Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
27 NOVEMBRE 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **I porti del Mezzogiorno** (Messaggero Marittimo)

Dai Porti:

Trieste:

"...Msc Crociere entra nel Triete Terminal Passeggeri..." (Informazioni Marittime, Ansa, Il Sole 24 Ore, Il Nautilus, Primo Magazine)

"...Raccordi terminal, porti Trenta cantieri contro il gap logistico..." (Il sole 24 Ore)

Genova:

"...Fondi per l'autotrasporto..." (Il Secolo XIX,)

"...Forum Pietrarsa..." (Primo Canale.it, Messaggero Marittimo)

"...sfida tra archistar i big in corsa per ricostruire..." (La Repubblica)

Livorno:

"...sicurezza, attivo il nuovo servizio online..." (Ansa, Seareporter, Corriere Marittimo, Il Nautilus, Il Tirreno)

"...Zim torna in forze a Livorno..." (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...l'AdSP Settentrionale a Singapore..." (PressMare)

"...Prestito Bei per i Porti di Roma e del lazio..." (Primo Magazine)

"...Vertenze, revocato lo sciopero..." (Civonline)

Taranto:

"...Guardia Costiera di Taranto sequestra 2000mq di area portuale..." (Primo Magazine)

Gioia Tauro:

"...ministro cinese per l'Economina in visita al porto..." (Informazioni Marittime)

"...Torna in auge l'ipotesi autoporto Piattaforma da innestare nella Zes..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Pontile, lavori senza ostacoli Ricostruzione del cavalcavia..." (Gazzetta del Sud)

"...L'Authority dello stretto rischia di essere affondata dal no della Calabria..." (Tempo Stretto)

Altre notizie dai porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

I porti del Mezzogiorno: a Bari il convegno di Assoporti

Il 3 Dicembre saranno presenti quasi tutti i presidenti AdSp

sciopero traffico porti del mezzogiorno

BARI – I porti del Mezzogiorno. Con questo titolo si confronteranno il prossimo 3 Dicembre al Terminal crociere di Bari i presidenti delle Autorità di Sistema portuali italiane per un dibattito sui temi che vedono coinvolti gli scali del Sud Italia.

Il convegno, organizzato dall'Associazione dei porti italiani (Assoporti), vedrà la partecipazione del viceministro ai Trasporti e alle Infrastrutture Edoardo Rixi e del sottosegretario per lo Sviluppo economico Andrea Cioffi.

"Come Assoporti stiamo lavorando su tutti i fronti e la portualità del Mezzogiorno va valorizzata" ha commentato il presidente Assoporti Zeno D'Agostino presentando l'evento.

"Il nostro convegno ha l'obiettivo di avviare un dibattito importante che proseguirà su tutti i tavoli istituzionali e nelle sedi opportune".

Questo il programma del 3 Dicembre:

ore 9.00 Registrazione partecipanti

9.30 Saluti istituzionali:

Michele Emiliano presidente Regione Puglia

Antonio Decaro sindaco Bari

Giuseppe Meli Contrammiraglio comandante porto di Bari

10.00 Pietro Spirito presidente AdSp del mar Tirreno centrale:

"Lo scenario strategico dei porti meridionali tra Mediterraneo e Via della seta"

10.20 Ugo Patroni Griffi presidente AdSp del mare Adriatico meridionale:

"Il ruolo delle Zone economiche speciali per lo sviluppo dei porti meridionali"

10.40 Massimo Deiana presidente AdSp del mare di Sardegna:

"La crisi del transhipment nei porti del mezzogiorno"

11.00 Adriano Giannola presidente Svimez:

"Evoluzione demografica e sviluppo dei porti meridionali"

11.20 Sergio Prete presidente AdSp del mar Ionio:

"I porti meridionali fattore decisivo di sviluppo e di insediamento industriale"

11.40 Andrea Cioffi sottosegretario Mise:

"La politica industriale nel Mezzogiorno"

12 .00 Zeno D'Agostino presidente Assoporti:

