenibilità del progetto".

Friend of the sea

Crescono nel Mediterraneo le aziende certificate

Nel Mediterraneo si diffondono sempre più le certificazioni di sostenibilità e responsabilità nel comparto ittico e l'Italia è al secondo posto, dopo il Marocco, per numero di aziende certificate. Lo ha reso noto Paolo Bray, fondatore e direttore di Friend of the sea, ong internazionale per la tutela degli ecosistemi marini, intervenendo a un convegno a Ecomondo-Key Energy, la fiera della green economy a Rimini. "Sono oltre 70 le organizzazioni di pesca nel Mediterraneo con prodotti certificati Friend of the sea, ed il trend è in continua crescita -, ha spiegato Bray -. Fra i paesi più virtuosi, se al primo posto c'è il Marocco (39%), il secondo gradino del podio spetta all'Italia (28%), seguita da Spagna (19%), Portogallo (10%) e Francia (4%). Nell'insieme questi Paesi pescano e commercializzano quasi 300 specie di pesce selvatico catturato nell'area del Mediterraneo".

Sono state definite per la prima volta in Italia col regolamento attuativo della legge regionale 7/2016 e riguardano le attività fuori dai porti

Subacquea industriale, dalla Sicilia tre nuove qualifiche professionali

Manos Kouvakis

Con la delibera n. 409 del 24.10.2018, la Giunta Regionale ha finalmente approvato il regolamento previsto dall'articolo 5.1 della legge 7/2016 sulla subacquea industriale della Regione Sicilia, la quale definisce per la prima volta in Italia tre nuove qualifiche professionali per le attività sommozzatorie fuori dall'ambito portuale, per i livelli Inshore e Offshore, superando per la prima volta il concetto di OTS che rimane l'operatore subacqueo in ambito portuale, così come è definito nel Decreto Ministeriale del 13.01 1979.

L'importanza di questa delibera, che insieme alla legge 07/2016 modifica dopo 40 anni il settore, è immediatamente rilevabile dalla lettura delle prime pagine, dove si sottolinea il riferimento al Decreto Ministeriale 30.06.15 per il riconoscimento a livello nazionale delle qualificazioni regionali e delle relative competenze.

Già nel primo capitolo del regolamento si fa preciso riferimento agli standard internazionalmente riconosciuti, con riferimento ai tempi di immersione e di fondo ed alle attività in acqua, dall'International Diving Schools Association (IDSA), stabilendo così dei percorsi precisi, con un numero definito di immersioni e minutaggio in acqua per completare i percorsi per le profondità fino ai - 30 metri, fino ai - 50 metri oppure oltre i - 50 metri.

Negli articoli successivi del regolamento vengono definiti: le caratteristiche e modalità di iscrizione al repertorio telematico, la forma, durata e la non riproducibilità della "card" del commercial diver Italiano, che l'Assessorato al Lavoro rilascerà agli aventi diritto all'iscrizione.

Ma l'articolo più importante del regolamento è l'articolo 10 che prescrive l'obbligo da parte dell'Assessorato Regionale alla Formazione Professionale dell'inserimento delle tre qualifiche "inshore diver", "top up - offshore air diver" e "altofondalista - offshore sat diver" nei profili fra la "formazione normata" (la qualifica di OTS rientra fra la formazione non normata) aggiornando il repertorio delle qualificazioni della regione Sicilia, ciò permetterà di entrare a fare parte del Repertorio Nazionale dei titoli di istruzione e formazione e delle qualificazioni professionali, validando così le 3 qualifiche a livello nazionale; mentre la seconda parte, che riguarda l'Assessorato al Lavoro della Regione Sicilia, diretto dall'Assessore dottoressa Mariella Ippolito, la quale è investita da una grossissima responsabilità, prevede la trasmissione delle tre qualifiche al database tenuto dalla Commissione Europea, e la pubblicazione sul relativo sito internet, per agevolare il riconoscimento di queste in base alla direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo sull'intero territorio comunitario, così come specificato dagli articoli 3.5, 4.5 e 5.2 della legge 7/2016.

