



Primo piano:

"...Cold Ironing e porti italiani..." (La Gazzetta Marittima)

Dai porti:

Genova:

"...Più di 350 addetti ai lavori per il 5° Forum dello Shipping a Genova..." (The Medi Telegraph)

"...Genova, la carta Fincantieri subito un ponte di scorta..." (Repubblica, Seareporter)

"...Concessioni per il Marina Science Park..." (Gazzetta Marittima)

"...A Genova il bando per la foranea..." (Gazzetta Marittima)

"...Dazi e tensioni politiche, lo shipping alle prese con le nuove barriere..." (The Medi Telegraph)

"...Il patto ancora da scrivere tra blockchain e logistica..." (The Medi Telegraph)

Spezia:

"...Due nuovi rimorchiatori in arrivo nel 2019..." (Ansa)

Ravenna:

"...Nuove professionalità con il master a Ravenna..." (Gazzetta Marittima)

"...Controllo merci innovativo..." (Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...Piano regolatore di sistema..." (Messaggero Marittimo)

"...Bando di gara europeo per i porti dell'Adriatico centrale..." (Ansa)

Livorno:

"...Cold ironing, la Corte dei Conti e il caso Livorno..." (Gazzetta Marittima)

"...Missione a Singapore..." (Gazzetta Marittima)

"...Il Porto dei piccoli a Livorno sul Liburna..." (Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Traffico container, Napoli e Salerno insieme oltre gli 850 mila teu..." (Informazioni Marittime)

Salerno:

"...Tromba marina si abbatte sul porto di Salerno..." (The medi Telegraph, Corriere Marittimo)

Bari:

"...Short Master in Porti, retroporti e Zone economiche speciali..." (Messaggero Marittimo)

Taranto:

"...Accolta domanda di concessione Yilport Holding AS..." (Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

Focus:

"...ALIS, Banca MPS e MCC insieme per favorire l'accesso al credito..." (Varie testate)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
21 NOVEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

“Cold ironing” e porti italiani: rilanci, dubbi e rilievi sui costi

Il caso di Livorno e l'annuncio di Genova - Indiscrezioni (o fake news?) su un'indagine della Corte dei conti - L'elettificazione con Enel X nel protocollo di Assoporti

ROMA - Che succede al programma europeo di “elettrificare” i porti per consentire alle navi di spegnere i motori a banchina? L'unico scalo nazionale che ha realizzato ad oggi un impianto funzionante, Livorno, l'ha visto utilizzato solo un giorno, con il collaudo affidato a una nave militare, poi, il deserto dei tartari. Cioè la vana attesa di qualche nave capace di collegarsi. Pare che non ce ne siano, o almeno che non frequentino le nostre acque o non abbiano apparati compatibili. Nel frattempo, anche Genova annuncia che sta per realizzare un analogo impianto - affidato alla stessa società che ha fatto quello livornese - per ottemperare alle disposizioni europee e nazionali sui porti “green”. Sarà, se non sbagliamo, il secondo porto italiano ad avere il “cold ironing” come l'hanno chiamato in gergo. Ci aveva provato anche Venezia, ma pare che dal calcolo tra costi e benefici abbia dedotto che è meglio rifletterci sopra. Tra l'altro ci sono problemi anche di compatibilità perché non tutte le navi - in teoria possibili clienti del “cold ironing” - hanno apparati elettrici compatibili con la fornitura da terra. Insomma, l'impressione è che si stia sollevando il coperchio di un vaso di Pandora. O che si faccia del terrorismo...

A confermare che ci sarebbero problemi arriva un'indiscrezione da Roma, relativa all'impianto realizzato a Livorno. La Corte dei Conti avrebbe deciso di verificare la procedura relativa al “cold ironing”

A.F.

livornese, non tanto sul piano della legittimità degli atti - su cui non si discute - quanto sul mancato utilizzo di una struttura importante che è costata fior di milioni di fondi pubblici ed è di fatto ancora vergine di utilizzo.

Difficile capire se l'indagine si possa - o debba - estendere all'intero programma del “cold ironing” italiano, metta in dubbio anche gli eventuali vantaggi economici ed ambientali del programma stesso, o si fermi - ammesso che le indiscrezioni siano confermate - alla realtà livornese. È interessante avere invece la conferma che Assoporti fin dall'estate scorsa ha sottoscritto un accordo con Enel X per far sbarcare la mobilità elettrica nei principali porti italiani, attraverso la sistemazione di 300 punti di ricarica per veicoli elettrici. È scritto nell'accordo che saranno dotati di colonnine di ricarica veloce (sistema Multi-vendor) tutti i principali porti dei quindici “sistemi”. Zeno D'agostino, parlando del protocollo, ha comunque sottolineato che è mirato “ad incentivare l'uso dell'auto elettrica all'interno dei porti”. Non si parla di “cold ironing”. È solo un caso?

The Medi Telegraph

Più di 350 addetti ai lavori per il 5° Forum dello Shipping a Genova

Genova - Nuovi governi populistici, in Europa ma anche in Brasile, crescita demografica di determinate zone dell'Africa e dell'Asia, guerra dei dazi tra Usa e Cina. Sono molti i mutamenti geopolitici che influiranno in diversa misura sul mercato internazionale dello shipping, come ha spiegato Mark Lowe, direttore della società di consulenza Monact Risk Assessment Services, in occasione del 5° Forum organizzato da Il Secolo XIX/The MediTelegraph, questa volta intitolato appunto "Shipping e geopolitica, la spinta della tecnologia e il freno del proibizionismo". Oltre 350 gli addetti ai lavori accreditati.

L'argomento, introdotto da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti (associazione nazionale degli agenti marittimi) e per l'occasione moderatore della tavola rotonda, è stato approfondito da Lowe, che ha parlato anche della recente reintroduzione delle sanzioni americane nei confronti dell'Iran, paese con cui l'Italia intrattiene storicamente saldi legami commerciali, oggi messi in discussione proprio dalla politica estera di Washington. Sulla questione è intervenuto - lamentando una latitanza del Governo «che ci ha dato scarsissima protezione politica in questa vicenda e ha accettato di subire l'effetto delle sanzioni imposte da un altro paese, ovvero gli Stati Uniti» - Augusto Cosulich, amministratore delegato del gruppo Fratelli Cosulich, uno degli speaker della tavola rotonda che ha visto intervenire anche Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Franco Mariani, Segretario generale di Assoport; Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica Contrasporto; Cesare d'Amico, amministratore delegato di d'Amico Società di Navigazione; Bartolomeo Giachino, presidente di Saimare; Marco Padovan, avvocato dello Studio Legale Padovan e - tramite un videomessaggio essendo impegnato in una missione a Singapore - il presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale Pino Musolino.

A seguire una seconda tavola rotonda si è concentrata sugli effetti dell'innovazione tecnologica e in particolare della blockchain.

Genova, la carta Fincantieri subito un ponte di scorta

MASSIMO MINELLA, GENOVA

Correrà per ricostruire il Ponte Morandi, in squadra con altre aziende, prendendo a modello il disegno di Renzo Piano. Nel frattempo, Fincantieri chiede di prepararsi all'impegno principale con la realizzazione di un altro ponte, a poche centinaia di metri da quello crollato il 14 agosto.