L'inserimento delle tre qualifiche nella banca dati dell'UE, in base alla Direttiva 2005/36/CE, permette il passo successivo nel trasformarle da qualifiche in "professioni regolamentate" e il loro inserimento, nell'atlante nazionale del lavoro e delle qualificazioni fra le "Professioni e attività regolamentate la cui formazione è di competenza regionale", mentre l'Assessorato al Lavoro della regione Sicilia risulterà l'"Autorità Competente" (come per esempio l'HSE-UK per l'Inghilterra), nel data base Europeo, dove attualmente esistono già 25 qualifiche, in questo settore, di altri paesi europei e dove a breve ci sarà anche l'Italia.

Va considerato, inoltre che, come prevede la legge italiana per le «attività di lavoro riservate» a persone iscritte in albi o elenchi, per la prima volta in Italia avremo la tutela di coloro che hanno i requisiti formativi e tecnici ben precisi per operare legalmente in Italia con una legislazione che prevede dei percorsi professionali che possono essere classificati fra i migliori in ambito europeo, facendo diventare la Sicilia punto di riferimento dell'intera Italia e non solo.

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gen/settembre 2018 (in tonn.)	Totali Imb./Sbar. di Palermo e Termini Imerese
TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE	5.563.385
MERCI ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:	297.380
Petrolio grezzo	———
Prodotti raffinati	297.380
Gas	———
Altre rinfuse liquide	———
MERCI ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:	179.607
Cereali	67.318
Mangimi	———
Carbone	———
Minerali	———
Fertilizzanti	———
Altre rinfuse solide	112.289
Altre rinfuse	———
Totale rinfuse	**476.987**
MERCI VARIE IN COLLI DI CUI:	5.086.398
Contenitori	153.472
Ro/ro	4.932.926
Altri	———
NAVI	6.384
ARRIVI + PARTENZE: ———	
PASSEGGERI	1.712.720
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	102.876
TRAGHETTI:	1.175.007
CROCIERISTI	434.837
HOME PORT:	58.334
TRANSITI:	376.503
N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)	12.099
*N. CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.	2.702
N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U.	9.397
N° CONTENITORI (TOTALE)	———
N° CONTENITORI VUOTI	———
N° CONTENITORI PIENI	———

~ "Porti e Navi": le immagini ~

Livorno, 1969 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

Disinquinamento dell'Acquasanta e impianti di sicurezza, appalti per quasi 6 milioni

Palermo e Termini, via a nuovi lavori

Gianni De Bene

Altri due appalti, per un totale di quasi 6 milioni di euro, assegnati dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale presieduta da Pasqualino Monti. Si tratta del completamento delle opere speciali per il convogliamento definitivo delle acque reflue che sboccano all'Acquasanta (*nella foto*) e dei lavori per la realizzazione di infrastrutture ed impianti legati al "Port Facility Security Plan" nel porto di Termini Imerese.

Il primo appalto dovrebbe risolvere definitivamente il problema dello scarico delle acque reflue dei collettori "Molo Notarbartolo" e "Sampolo" e del canale Passo di Rigano che sboccano all'interno del porto industriale di Palermo con il completamento delle opere speciali per la deviazione ed il convogliamento definitivo delle acque che sboccano all'Acquasanta.

Le opere originarie, finanziate dall'Agensud per un importo complessivo di 32 miliardi di vecchie lire, erano state appaltate nel 1988 dall'allora Ente Autonomo del Porto di Palermo ad un raggruppamento temporaneo d'impresa (capogruppo "P. Cidonio spa con Sailem spa, Sider spa, Cogefar-Impresit spa e Fincosit spa) e non sono mai completate completate a causa della rescissione del contratto all'impresa appaltatrice per i ritardi accumulati. Ad aggiudicarsi i lavori, adesso, è stata la ditta "Pisciotta Costruzioni srl" di Camporeale (Palermo), che ha offerto un ribasso del 35,412% sull'importo a base di gara di 4.225.843, di cui 334.784 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. Il termine dei lavori è stato fissato in 240 giorni dalla data di verbale di consegna. Alla gara, bandita il 27 febbraio, avevano partecipato 17 imprese ma erano state ammesse 15 offerte.