La disponibilità a costruire una nuova struttura in ferro, sempre alla foce del Polcevera, è stata ricordata ieri all'interno del protocollo d'intesa per Genova ufficializzato da Cassa depositi e prestiti. Il gruppo che fa capo al Tesoro ha infatti messo sul tavolo tutte le potenzialità delle sue aziende presenti sul territorio, da Fs a Snam, passando per Terna, Ansaldo Energia, Cdp Immobiliare e, ovviamente, Fincantieri. Un parterre di imprese in campo per dare sostegno alla ripresa di Genova all'interno del quale Fincantieri offre il potenziamento del suo stabilimento di Sestri Ponente, specializzato nella costruzione di navi da crociera, ma anche la disponibilità alla realizzazione di un nuovo ponte per alleggerire una viabilità ordinaria più che mai congestionata a Ponente.

Nella sostanza, si tratta di intervenire sulla vecchia struttura che scavalca la foce del torrente Polcevera, lo stesso che passa sotto il Morandi, chiamato il "Ponte del Papa", a ricordo dell'inaugurazione negli anni Novanta con il transito di Giovanni Paolo II. Già a fine agosto, al commissario per l'emergenza, il presidente della Regione Giovanni Toti, Fincantieri si rese disponibile per questo tipo di intervento. A fine settembre il pro-

getto è stato presentato da Fincantieri Infrastructure, la controllata specializzata nella carpenteria pesante che entrerà in gioco anche nella corsa a ricostruire il Morandi. A fine ottobre, infine, il progetto definitivo è stato presentato a Toti e al commissario per la ricostruzione, il sindaco Marco Bucci.

Per poter procedere con il progetto esecutivo serve l'ok del commissario. Ma è ovvio che un impegno di questo tipo non farebbe che rafforzare il ruolo di Fincantieri nella gara per la ricostruzione del Morandi. Il progetto è sostanzialmente pronto e verrà consegnato entro lunedì prossimo, quando scadranno i termini per la presentazione. Fincantieri interverrà con la propria controllata Infrastructure, in "associazione temporanea di imprese" con altre aziende, fra cui sicuramente un'impresa di costruzioni che dovrebbe essere la capogruppo. Sono infatti necessarie le "attestazioni Soa" (la certificazione obbligatoria per la partecipazione a gare d'appalto per l'esecuzione di appalti pubblici di lavori) che solo un'azienda di costruzioni può offrire, affiancando così Fincantieri, che dispone di una autorizzazione alla "produzione e posa in opera di grandi strutture metalliche".

Il progetto che il gruppo guidato dall'ad Giuseppe Bono si prepara a presentare avrà a modello il disegno dell'architetto Renzo Piano che del nuovo ponte aveva parlato proprio come di "una strana nave", per la sua forma allungata e chiusa in una sorta di prua, essenzialmente di una città votata al mare. Un ponte di 22 campate e con 43 lanterne, a ricordo delle vittime del 14 agosto, di colore chiaro e del costo di circa 200 milioni. Una grande struttura in ferro che Fincantieri costruirebbe a blocchi sfruttando il suo cantiere di Sestri Ponente, ma anche quello di Palermo che poi farebbe arrivare via nave i tronconi fino a Genova.

IL MIUR E FINCANTIERI PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE QUALIFICATA

Firmato un protocollo che rafforza il rapporto tra sistema d'istruzione e mondo del lavoro

20 novembre 2018 – Nell'ambito di una visita odierna presso il cantiere di Genova Sestri Ponente e del Cetena – Centro per gli studi di Tecnica Navale, controllata di Fincantieri per la ricerca e consulenza in campo navale e marittimo – il Ministro dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) Marco Bussetti e l'Amministratore Delegato di Fincantieri Giuseppe Bono hanno firmato un protocollo di intesa volto a rafforzare il rapporto tra il sistema di istruzione e formazione tecnica superiore e il mondo del lavoro nel settore navalmeccanico.

L'accordo intende offrire agli allievi degli Istituti Tecnici Superiori (ITS) nuove opportunità formative di alto e qualificato profilo per l'acquisizione di competenze spendibili e nasce dal riconoscimento, da parte del MIUR e Fincantieri, della necessità di nuovi profili professionali a indirizzo tecnico, indispensabili per sostenere la crescita del settore in cui opera il gruppo cantieristico. L'intesa assume particolare importanza in considerazione del fatto che Fincantieri, con i suoi insediamenti, ha una presenza sull'intero territorio nazionale. Le parti si sono impegnate quindi a realizzare sempre maggiori e più forti sinergie per contribuire con proprie risorse, esperienze e conoscenze al miglioramento della formazione degli ITS. Favoriranno lo sviluppo di percorsi volti a formare figure tecnico-specialistiche in linea con i profili ricercati nell'ambito del settore navalmeccanico, valorizzando attraverso corsi di specializzazione e innovazione le eccellenze formative già presenti sui territori, anche attraverso la definizione, in collaborazione con gli ITS, di azioni comuni per orientare i giovani a scegliere i percorsi di formazione post diploma. In particolare, il MIUR promuoverà iniziative e progetti finalizzati al raggiungimento delle finalità del protocollo, con particolare attenzione all'aggiornamento tecnico-professionale dei docenti e del personale scolastico, a cui parteciperà anche Fincantieri. L'azienda promuoverà a livello territoriale gli ITS nei confronti della filiera produttiva, per favorire il confronto con il mondo della scuola e l'inserimento delle risorse, anche avvalendosi di enti o istituzioni territoriali di settore già esistenti (distretti, poli o cluster). Fincantieri, inoltre, sosterrà l'attività didattica offrendo testimonianze aziendali e visite guidate ai propri siti produttivi.

Al fine di assicurare l'attuazione del protocollo d'intesa e consentire la pianificazione strategica degli interventi necessari, il MIUR e Fincantieri hanno concordato di istituire un apposito Comitato tecnico, composto da rappresentanti di entrambe le parti, che predisporrà una relazione annuale sulle iniziative assunte.

Il Ministro dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca Marco Bussetti ha commentato: "È molto positivo che una grande azienda come Fincantieri dimostri sensibilità e attenzione sul tema della formazione dei giovani. In questo senso, gli Istituti Tecnici Superiori si confermano un ottimo strumento per offrire ai nostri ragazzi le conoscenze necessarie per garantirsi un veloce ingresso sul mercato del lavoro. Per questo, il Governo intende potenziare e sostenere gli ITS favorendo una piena collaborazione con i territori e le imprese. Da questo punto di vista, faccio i miei complimenti al Presidente Toti, all'assessore Cavo e all'Ad Bono per come stanno facendo sistema nell'interesse dei nostri ragazzi".

-segue

A margine della visita, l'Amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono ha dichiarato:

"Crediamo molto nel fatto che oggi, e soprattutto domani, la domanda di lavoro delle aziende venga soddisfatta dai giovani. L'accordo si inserisce in questa strategia, che conferisce grande importanza agli Istituti Tecnici Superiori che, negli anni passati, hanno avuto un ruolo determinante nella formazione dei quadri intermedi, vera ossatura dell'industria e senza i quali questa non può svilupparsi e progredire". Bono ha poi concluso: *"Fincantieri è uno dei maggiori gruppi industriali in espansione, e per questo ricerca personale specializzato. Apprezziamo quindi che la nostra esigenza sia stata compresa e accolta dal ministro Bussetti. In futuro lavoreremo anche sulle scuole professionali e sulle università per non rischiare che venga a mancare l'incontro tra domanda e offerta. In questo modo, con la formazione di adeguate risorse umane, potremo preservare e sviluppare il primato della nostra manifattura, la seconda in Europa".*