Il secondo appalto riguarda invece la realizzazione del "Port Facility Security Plan" nel porto di Termini Imerese con nuove barriere antisfondamento, impianti di videosorveglianza e nuova illuminazione. La gara, bandita il 15 febbraio, è stata aggiudicata all'Associazione temporanea d'impresa con capogruppo la ditta "Agostaro Rosario srl" di San Giuseppe Jato (Palermo) che ha offerto un ribasso del 23,326% sulla base d'asta di 3.666.336, di cui 82.609 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. Delle 26 offerte pervenute, 24 erano state ammesse. La ditta aggiudicataria avrà 360 giorni di tempo per completare i lavori.

La notizia dello stanziamento delle somme per la sicurezza era stata accolta con soddisfazione dal sindaco Francesco Giunta. "Le rassicurazioni del presidente Monti – aveva dichiarato – si stanno trasformando in realtà. Il nostro porto ha assunto una posizione sempre più strategica nell'ambito del quadro complessivo della rete dei trasporti nel Mediterraneo, proprio per questo necessita di tutti gli interventi di messa in sicurezza che auspichiamo siano definiti entro la prossima stagione estiva".

unicef

SICILY PORT INFORMER

L'Avvisatore marittimo

L'edizione a colori on line dell'Avvisatore Marittimo all'indirizzo internet: www.avvisatore.com

CESDIMA PALERMO

Avvisatore Giuridico

CESDIMA PALERMO

I liquami vengono trattati separatamente nell'Annesso IV della Convenzione, entrato in vigore dal 27 settembre 2003

Scarico rifiuti, differenza tra garbage e dumping

In alcuni casi è consentito lo smaltimento di residui di cibo e carcasse di animali oltre le 3 miglia dalla costa

Ambra Drago

Il garbage consiste, secondo la Convenzione di Marpol, in tutti quei rifiuti "domestici" che vengono prodotti durante la vita a bordo della nave da parte dell'equipaggio. È stata dedicata nella MARPOL a seguito della revisione dell'Annesso V operata dalla Risoluzione MPEC.201, particolare attenzione alle modalità di smaltimento dei vari tipi di rifiuti. In particolare, come si vedrà, è stato prescritto l'obbligo di conferimento per le sostanze più nocive. Per le sostanze plastiche, ad esempio, è previsto il divieto assoluto di discarica in mare. Per altri rifiuti è stata invece sancita la possibilità di scaricare, previo trattamento.
Al di fuori delle Aree speciali, è permesso scaricare: residui di cibo oltre le 3 miglia nautiche preventivamente trattate; residui di cibo oltre le 12 miglia dalla costa quando non preventivamente trattati ai sensi del punto precedente; carcasse di animali (trasportati durante il viaggio) il più lontano possibile dalla costa.
All'interno delle Aree speciali invece è possibile scaricare residui di cibo previamente tritati, il più lontano possibile dalla costa, e non meno di 12 miglia dalla stessa
Invece il dumping consiste nello scarico di rifiuti prodotti a terra; la Convenzione di riferimento, non è quindi la MARPOL, bensì la London Dumping Convention del 1972.
Anche questo testo ha subito profonde modifiche, venendo completamente rivisto nel 1996 dal c.d. Protocollo, che lo ha integralmente sostituito. Il protocollo è entrato in vigore nel 2006; è stato successivamente emendato nel 2006, le cui modifiche sono entrate in vigore dal 10 febbraio 2007.