"Il protocollo rappresenta un segnale importante per il rafforzamento degli ITS e il riconoscimento della validità di questo percorso di specializzazione tecnica per diplomati, che deve essere incentivato e sempre più promosso, in modo che le famiglie lo possano conoscere e i ragazzi lo possano scegliere" ha affermato **Ilaria Cavo, Assessore all'istruzione e alla formazione Regione Liguria**, che ha presenziato alla visita. Ha poi concluso: *"È importante e non casuale che questo segnale nazionale parta proprio dalla Liguria, e il fatto che il MIUR e un'azienda come Fincantieri avvertano la necessità di potenziarli dimostra come questi percorsi supertecnici siano legati alle aziende e capaci di rispondere alle esigenze del mercato del lavoro. Regione Liguria ha sempre sostenuto questi percorsi ed è disponibile ad attivare e sostenere i corsi ITS necessari per rispondere alle esigenze di Fincantieri e della cantieristica, in virtù anche di un protocollo a sua volta firmato con l'azienda che ha già portato all'attivazione di corsi di formazione di diverso livello".*

A Genova e Savona concessioni per il “Marina Science Park”

GENOVA – Il Comitato di Gestione del mar Ligure Occidentale ha deliberato l’assegnazione della concessione demaniale al gruppo di imprese composto da Phase Motion Control S.p.A., Cosmet S.n.c., Cosnav Costruzioni Navali S.r.l., Eurocontrol S.p.A. Terminata positivamente l’istruttoria relativa all’istanza congiunta di concessione demaniale presentata dalle quattro società e relativa al compendio demaniale marittimo denominato “ex Piaggio” a Genova – Sestri Ponente, il raggruppamento di imprese con Phase capofila, otterrà l’area per la durata di venticinque anni.

Nel corso del 2017 – dice una nota del “sistema” – l’impegno concreto e coordinato di Autorità di Sistema Portuale, Comune di Genova e Regione Liguria aveva portato alla sottoscrizione dell’Accordo di Pianificazione, passaggio necessario per consentire ai concessionari di realizzare un progetto comune, “Marina Science Park”, volto alla creazione di un “polo tecnologico” della mecatronica avente vocazione di eccellenza a livello nazionale e all’avanguardia anche dal punto di vista delle soluzioni previste in termini di architettura industriale.

L’area ha un’estensione complessiva pari a circa mq. 42.000 sui quali insistono 4 capannoni industriali e 3 palazzine per uffici. A Cosmet spetteranno 5.405 mq; a Cosnav Costruzioni Navali 2.642 mq; a Eurocontrol 4.251 mq; infine a Phase Motion Control 22.201 mq mentre le aree comuni saranno di 7.300 mq.

In termini economici complessivi, la proposta imprenditoriale prevede investimenti privati pari a quasi 120 milioni di euro, con una stima di crescita della forza lavoro pari a +122 unità nel primo biennio di concessione, con stime a salire sino a +458 unità nel lungo periodo, attestandosi a circa 630 unità occupate a regime.

-segue

L'obiettivo principale e il particolare valore aggiunto del progetto "Marina Science Park" risiedono sostanzialmente nelle potenzialità sinergiche e nelle opportunità tecnologiche e commerciali offerte dalla presenza nella medesima area produttiva di aziende omogenee, in termini di filiera complessivamente intesa, il cui tema centrale è rappresentato dal controllo del movimento e automazione fisica, variamente sviluppato e declinato tra le quattro società in ragione delle rispettive competenze e degli ambiti di specificità tecnologica, comprendente inoltre stretti rapporti con l'Università di Genova e confronti con le istituzioni scolastiche e universitarie a livello internazionale.

Il Comitato di gestione ha deliberato anche il rilascio della concessione demaniale (durata ventennale) relativa al comparto della nautica da diporto ex Mondo Marine di Savona. Al termine di una procedura comparativa sulle tre istanze pervenute (Palumbo Superyacht Savona, Rodriguez Yacht Italy srl e Monaco Marine Italia srl) l'area di regione Valloria e lo specchio acqueo di pertinenza sono quindi state assegnate per le attività di cantieristica alla Palumbo Superyacht Savona.

La riunione del Comitato di Gestione ha visto anche l'ingresso nel board del savonese Alessandro Berta, direttore dell'Unione Industriali di Savona, in rappresentanza del Comune di Savona. Berta ha preso il posto del dimissionario Rino Canavese.

Il presidente Paolo Emilio Signorini ha così commentato l'uscita di scena di Canavese: "Passione, esperienza e competenza straordinarie. Rino Canavese ha passato 40 anni di vita professionale sulle banchine, ai vertici delle amministrazioni, nei settori del trasporto merci intermodale e della logistica. Di lui colpisce la capacità di intuire le esigenze dei mercati e di tradurle con tenacia in iniziative concrete. Il suo contributo è stato determinante per dotare la neo costituita AdSP di una visione strategica sui temi del gigantismo navale, dell'intermodalità e dello sviluppo del traffico crocieristico. È un ringraziamento sentito quello che rivolgo all'ingegnere "infaticabile" che esce dalla scena amministrativa ma resta un interlocutore insostituibile dell'AdSP per la portualità e la logistica liguri".

-segue

Il presidente Signorini ha quindi dato il benvenuto al nuovo membro del Comitato Alessandro Berta: "Di Alessandro Berta conosco la grande capacità di fare sintesi in contesti delicati, grazie all'esperienza maturata nei precedenti incarichi. La sua elevata competenza tecnica è già stata di grande supporto per dare risposte concrete alle istanze della comunità portuale savonese ed è garanzia di un contributo importante alla piena integrazione fra Genova e Savona. Auguri e complimenti".

A Genova il bando per la foranea

GENOVA – È stata pubblicata la procedura di gara per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea del porto.

Un appalto del valore di oltre 13,5 milioni di euro grazie al quale saranno progettate opere per circa 800 milioni di euro. La scadenza del bando è fissata per il 28 dicembre 2018.

L'appalto è curato da Invitalia che opera in qualità di Centrale di Committenza per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e ha già seguito la procedura di gara per la progettazione esecutiva della Galleria scolmatrice del Torrente Bisagno a Genova.

La nuova configurazione della diga vedrà un avanzamento a mare dell'attuale opera di circa 500 metri, per uno sviluppo di poco meno di 5 km, su fondali medi di 40 metri.

Il Porto di Genova potrà così 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; dopo 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 inizia il percorso progettuale e amministrativo che cambierà la storia del Porto di Genova – ha commentato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale -. 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”.

-segue

“L’obiettivo di Invitalia come Centrale di committenza – ha aggiunto Domenico Arcuri, Amministratore delegato di Invitalia – è accelerare il più possibile tutte le attività necessarie per la progettazione e la realizzazione degli interventi per la Diga, un’opera strategica e ancora più urgente in un territorio come questo, di recente colpito più di altri da eventi imprevedibili. Invitalia è sempre più l’agenzia dello sviluppo del Paese e interviene tutte le volte che un’amministrazione ha bisogno di un partner efficace, trasparente e rapido per realizzare i progetti che servono davvero ai cittadini e alle imprese che vogliono investire”.

La redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga, oggetto dell’appalto, si svolgerà in due fasi.

FASE 1 – 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.

FASE 2 – 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 del Mar Ligure Occidentale procederà all’espletamento di un Dibattito 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.

Nella selezione dei progetti sarà valutata anche la sostenibilità ambientale, da ricercare attraverso l’adozione di tecnologie innovative finalizzate all’efficientamento energetico della struttura.

-segue

Le attività di rilievo e indagine a supporto della progettazione riguarderanno l'intera area di intervento e sono finalizzate ad acquisire tutte le informazioni utili a sviluppare l'attività di progettazione sino al livello richiesto.

Per consultare la documentazione di gara e presentare le offerte è sufficiente collegarsi alla piattaforma Gare e Appalti di Invitalia.

Dazi e tensioni politiche, lo shipping alle prese con le nuove barriere

Genova - Cosulich: «Dal governo nessuna protezione alle aziende presenti in Iran». Per Cesare d'Amico il problema principale del settore rimane «l'incertezza finanziaria».

Genova - Nuovi governi populistici, crescita demografica, guerra dei dazi tra Usa e Cina. Sono molti i mutamenti geopolitici che influiranno in diversa misura sul mercato internazionale dello shipping, come ha spiegato Mark Lowe, direttore della società di consulenza Monact Risk Assessment Services, in occasione del quinto forum organizzato da Il Secolo XIX/The MediTelegraph, questa volta intitolato "**Shipping e geopolitica, la spinta della tecnologia e il freno del proibizionismo**".

L'argomento, introdotto da **Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti** e per l'occasione moderatore della tavola rotonda, è stato approfondito di fronte ai 350 presenti da Lowe, che ha parlato anche della recente reintroduzione delle sanzioni degli Stati Uniti nei confronti dell'Iran, Paese con cui l'Italia intrattiene storicamente saldi legami commerciali, oggi messi in discussione proprio dalla politica estera di Washington.

La sintesi più cruda è quella di **Augusto Cosulich**, amministratore delegato del gruppo Fratelli Cosulich, storicamente una delle teste di ponte tra Italia e Teheran, che lamenta come il governo abbia «dato scarsissima protezione politica in questa vicenda, e accettando di subire l'effetto delle sanzioni imposte da un altro Paese, cioè gli Stati Uniti». L'imprenditore marittimo sottolinea il fatto che la parziale esenzione di Roma dalle sanzioni «è un contentino dato dagli americani in cambio dell'acquisto degli aerei da guerra F35» e sottolinea la violenza dell'operazione portata avanti dal presidente Usa Donald Trump, che in pratica non ha avuto bisogno di sedersi al tavolo con nessuno per mandare a monte le trattative internazionali raggiunte nel 2015, avendo dalla sua il solo ma minaccioso peso di una ritorsione commerciale da parte della prima potenza globale mondiale. Anche sulla Cina, di cui Cosulich è partner rappresentando da 35 anni la compagnia di navigazione statale Cosco, l'imprenditore sottolinea come quello di Pechino sia l'unico Paese in cui «i ricchi diventano più poveri e i poveri diventano più ricchi, in controtendenza con quello che accade in tutto il resto del mondo».

-segue

Forse sarebbe il caso di chiedersi se quel modello di comunismo sia **così sbagliato rispetto a quello europeo che scende in piazza e sceglie i governi populistici**».

Il petrolio come strumento di minaccia e controllo del mercato da parte di Stati Uniti e Arabia Saudita, una Russia che mostra i muscoli sotto il profilo della politica ma che sconta forti difficoltà commerciali, il Brasile primo esportatore di carne halal che come prima mossa diplomatica del nuovo governo annuncia lo spostamento dell'ambasciata in Israele da Tel Aviv a Gerusalemme, **l'ombra della guerra dei dazi e la sostanziale incapacità dell'Europa di toccare palla su questi temi**.

In un contesto così avverso, spiega **Cesare d'Amico**, numero uno del gruppo d'Amico, una delle più grandi compagnie italiane ed europee, per l'armatore il motivo di maggiore destabilizzazione non è tanto la politica daziaria, perché la merce trova sempre la sua strada, quanto l'incertezza finanziaria, che può seriamente minare gli investimenti delle aziende del settore, sempre pesanti e sul lungo termine.

Sul fronte portuale, dice **Francesco Mariani, segretario generale di Assoport**, l'Italia si trova nella sostanza schiacciata tra «due padroni», i grandi player e investitori internazionali, con una grande contraddizione: la presenza sul mercato di soggetti sempre più globali e il carattere invece fortemente nazionale della politica, che però non può lasciare sola i porti a dialogare «con questi due enormi mastodonti».

Sul fronte nazionale **Mino Giachino, presidente della Saimare** e ideatore della manifestazione Sì Tav di Torino, ha ricordato che proprio quella discesa in piazza, «un po' presa sottogamba a Genova, è in realtà importante anche per la città: perché un governo forte, alla luce di quei numeri (30 mila in corteo, 71 mila le petizioni a ieri mattina) è in grado di prendere qualunque decisione per le infrastrutture».

Il patto ancora da scrivere tra blockchain e logistica / FOCUS E VIDEO

Genova - La nuova tecnologia è sempre più vicina al mondo dei trasporti. Con qualche sorpresa.

Genova - E' impossibile fermare le rivoluzioni tecnologiche. E la blockchain non fa eccezione. «Alla fine le innovazioni si impongono comunque: è bene prepararsi e capire che ruolo possono giocare i diversi operatori» spiega **Paolo Guglielminetti, partner di Pwc**. In fondo l'obiettivo di rendere più sicura, efficiente e veloce la transazione - o lo scambio di documenti vitali per il viaggio della merce - è un obiettivo condiviso. La blockchain è lo strumento più richiesto dal settore, quasi di moda. Guglielminetti spiega che però esistono anche criticità come la «scarsa maturità digitale» e il «rischio di oligopolio», ma per Pwc il bicchiere è comunque mezzo pieno. «La spinta mediatica è però andata molto avanti, quasi come se la tecnologia fosse già pronta. Ma quello che cerchiamo di studiare è: cosa possiamo realmente fare, senza farci ingannare?». È l'approccio di **Massimo Maresca, docente di software platforms all'Università di Genova**.

[Guarda il video del Forum](#)

«Identificazione e certificazione sono due punti fondamentali - risponde il presidente di Hub telematica Giorgio Cavo - E se la blockchain è un brand che vende e che serve per "fare sistema", allora ben venga». La transazione sicura come mezzo e non come fine, quasi a smuovere le barriere anche culturali che impediscono agli operatori di condividere le informazioni e quindi non permettono di fare sistema. «La blockchain dovrà essere pubblico/privata - spiega **Nicola Bassi, responsabile area nuovi servizi Uirnet** - Ci sono ambiti di applicazione di interesse pubblico che prevedono utilizzo e certificazione tra privati che hanno effetto normativo. Pensiamo a Sistri che pure aveva problemi tecnici: era una tracciabilità di scambi tra privati che aveva però implicazioni pubbliche». Le tecnologia potrebbe portare una rivoluzione sul fronte occupazionale. Non è detto in senso negativo: «C'è spesso un'eccessiva euforia e ad oggi sono pochi a lavorare con questi sistemi: si tratta soprattutto di grandi compagnie.

-segue

Il nostro lavoro cambierà, bisogna capire come, ma esistono anche opportunità» spiega **Pietro Abbona, del gruppo giovani di Assagenti** che mercoledì affronterà la rivoluzione tecnologica in un seminario con i colleghi di categoria. «Abbiamo già casi concreti: come quello sulla tracciabilità della filiera vitivinicola: è un caso unico al mondo» dice Giuseppe Bertone, responsabile della struttura distributed ledger technology di Almaviva. «La blockchain non può essere chiusa: ti permette di fare business con persone di cui non ti fidi» ha concluso **Daniele Mazzei, cto di Things on Internet**.