Con il Protocollo del 1996 l'evento di dumping non subisce trasformazioni da come descritto all'interno della Convenzione del 1972; tra le modifiche più significative vi è l'inclusione nel fatto di dumping anche dello scarico di rifiuti o altre materiali nel letto del mare o nel sottosuolo marino; viene inoltre esplicitato come non sia considerabile dumping l'accidentale caduta in mare di rifiuti o altre sostanze.
Le sostanze la cui discarica la Convenzione si propone di combattere sono identificate nella locuzione "wastes or other matters", ovvero "[...] material and substance of any kind, form or description". In realtà non è chiaro cosa possano essere queste "other matters" diverse dai rifiuti (wastes) descritte nel testo convenzionale: si dovrebbe supporre tuttavia che, alla luce della descrizione del fatto tipico riportato nel testo della London Dumping Convention comunque siano caratterizzate dalla volontarietà del detentore di disfarsi della sostanza, e quindi non si può che ricondurre le stesse alla disciplina dei rifiuti e le relative sanzioni.
Il nuovo testo obbliga gli Stati contraenti a reprimere e combattere l'incenerimento di rifiuti, l'esportazione di rifiuti al fine di inceneriti o scaricarli in mare. Rientra nella definizione di dumping anche il fenomeno c.d. di beaching, ovvero l'abbandono di navi sulle spiagge o l'affondamento volontario delle stesse.
Per quanto riguarda i liquami vengono qui trattati separatamente dai rifiuti per la loro diversa collocazione all'interno della MARPOL: sono infatti contenuti nell'Annesso IV della Convenzione, entrato in vigore dal 27 settembre 2003.
All'interno della MARPOL esistono tuttavia delle regole in base alle quali è possibile effettuare lo scarico in mare dei liquami: è possibile scaricare oltre le 3 miglia marine dalla costa quando sono stati trattati (sminuzzati e disinfettati); in caso contrario sarà possibile scaricare solo oltre le 12 miglia.

4 - continua

tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Ferrovie in concessione

Corte di Cassazione
Sez. L, Sentenza n. 16195 del 25/07/2011
Presidente: Vidiri G. Estensore: Napoletano G. Relatore: Napoletano G. P.M. Fedeli M. (Conf.)
Subalpina Di Imprese Ferroviarie Saif Spa (Fosas' ed altro) contro Migliorati (Lorenzoni ed altro)
(Rigetta, App. Torino, 05/08/2008)

TRASPORTI - PUBBLICI - FERROVIE IN CONCESSIONE - PERSONALE (IMPIEGATI ED AGENTI) - IN GENERE - Autisti - Licenziamento per inidoneità al servizio a seguito di infortunio sul lavoro - Giudizio di inidoneità - Parere della commissione medica ex art. 29 all. A) r.d. n. 148 del 1931 - Sindacabilità da parte del giudice di merito - Sussistenza - Fondamento.

Regio Decr. 08/01/1931 num. 148 art. 29

Ai fini dell'accertamento dell'idoneità al servizio degli autisti dipendenti da aziende concessionarie di servizi di linea automobilistica di pubblico trasporto, il parere della Commissione medica di cui all'articolo 29 r.d. n. 148 del 1931, allegato A), non è vincolante per il giudice di merito adito per l'accertamento dell'illegittimità del licenziamento disposto a seguito di giudizio di inidoneità, avendo egli, anche in riferimento ai principi costituzionali di tutela processuale il potere-dovere di controllare l'attendibilità degli accertamenti sanitari effettuati dalla predetta Commissione.

CESDIMA PALERMO
CESDIMA
Centro siciliano per gli studi di diritto marittimo ed aereo
c/o Stazione Marittima
90139 Palermo
tel - fax 091 - 320040

l'Avvisatore Marittimo
ON LINE
CLICCA SU
www.avvisatore.com

C.L.P. soc. coop. arl
Porto di Palermo: Piazza della Pace, 3 - Banchina Puntone
Tel. 091.361060/61 - Fax 091.361581
Porto di Termini Imerese: Via Cristoforo Colombo

PortItalia s.r.l.
Impresa portuale
Porto di Palermo
via Francesco Crispi Banchina Puntone
Tel. 091361060/61 - Fax 091361581
Porto di Termini Imerese

Regione siciliana
Assessorato regionale al Lavoro
Centro Studi
C.E.DI FO.P.
Corsi di formazione O.T.S.
Operatore tecnico subacqueo
Attestato valido per iscrizione al registro dei sommozzatori presso la Capitaneria di porto
Telefoni
3383756051
3387386977
091426935

informare
italiano français english español deutsch

Anno XXII | IL QUOTIDIANO ON-LINE PER GLI OPERATORI E GLI UTENTI DEL TRASPORTO | www.informare.it