Porto Spezia, due nuovi rimorchiatori in arrivo nel 2019

Rimorchiatori Spezzini firma ordine col cantiere olandese Damen

La compagnia Rimorchiatori Spezzini, che opera il servizio di rimorchio nel porto di La Spezia, ha firmato un ordine con il cantiere olandese Damen Shipyard. La commessa riguarda due nuovi rimorchiatori modello Asd Tugs 2411, con una capacità di tiro a punto fisso di 70 tonnellate, che saranno il 16° e 17° mezzo costruito da Damen per il gruppo Scafi, di cui Rimorchiatori Riuniti fa parte. I due nuovi rimorchiatori saranno consegnati rispettivamente nel primo e nel secondo trimestre del 2019 ed entreranno in servizio nel porto di La Spezia, dove assisteranno grandi navi porta-container ma anche rinfusiere e cisterne.

Il gruppo Scafi fornisce il servizio di rimorchio portuale negli scali di La Spezia, Savona, Vado Ligure, Gioia Tauro e Rijeka e ha deciso di sostenere questo nuovo investimento nell'ambito di un piano di potenziamento della flotta, "che ci consentirà - ha spiegato Paolo Visco, managing director di Rimorchiatori Spezzini e Amministratore delegato di Scafi - di impiegare nel prossimo futuro tre dei nostri rimorchiatori nel porto marocchino di Safi, dove abbiamo ottenuto la concessione per il rimorchio portuale". (ANSA).

Nuove professionalità con il master a Ravenna

RAVENNA – Lo sviluppo della portualità italiana e delle imprese ad essa legate, in particolare di quella ravennate oggi interessata dall'importante progetto di Hub Porto Ravenna, comporterà nuove prospettive di crescita e mutate esigenze di mercato, che il nostro Paese dovrà essere in grado di affrontare puntando anche sulla valorizzazione della formazione e della qualificazione professionale. A tale intento risponde la nuova offerta formativa proposta dall'Università di Bologna (sede di Ravenna), con il sostegno di Fondazione Flaminia ed in collaborazione con il Comune di Ravenna e l'Autorità di sistema portuale del mare adriatico centro settentrionale. Il Dipartimento di Scienze giuridiche (sede di Ravenna) dell'Università di Bologna ha attivato, a partire da questo anno accademico 2018-19, il nuovo indirizzo Trasporti, logistica e sistemi portuali del Corso di laurea triennale in Giurista d'impresa e delle amministrazioni pubbliche (GIPA) e il Master (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica. Nel complesso si tratta di un progetto formativo di studi giuridici completo, perché comprensivo del percorso sia universitario, sia postuniversitario, che rappresenta attualmente un unicum nel panorama universitario italiano e che intende soddisfare la richiesta emergente di professionalità nuove e più qualificate in un mercato globale in progressiva evoluzione e qualificare la città di Ravenna come centro di eccellenza nella formazione, nello studio e nella ricerca in materia di trasporto marittimo, portualità e logistica. Il nuovo indirizzo del GIPA in Trasporti, logistica e sistemi portuali, che sta già riscuotendo notevole successo sotto il profilo delle iscrizioni, intende offrire una preparazione giuridica localizzata a creare un giurista destinato ad operare nel settore privato come nel settore pubblico nell'ambito portuale, dei trasporti e della logistica, attraverso un'offerta formativa variegata con insegnamenti specifici di approfondimento, quali: diritto marittimo e portuale, diritto delle infrastrutture e dei trasporti, diritto delle assicurazioni marittime, diritto dei contratti del trasporto e della logistica, diritto del lavoro marittimo e portuale, diritto penale della navigazione e dei trasporti, diritto internazionale del mare, diritto doganale.

-segue

Il nuovo indirizzo, che ha ottenuto l'accREDITamento dell'Agencia delle Dogane e dei Monopoli ai fini dell'acquisizione dello status di Operatore Economico Autorizzato (AEO), vuole soddisfare le esigenze di un territorio per tradizione e per conformazione geografica naturalmente propenso e dedicato ad affrontare tematiche legate al mare, alla portualità ed al settore dei trasporti e della logistica.

Accanto al corso triennale, è attivato il Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, che ha il patrocinio di Assoportì e che avrà inizio a gennaio 2019. Il Master persegue l'obiettivo di formare figure professionali specializzate ad operare in settori oggi strategici per la competitività delle imprese e per lo sviluppo economico del territorio locale e nazionale.

Tale percorso post-lauream della durata di un anno e rivolto a laureati, funzionari, professionisti e manager che intendano approfondire le proprie conoscenze od acquisire nuove professionalità, comporta, al suo termine, il conseguimento complessivo di 60 crediti formativi e, congiuntamente, il rilascio del Diploma di Master universitario in Diritto marittimo, portuale e della logistica.

Il Master si caratterizza per una forte strutturazione didattica centrata sull'approfondimento degli istituti giuridici di riferimento e sul confronto delle varie esperienze di settore, attraverso lo studio di casi concreti e lo svolgimento di seminari.

Il piano didattico, organizzato in 10 moduli di insegnamento per un totale complessivo di 200 ore di didattica frontale, è caratterizzato dunque da un approccio in cui le conoscenze teoriche si affiancano a case study, testimonianze, visite guidate, con un corretto bilanciamento fra teoria e pratica.

Il programma sarà completato da un periodo di stage da svolgersi presso enti o aziende del settore per un totale di 500 ore di tirocinio oppure, in alternativa, la realizzazione di project works personalizzati anche in collaborazione con enti e società operanti nei settori di riferimento.

-segue

Il Master si rivolge ad un laureato non solo in giurisprudenza, ma anche in altre e diverse discipline nella consapevolezza che lo studio e la conoscenza di materie differenti dalla giurisprudenza non possano comunque oggi prescindere dall'apprendimento delle regole giuridiche: il professionista deve conoscere il diritto per poter utilizzare gli strumenti economici o tecnici che siano, adeguandosi al diritto stesso. La competitività del professionista di oggi si gioca dunque sul possesso delle conoscenze e abilità trasversali ovvero capacità di integrare conoscenze interdisciplinari.

Il Master intende non solo completare e specializzare la formazione del giurista, ma integrare la formazione e le conoscenze non giuridiche del professionista del domani.

Controllo merci innovativo

RAVENNA – Sempre più velocità e sicurezza per servire meglio i flussi logistici. Presso il Terminal Container Ravenna è entrato in funzione un moderno ed innovativo sistema che consente il controllo delle merci in entrata ed in uscita. Questo sistema, frutto dell'impegno e della collaborazione tra Guardia di Finanza, Agenzia delle Dogane ed operatori del Terminal Container Ravenna, permette lo svolgimento delle procedure di controllo in maniera più snella, con tempi più rapidi e con una maggiore sicurezza nelle attività di movimentazione di mezzi e containers.

Il sistema, grazie ad una innovativa "sala controllo" a disposizione della Guardia di Finanza, consente, tramite scannerizzazione dei documenti, di vigilare sulle merci in entrata ed in uscita in modo automatizzato. Attraverso l'immediata visualizzazione del documento inserito dal conducente nello scanner ed i controlli in remoto tramite telecamere, la Guardia di Finanza in servizio presso la "sala controllo" può rapidamente verificare la regolarità dei documenti e dei mezzi e, se necessario, svolgere ulteriori approfondimenti.

Il generale di Divisione Giuseppe Gerli, comandante regionale dell'Emilia Romagna della Guardia di Finanza ha assistito – insieme al colonnello Andrea Fiducia, comandante provinciale della Guardia di Finanza di Ravenna che lo accompagnava, al presidente dell'Autorità Portuale Daniele Rossi, al segretario generale Paolo Ferrandino ed al direttore dell'Agenzia delle Dogane di Ravenna Giovanni Mario Ferente – al funzionamento di questo innovativo sistema di controllo e, in occasione della sua visita, ha incontrato il presidente di Sapir Riccardo Sabadini ed il presidente di Terminal Container Ravenna Giannantonio Mingozzi.

Piano regolatore di sistema: bando AdSp mar Adriatico centrale

Le offerte dovranno essere presentate entro l'8 Gennaio 2019

ANCONA – È stato pubblicato il bando di gara europeo per la redazione del Piano regolatore di sistema portuale che comprende la stesura del Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss) e la redazione con l'aggiornamento dei piani regolatori portuali di ciascuno dei porti dell'[AdSp del mare Adriatico centrale](#).

Comincia così il percorso per disegnare il futuro di Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. Il Piano traccia le linee guida quello che avverrà in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico, coordinato anche con il territorio e per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, in ambito portuale.

I servizi tecnici richiesti dal bando riguardano la pianificazione strategica e l'aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, il rapporto ambientale di Vas-Valutazione ambientale strategica, il coordinamento tecnico-scientifico del Piano regolatore portuale di sistema (Prsp), con il necessario supporto tecnico per giungere all'approvazione finale.

Il Documento di pianificazione strategica di sistema conterrà la ricognizione dello stato attuale dei porti del sistema nel contesto nazionale e internazionale. In particolare saranno analizzati l'attuale dotazione infrastrutturale sia di carattere nazionale sia regionale, i livelli di servizio e accessibilità, la rete dei trasporti di riferimento, l'eventuale presenza di vincoli nelle aree limitrofe ai porti (archeologici, ambientali), il contesto territoriale, lo sviluppo urbano e il loro legame con i porti.

Con il Documento saranno anche individuate e analizzate le tendenze evolutive portuali, i punti di forza e di debolezza e le opportunità del contesto territoriale, e saranno definiti gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di Sistema portuale e dei singoli porti.

Tutto il percorso si baserà su un serio lavoro di confronto con le amministrazioni locali, gli stakeholder di riferimento, le imprese, le associazioni di categoria, le organizzazioni sindacali e tutti i portatori di interesse. Sulla base del Documento di pianificazione saranno aggiornati i piani regolatori di ogni porto del sistema.

Il valore a base di gara del bando di gara è di 2,26 milioni di euro. Fra i criteri di aggiudicazione dell'appalto, oltre al prezzo, le capacità di individuare e superare le eventuali criticità che potrebbero condizionare lo sviluppo dei porti.

La valutazione delle offerte, che dovranno arrivare entro l'8 Gennaio 2019, comincerà il 10 Gennaio. La durata del contratto d'appalto è di 390 giorni effettivi dalla firma. L'impegno contrattuale durerà, in ogni caso, fino a quando le due regioni competenti, Marche e Abruzzo, avranno approvato il Piano regolatore di sistema portuale.

"Inizia il lavoro per la definizione del più importante strumento di pianificazione strategica di tutto il Sistema portuale -afferma il presidente Rodolfo Giampieri- un documento fondamentale per dare corpo al sistema e far sì che i porti lavorino in coordinamento fra di loro, con una strategia condivisa e integrata di crescita, fondamentale anche per dare certezze all'operato delle imprese portuali, in modo che possano programmare investimenti di lungo periodo, e favorire un ambiente adeguato ad accogliere e stimolare lo sviluppo di lavoro per le aziende e per la creazione di occupazione".

"Questo è il primo bando per lo sviluppo di un Piano regolatore di sistema dopo l'entrata in vigore della riforma dei porti -commenta il segretario generale dell'Autorità di Sistema, Matteo Paroli- e, in particolare, è fra i primi documenti di pianificazione strategica portuale a livello nazionale".

Porti: bando di gara europeo per i porti dell'Adriatico centrale

Giampieri, al lavoro per far sì che porti lavorino tra loro

Comincia il percorso per disegnare il futuro dei porti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo.

È stato pubblicato il bando di gara europeo per la redazione del Piano regolatore di sistema portuale che comprende la stesura del Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss) e la redazione con l'aggiornamento dei piani regolatori portuali di ciascuno dei porti dell'Adsp. Il Piano traccia le linee guida per il futuro dei porti in un'ottica integrata di sistema, coordinato con il territorio e con l'obiettivo di assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale in ambito portuale. I servizi tecnici richiesti dal bando riguardano la pianificazione strategica e l'aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, il rapporto ambientale di Vas-Valutazione ambientale strategica, il coordinamento tecnico-scientifico del Piano regolatore portuale di sistema (Prsp), con il necessario supporto tecnico per giungere all'approvazione finale. Il Documento di pianificazione strategica di sistema conterrà la ricognizione dello stato attuale dei porti del sistema nel contesto nazionale e internazionale, individuando e analizzando anche le tendenze evolutive portuali, i punti di forza e di debolezza e le opportunità del contesto territoriale. Saranno inoltre definiti gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale e dei singoli porti. Sulla base del Documento di pianificazione saranno aggiornati i piani regolatori di ogni porto del sistema. Il valore a base di gara del bando di gara è di 2,26 milioni di euro. Fra i criteri di aggiudicazione dell'appalto, oltre al prezzo, ci sono le capacità di individuare e superare le eventuali criticità che potrebbero condizionare lo sviluppo dei porti. La valutazione delle offerte, che devono arrivare entro l'8 gennaio 2019, comincerà il 10 gennaio. La durata del contratto d'appalto è di 390 giorni effettivi dalla firma. L'impegno contrattuale durerà, in ogni caso, fino a quando le due Regioni competenti, Marche e Abruzzo, avranno approvato il Piano regolatore di sistema portuale.

"Inizia il lavoro per la definizione del più importante strumento di pianificazione strategica di tutto il sistema portuale - afferma il presidente dell'Adsp Rodolfo Giampieri -, un documento fondamentale per dare corpo al sistema e far sì che i porti lavorino in coordinamento fra di loro, con una strategia condivisa e integrata di crescita". "È il primo bando per lo sviluppo di un Piano regolatore di sistema dopo l'entrata in vigore della riforma dei porti - commenta il segretario generale dell'Autorità di sistema Matteo Paroli - e, in particolare, è fra i primi documenti di pianificazione strategica portuale a livello nazionale".(ANSA).

“Cold ironing” La Corte dei Conti e il caso Livorno

LIVORNO – Dunque, come avevamo ipotizzato nel numero scorso, l'indagine della Corte dei Conti c'è: ha almeno un paio d'anni, riguarda l'impianto "cold ironing" livornese mai utilizzato dopo il collaudo ed è affidata alla Procura della stessa Corte. Una prima udienza si è tenuta di recente, anche se si sarebbe trattato solo di un passaggio preliminare. Sono stati fatti tre nomi come eventuali destinatari dell'indagine: l'allora presidente dell'Autorità portuale di sistema Giuliano Gallanti, l'allora segretario generale Massimo Provinciali e il tecnico responsabile della direzione ambiente, ingegner Umberto Motta. Solo quest'ultimo, a quanto ci risulta, sarebbe stato prosciolto in istruttoria.

Sono notizie attinte – abbastanza faticosamente, con la comprensibile reticenza che circonda tutte le indagini fino a quando non si concludono – più fuori che dentro l'ambiente portuale livornese. E che si riflettono anche sulle iniziative in corso in altri scali italiani, a partire da Genova dove un impianto gemello a quello livornese starebbe nascendo. La Corte dei Conti non contesterebbe l'impianto di per se, previsto dalla stessa normativa europea, costato 3,5 milioni e finanziato per il 70% dal ministero dell'Ambiente, per il 20% della Regione e per il restante 10% dall'AdSP (ma le percentuali potrebbero anche essere leggermente diverse). Starebbe indagando invece sul perché non è mai stato utilizzato; e perché la Porto 2000 non avrebbe fatto un significativo marketing con le compagnie di navigazione che dispongono di vettori – in particolare da crociera – dotati di allacciamenti elettrici. Qualcuno ha citato il "cold ironing" del porto di Amburgo che da tempo funziona con svariate compagnia. Diversi mercati e diverse tipologie di scalo?