Venerdì 16 novembre 2018 | Piazza Matteotti 1, 16123 Genova - Tel 0102462122, Fax 0102516768 - Direttore responsabile Bruno Bellio | admin@informare.it

Avviata la gara per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea del porto di Genova

Appalto del valore di oltre 13,5 milioni di euro. La scadenza del bando è fissata per il 28 dicembre

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha reso noto che è stata pubblicata la procedura di gara per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea del porto di Genova, appalto del valore di oltre 13,5 milioni di euro che è curato da Invitalia in qualità di centrale di committenza per l'AdSP (*informARE* del 13 aprile 2018). La scadenza del bando è fissata per il prossimo 28 dicembre.

La redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga, oggetto dell'appalto, si svolgerà in due fasi. Nella prima il progettista, scelto mediante la procedura di gara, dovrà individuare e analizzare almeno tre possibili soluzioni progettuali alternative, elaborando per ciascuna di esse il documento di fattibilità. Durante questa fase sarà necessario adeguare anche il piano delle indagini relativo a ciascuna delle soluzioni progettuali. Nella seconda fase il progettista dovrà sviluppare tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti progettuali, nel rispetto dei contenuti del documento preliminare alla progettazione e in linea con gli esiti del dibattito pubblico. Tra le due fasi progettuali, infatti, l'Autorità di Sistema Portuale pro-

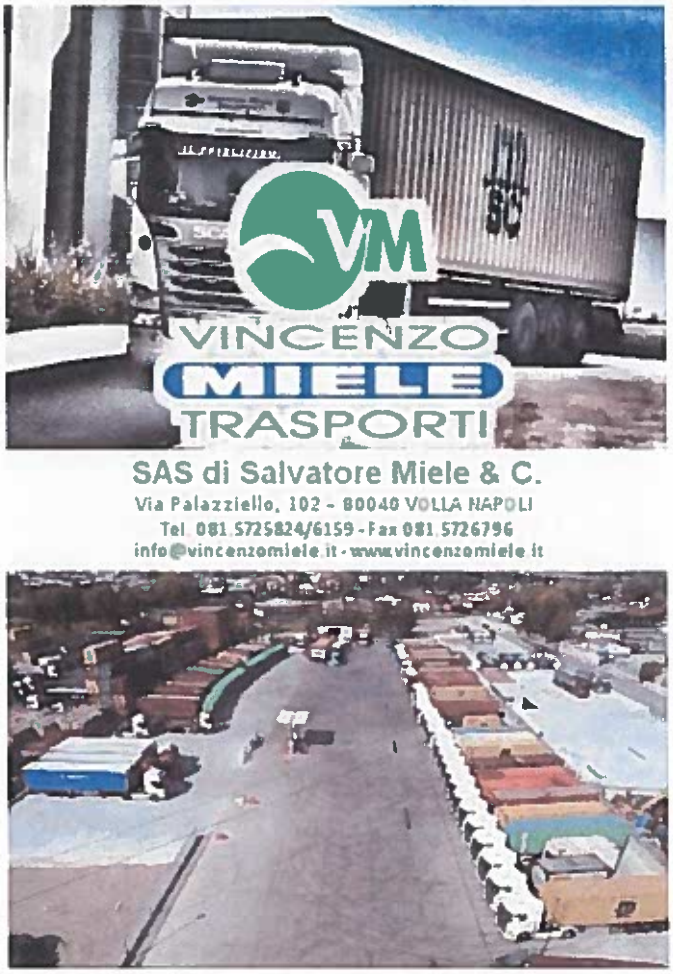
battito pubblico (come previsto dal decreto del presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76) non solo in un'ottica di trasparenza, informazione e partecipazione democratica ai processi decisionali, ma anche come possibile strumento di prevenzione verso forme di contrasto alla realizzazione di opere pubbliche e di deflazione del successivo contenzioso, consentendo un confronto "a monte" in vista dell'inizio dei lavori.