Una cosa è certa: come sempre, la complessità e i tempi lunghi di certe indagini non aiutano. A quando allora un verdetto che chiarisca la correttezza di chi è sotto inchiesta o le sue eventuali responsabilità?

Antonio Fulvi

Stefano Corsini: missione a Singapore

LIVORNO – «Un'importante presa di contatto e un momento di confronto per trarre spunti utili per i porti del nostro sistema»: così Stefano Corsini definisce il viaggio a Singapore in occasione della seconda missione in Asia organizzata dal The International Propeller Clubs alla quale parteciperanno 40 delegati da tutt'Italia, fra cui i rappresentanti di nove Autorità di Sistema Portuale.

Il programma si articola in una tre giorni (da ieri al 23 novembre) ricca di conferenze, visite e incontri be2be. In particolare oggi il 21 novembre, la delegazione visiterà il porto di Singapore e vedrà da vicino come si sta sviluppando il progetto del Tuas Terminal, che prevede la costruzione di una nuova area portuale in grado di movimentare sino a 65 milioni di TEU (+85%rispetto ad oggi).

Ecco il programma integrale della missione da oggi a venerdì.

Mercoledì – 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 – 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 Banchemo Costa.

Giovedì – "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. Nel pomeriggio la delegazione incontrerà poi Simon Neo, direttore regionale per l'Asia della International Bunker Industry Association; Esben Poulsenn e Michael Phoon, rispettivamente presidente e direttore esecutivo della Singapore Shipping Association; e Kenneth CHIA, direttore esecutivo della Singapore Maritime Foundation

-segue

Venerdì – Incontro presso il Tower Club con la Camera di Commercio Internazionale di Singapore e la Camera di Commercio Italiana a Singapore e presentazione di "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 Asea), Gilberto Danesi (amministratore delegato di PSA Voltri Terminal Europa), Alessandro Pitto (presidente Spediporto Genova), Alberto Banchemo (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.

Il Porto dei piccoli a Livorno sul “Liburna”

LIVORNO – L’associazione Onlus “Il Porto dei piccoli” e il suo presidente Ignazio Messina incontreranno gli amici e sostenitori delle loro benefiche iniziative lunedì 3 dicembre dalle 18,45 a bordo del traghetto “Liburna” della Toremar all’ormeggio nel porto mediceo livornese. L’invito è esteso a tutti gli amici sostenitori e specialmente a chi vorrà contribuire alle iniziative benefiche dell’associazione, che si occupa dei bambini ammalati negli ospedali.

Traffico container, Napoli e Salerno insieme oltre gli 850 mila teu

Continuano a crescere i volumi di traffico dei porti compresi nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Nei primi dieci mesi del 2018 si registra un incremento del 5% del volume nel trasporto dei container rispetto all'analogo periodo del 2017, con un totale di 855.778 tra gli scali di Napoli e Salerno.

Merci

Sempre nel settore merci, significativo è anche l'aumento, per quanto riguarda il porto di Napoli, del traffico delle rinfuse liquide, che registra - rispetto ai primi dieci mesi del 2017 - un incremento del 5,4%. Nelle rinfuse solide si registra di nuovo un segno positivo, per il porto di Salerno, con una crescita rispetto ai primi dieci mesi del 2017, pari al 6,4%.

Crociere

Nel traffico crocieristico, i porti di Napoli e Salerno considerati nell'insieme, durante i primi dieci mesi del 2018, confermano la decisa e costante ripresa del traffico, con un incremento complessivo del 14% circa nei confronti dell'analogo periodo del 2017: rispettivamente nel porto di Napoli l'aumento è stato del 13,8%, con 991.886 passeggeri, e nel porto di Salerno del 15,9%, con 75.376 passeggeri.

Passeggeri locali

Il numero dei passeggeri locali e dei traghetti mantiene la sua abituale crescita lenta ma costante, con una percentuale di aumento del 2,15%, registrando 6.915.413 unità rispetto alle 6.770.048 del 2017.

Traffico ro-ro

Il segmento del traffico ro-ro continua a registrare una flessione nei volumi, con una diminuzione del 5,4% rispetto ai primi dieci mesi del 2017, ma comunque con un miglioramento rispetto ai mesi precedenti del 2018. La forchetta del divario rispetto al 2017, partita con una riduzione nei primi mesi dell'anno superiore al 10%, sta progressivamente riducendosi.

Tromba marina si abbatte sul porto di Salerno / VIDEO

Salerno - Le immagini del vortice sono state immortalate da tantissime persone, diventando in pochi minuti virali sui social network.

Salerno - Una tromba marina si è formata questo pomeriggio, intorno alle 14.20, nello specchio d'acqua antistante il porto di Salerno. L'impressionante vortice è stato avvistato anche a distanza di chilometri dal capoluogo di provincia, provando istanti di apprensione e spavento fra i residenti. **Fortunatamente l'improvviso fenomeno atmosferico non ha provocato danni.** Gli unici disagi si registrano al porto di Salerno dove il passaggio della tromba marina ha fatto ribaltare diversi container.

Corriere Marittimo

Tromba d'aria nel porto di Salerno, nessun ferito e lievi danni - Riprese le attività commerciali

SALERNO - Ieri attorno alle 14.00 una dirompente tromba d'aria ha investito il porto di Salerno. Il vortice di aria e acqua creatosi in mare vicino allo scalo, si è poi avvicinato al molo Manfredi, è qui che ha avuto maggiore forza e dimensioni provocando la rottura degli ormeggi di una nave che però grazie all'assistenza del pilota del porto della locale corporazione, è stato evitato che questa si scontrasse con la banchina. Una seconda nave che si trovava in manovra di uscita ha rischiato la collisione con le barriere di ostruzione portuale. A quel punto il vortice si è diretto sulla terra ferma, sulla banchina portuale, rovesciando al suo passaggio una ventina di container, tre di questi, contenenti tubi metallici, sono finiti in mare senza causare però danni a persone né inquinamenti marini. Dopo pochi secondi quindi la tromba d'aria ha perso di forza disgregandosi lentamente.

Come ha fatto sapere **la Capitaneria di Porto di Salerno**, le operazioni di recupero dei container caduti all'interno del bacino centrale del porto subito sono scattate immediatamente e si concluderanno entro la mattinata di oggi. I danni sono comunque stati lievi. Tutti gli operatori portuali, imprese, piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, hanno coadiuvato l'Autorità marittima nel far fronte alla situazione generale in porto a pochi minuti dall'evento. E' stata *"necessaria e inevitabile in questo senso - ha spiegato la Capitaneria di Porto - la sospensione delle attività commerciali in corso, finalizzata ad accertare dapprima i danni registrati dalle navi e dalle strutture portuali e successivamente al pronto ripristino degli standard di sicurezza della navigazione e portuale"*. Le attività del porto sono riprese regolarmente ieri nel tardo pomeriggio.

Messaggero Marittimo

Short Master in “Porti, retroporti e Zone economiche speciali”

Obiettivi: approfondire gli aspetti giuridici, economici, fiscali e ambientali delle Zes

BARI – Short Master in “Porti, retroporti e Zone economiche speciali”, in corso di svolgimento alla sede di Bari dell’AdSp mar Adriatico meridionale. Dopo la giornata inaugurale del 9 Novembre, il 15 hanno avuto inizio le lezioni.

Il fine principale dello Short Master, il primo in Italia dedicato al tema Zes, è quello di offrire sul piano teorico-pratico, un panorama di competenze trasversali che tenga conto non solo della recente [istituzione, nel Mezzogiorno d’Italia, delle Zes](#) (legge 3 Agosto 2017 n.123), ma anche dei vantaggi, degli svantaggi e delle relative problematiche connesse all’impiego di modelli di fiscalità differenziata in aree portuali e retro portuali.

Il corso diretto dal professor Antonio Felice Uricchio ha visto, nella giornata d’apertura, la partecipazione del presidente Ugo Patroni Griffi, del segretario generale Tito Vespasiani, dei rappresentanti dell’Agenzia delle dogane Mariangela Polini e Annarita De Salvatore, di Antonio Leandro, docente di diritto internazionale dell’Università degli studi di Bari “Aldo Moro”.

Con loro 51 allievi provenienti da più parti d’Italia, tra cui dipendenti dell’Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico meridionale, del mar Ionio, dell’Agenzia delle dogane, dei porti di Messina e Civitavecchia, oltre a liberi professionisti e laureati, che hanno assistito alle lezioni tenute da alcuni professori di atenei italiani.

Il corso, fruibile anche in modalità e-learning, è promosso dall’Università degli studi di Bari “Aldo Moro”- Dipartimento Jonico in “Sistemi giuridici ed economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture”, in partenariato con Aeroporti di Puglia, Gts (General transport servicespa), Confindustria Bari e Bat, Giovani imprenditori, AdSp mar Adriatico meridionale e mar Ionio e Irsa-Consiglio nazionale delle ricerche.

Gli obiettivi del corso sono quelli di approfondire attraverso un’analisi che coinvolga i principali aspetti giuridici, economici, fiscali, ambientali, il tema delle Zes e delle attività ad esse connesse: dalla fiscalità all’ambiente, dalla blue economy allo sviluppo di porti, retroporti ed aeroporti, dalla logistica integrata al trasferimento tecnologico, passando per esperienze virtuose e best practice.

“Le Zes costituiscono un concreto volano di sviluppo non solo per il porto, ma per tutto il territorio” commenta il presidente Patroni Griffi. “Affinché possano essere sfruttati appieno gli ampi vantaggi che ne riverranno, sarà necessario farsi trovare pronti con personale altamente formato e competente. Le Zes non sono un prodotto, ma un processo che si realizza nel tempo. Uno step determinante per il passaggio dalla red economy alla blue economy”.

L’attività di formazione dello short Master, 100 ore (pari a 4 Cfu) suddivise in 5 moduli didattici, articolate in 50 ore di didattica frontale è affidata a docenti di grande prestigio ed esperienza appartenenti al mondo accademico ed alle istituzioni nazionali e comunitarie.

Diciotto partecipanti, inoltre, potranno beneficiare di borse di studio a totale copertura delle spese di iscrizione finanziate dai vari partner aderenti.

Taranto: accolta domanda di concessione Yilport Holding AS

Il Molo Polisettoriale al gruppo turco per quarantanove anni

TARANTO – Il Comitato di gestione dell'AdSp del mar Ionio, attraverso un comunicato stampa fa sapere di aver accolto la domanda di concessione da Yilport Holding AS per il Molo Polisettoriale del porto di Taranto:

“Si comunica che in data odierna il Comitato di gestione dell'AdSp del mar Ionio, ha deliberato – su proposta del presidente dell'AdSp medesima, ai sensi del comb. disp. tra gli artt. 8, co. 3, lett. n) e 9, co. 5, lett. g) della L. 84/94 – di accogliere la domanda di concessione prodotta in data [03.07.2018](#), integrata rispettivamente in data 24.07.2018 e 12.11.2018, da Yilport Holding AS e finalizzata al rilascio della autorizzazione ex art. 16 L. 84/94 e della concessione ex art. 18 della legge medesima, per la durata di anni quarantanove, dell'intero compendio demaniale marittimo denominato “Molo Polisettoriale” del porto di Taranto (con esclusione della calata 5 ed aree retrostanti) allo scopo di rendere operativo un terminal multipurpose, per lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container, di merci varie e ro-ro.

Ciò dopo la definitiva valutazione positiva della Commissione interna permanente ed in considerazione della rilevanza del proponente e della portata operativa e di mercato della richiesta concessoria tale da far emergere, sotto vari punti di vista, l'evidente concreta opportunità di perseguimento degli interessi pubblici tesi a garantire la più ampia e proficua utilizzazione del Molo Polisettoriale, il rilancio occupazionale, l'incremento dei traffici portuali e della logistica, nonché la valorizzazione delle infrastrutture realizzate e realizzande, nonché del ruolo del porto di Taranto e del sistema portuale italiano nello scenario del Mediterraneo ed internazionale.

La Yilport Holding AS, controllata al 100% dalla Yildirim Holding A.S. – uno dei gruppi industriali in più rapida crescita della Turchia – è proprietaria del 24% del capitale di Cma-Cgm, con sede a Marsiglia e terza più grande compagnia di navigazione mercantile al mondo.

Prima della suindicata decisione il Comitato di gestione ha adottato le deliberazioni di riscontro alle osservazioni presentate dalla Italcave spa ed alle osservazioni-opposizioni presentate del Consorzio Southgate Europe terminal.

Si resta in attesa dell'esito dell'udienza cautelare che si terrà dinanzi al Tar Puglia-Lecce, relativa al ricorso presentato dallo stesso Consorzio Southgate Europe terminal, per poter avviare con ogni urgenza tutte le attività necessarie per la piena operatività del terminal, per l'avvio del graduale ricollocamento dei lavoratori della Agenzia “Taranto port workers srl” e per il rilancio commerciale, logistico ed occupazionale del porto di Taranto e del suo indotto”.

Taranto, dall' Authority via libera a Yilport

Taranto - Via libera alla concessione al gruppo turco: a loro la gestione per 49 anni del Molo Polisettoriale.

Taranto - Il comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Ionio (Taranto) ha deliberato «di accogliere la domanda di concessione prodotta da Yilport Holding e finalizzata al rilascio della autorizzazione della concessione per la durata di anni quarantanove, dell'intero compendio demaniale marittimo denominato "Molo Polisettoriale"».

L'annuncio dell'assegnazione arriva il giorno prima dell'udienza al Tar di Puglia dopo il ricorso presentato dal Consorzio Southgate Europe Terminal. Adesso lo scopo dell' Authority è «rendere operativo un terminal multipurpose, per lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container, di merci varie e ro-ro».

La Yilport Holding AS, controllata al 100% dalla Yildirim Holding A.S. è proprietaria del 24% del capitale di CMA CGM.

«Prima della suindicata decisione il Comitato di Gestione ha adottato le deliberazioni di riscontro alle osservazioni presentate dalla Italcave SpA ed alle osservazioni/opposizione presentate del Consorzio Southgate Europe Terminal. Si resta in attesa dell'esito dell'udienza cautelare che si terrà domani dinanzi al TAR Puglia - Lecce, relativa al ricorso presentato dallo stesso Consorzio Southgate Europe Terminal, per poter avviare con ogni urgenza tutte le attività necessarie per la piena operatività del terminal, per l'avvio del graduale ricollocamento dei lavoratori della Agenzia "Taranto Port Workers Srl" e per il rilancio commerciale, logistico ed occupazionale del porto di Taranto e del suo indotto» scrive l' Authority in una nota.