L'AdSP ha ricordato che la nuova configurazione della diga vedrà un avanzamento a mare dell'attuale opera di circa 500 metri, per uno sviluppo di poco meno di cinque chilometri, su fondali medi di -40 metri. Le opere comporteranno un investimento di circa 800 milioni di euro secondo quanto specificato oggi dall'ente portuale, che in precedenza aveva ipotizzato una cifra di circa un miliardo di euro. L'authority ha ricordato

PSA VOLTRI-PRA
www.vte.it
www.voltripramagazine.it

inoltre che con la nuova diga il porto di Genova potrà contare su un'infrastruttura che consentirà l'accesso al porto anche alle navi di dimensione maggiore, garantendo la sicurezza dei transiti in entrata e in uscita e la protezione dei bacini interni del porto e che, con la realizzazione dell'infrastruttura, lo scalo potrà accogliere le unità di ultima generazione e portacontainer sempre più grandi, con una capacità fino a 22mila teu.

«Oggi - ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Paolo Emilio Signorini - inizia il percorso progettuale e amministrativo che cambierà la storia del porto di Genova. Un'opera fondamentale per la competitività dello scalo che verrà progettata secondo i più avanzati standard tecnico-ambientali, recependo tutte le novità del Codice appalti».



Fincantieri si aggiudica un contratto da oltre 200 milioni per l'allungamento di tre navi della Windstar Cruises

I lavori saranno eseguiti nel cantiere navale di Palermo

Fincantieri ha sottoscritto con la compagnia crocieristica Windstar Cruises del gruppo Xanterra Travel Collection un contratto del valore complessivo di oltre 200 milioni di euro per un imponente piano di allungamento e di ammodernamento che vedrà coinvolte tre navi della flotta, e per il cui finanziamento è previsto l'intervento di SACE, l'agenzia italiana di credito all'esportazione.

Gli interventi interesseranno le navi *Star Breeze*, *Star Legend* e *Star Pride* e saranno tutti interamente realizzati dalla funzione "Ship Repair & Conversion" presso lo stabilimento Fincantieri di Palermo. I lavori prenderanno avvio nella primavera del 2019 con l'inizio della costruzione del primo troncone di allungamento e si concluderanno entro novembre 2020 con la consegna della terza ed ultima unità, con una sosta media in cantiere di circa quattro mesi per ciascuna nave.

Il programma, denominato "Star Plus", prevede su ogni unità tre principali fasi d'intervento: l'allungamento di circa 26 metri, il rinnovo pressoché totale dei macchinari e delle sistemazioni di apparato motore e infine l'ammodernamento di buona parte delle sale pubbliche e delle cabine.

Quanto all'allungamento, la nuova sezione sarà inserita a centro nave e conterrà 50 suite passeggeri addizionali, che rappresentano il 47% in più dell'attuale capacità, 19 cabine addizionali per staff ed equipaggio, due nuovi ristoranti e ulteriore spazio da adibire a sun deck-pool area. Gli attuali motori principali, riduttori e diesel-generatori saranno sostituiti con nuovi motori di ultima generazione conformi allo standard IMO Tier III corredati da SCR, nuovi riduttori, nuovi alternatori e nuovo quadro elettrico principale. L'ammodernamento riguarderà molteplici aree di bordo sia interne che esterne, in particolare il ponte piscina, la Spa, che sarà anch'essa ampliata e completamente ricostruita, le "Owner Suites" e anche alcune aree comuni dell'equipaggio.

Le tre navi oggetto del programma hanno attualmente una lunghezza di 134 metri, una stazza di circa 10.000 tonnellate e una capacità di 212 passeggeri. Al termine dei lavori ogni nave sarà lunga circa 160 metri, avrà una stazza di circa 13.000 tonnellate e sarà in grado di ospitare 312 passeggeri.

Giorgio Rizzo, executive SVP della Divisione Services di Fincantieri, ha sottolineato che «questi tre progetti hanno una straordinaria valenza per entrambe le società sotto molteplici punti di vista. Sotto il profilo strategico, innanzitutto - ha spiegato - con un programma di grande impatto che consolida il ruolo di Fincantieri Services e del cantiere di Palermo come leader mondiale nel comparto delle riparazioni e trasformazioni navali. Anche dal punto di vista commerciale, siamo orgogliosi di avere un nuovo cliente

che si affida a noi per il suo piano di ampliamento e ammodernamento di metà della sua flotta. Dal punto di vista tecnologico, l'esecuzione di questi tre progetti richiederà capacità ingegneristica e di project management di altissimo livello che sarà dispiegata per tre volte nell'arco di un solo anno dimostrando la competenza della nostra organizzazione».

BGC Partners ha comprato il broker Poten & Partners

La società opera principalmente per il settore energetico e nel campo delle mediazioni marittime

La società statunitense BGC Partners, che fornisce servizi finanziari e di intermediazione, ha comprato l'intero capitale la Poten & Partners, azienda attiva principalmente nel campo delle intermediazioni per il settore energetico e nel campo delle mediazioni marittime che è stata fondata oltre 80 anni fa e ha 170 dipendenti distribuiti principalmente nelle sedi di New York, Londra, Singapore, Houston, Atene, Guangzhou e Perth. Lo scorso anno Poten ha registrato ricavi pari a circa 60 milioni di dollari.

Il presidente di BGC Partners, Shaun D. Lynn, ha evidenziato che il know-how della Poten nei servizi di intermediazione nel campo delle navi cisterna, del gas naturale liquefatto e del gas di petrolio liquefatto e la sua esperienza nel segmento della consulenza per l'industria dell'energia consentirà a BGC di espandere le proprie attività nei settori del petrolio, del gas e nel settore marittimo.

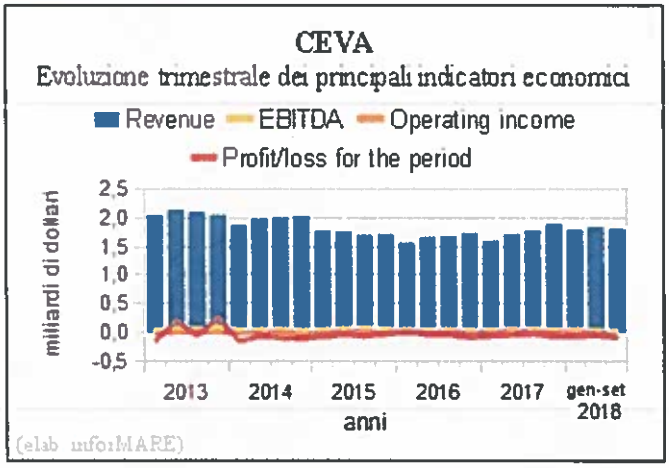
Decimo periodo trimestrale consecutivo in perdita per il gruppo logistico Ceva

In Italia nei primi nove mesi del 2018 sono stati registrati oneri straordinari per 42 milioni di dollari

Il gruppo logistico Ceva ha registrato il decimo periodo trimestrale consecutivo conclusosi con una perdita economica avendo archiviato il trimestre luglio-settembre del 2018 con un risultato economico netto di segno negativo e pari a -86 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di -22 milioni di dollari nel terzo trimestre dello scorso anno. Il gruppo ha specificato che sul risultato del terzo trimestre di quest'anno pesano oneri straordinari determinati da due contratti in Italia nel segmento della contract logistics e dal fallimento di un partner locale che hanno determinato costi straordinari pari a 26 milioni di dollari nel terzo trimestre del 2018 e a 42 milioni di dollari nei primi nove mesi dell'anno. Ceva ha chiuso il terzo trimestre di quest'anno con un risultato operativo di segno negativo per -14 milioni di dollari su ricavi pari a 1,81 miliardi di dollari rispetto ad un utile operativo di 22 milioni su ricavi pari a 1.78 miliardi nello stesso periodo del 2017.

Nei primi nove mesi del 2018 i ricavi si sono attestati a 5,45 miliardi di dollari, con un incremento del +6,8% sul periodo gennaio-settembre dello scorso anno. L'utile operativo è stato di un milione di dollari (-98,3%) e il risultato economico netto è stato di segno negativo per -198 milioni di dollari rispetto ad una perdita di -73 milioni nei primi nove mesi dello scorso anno.

Consorzio ZAI
Interporto Quadrante Europa



ITALIAN PORTS ASSOCIATION
ASSOPORTI
Associazione dei Porti Italiani