"Il ruolo di Assoporti per la valorizzazione e crescita dei porti meridionali"

12.30 Edoardo Rixi vice ministro Mit:

"La politica nazionale per i porti meridionali"

Modera l'evento la giornalista Francesca Cuomo

Segue Light lunch

Msc Crociere entra nel Trieste Terminal Passeggeri

Acquisita una quota nel polo crociere giuliano, che la compagnia sceglierà come home port a partire dal 2020

Il Trieste Terminal Passeggeri

Nel corso della cerimonia di taglio di lamiera dell'ultima ammiraglia, la compagnia Msc Crociere ha annunciato di avere di recente acquisito una partecipazione nel Trieste Terminal Passeggeri e che, a partire dal 2020, lo scalo giuliano diventerà homeport di una delle sue navi. Un scelta, si legge in una nota, in un'ottica di ulteriore rafforzamento dei propri legami con il territorio e con le economie locali. «Tutto ciò», ha aggiunto l'executive chairman di Msc Crociere, Pierfrancesco Vago, «per poter garantire ai nostri crocieristi un servizio ancora migliore e a 360 gradi».

Crociere: Msc, da 2020 Trieste homeport nostra nave

D'Agostino, si consolida presenza compagnia in nostro porto

(ANSA) - MONFALCONE (GORIZIA), 26 NOV - "In un'ottica di ulteriore rafforzamento dei propri legami con il territorio e con le economie locali", è stata "acquisita di recente una partecipazione nel Trieste Terminal Passeggeri (Ttp) e a partire dal 2020 Trieste diventerà homeport di una delle navi di MSC Crociere". Lo ha annunciato l'Executive Chairman di MSC Crociere, Pierfrnacesco Vago, durante la cerimonia del "taglio della lamiera" di MSC Seashore, nello stabilimento Fincantieri di Monfalcone (Gorizia).

"Se uno vuole vedere le navi - ha poi osservato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale - deve prima di tutto vedere gli investimenti". "Per il porto di Trieste" il fatto di diventare homeport di una delle navi di MSC "ha un significato importante: intanto il consolidamento della posizione di MSC nel nostro porto", dove è presente con "MSC containers da tre anni". In secondo luogo "è stato apprezzato il lavoro che è stato fatto ed è un riconoscimento del modo in cui stiamo lavorando".

"Chiaramente - ha concluso - come tutto, si inizia dalle cose più piccole e poi si spera di arrivare a quelle più grandi: lo abbiamo visto su tanti progetti e lo vedremo ancora nei prossimi anni. Quello di MSC è un tassello importantissimo perché cominceremo a vedere qualche nave da crociera in più a Trieste ed è una cosa che mi ero ripromesso di fare e oggi è attivata".

IN BREVE

FINCANTIERI

Al via la costruzione della Msc Seashore

Sarà la più grande nave da crociera costruita in Italia e richiede un investimento da un miliardo. Ieri è avvenuta a Monfalcone la cerimonia (*nella foto*) del «taglio della lamiera» di Msc Seashore, potrà imbarcare oltre 5.600 passeggeri insieme a quasi 1.700 persone di equipaggio, dando così il via alla realizzazione della nave che richiederà oltre 10 milioni di ore/uomo e occuperà fino a 4mila addetti. Msc ha inoltre acquisito una partecipazione nel Terminal passeggeri di Trieste che dal 2020 sarà homeport della compagnia.

MSC CROCIERE E FINCANTIERI: AL VIA COSTRUZIONE DI MSC SEASHORE

TRIESTE – MSC Crociere e Fincantieri hanno celebrato oggi a Monfalcone il "taglio della lamiera" di MSC Seashore, dando così ufficialmente inizio alla costruzione della più grande nave da crociera mai realizzata in Italia.MSC Seashore avrà una stazza lorda che sfiora le 170.000 tonnellate, una lunghezza di 339 metri, sarà dotata di 2.270 cabine e potrà imbarcare oltre 5.600 passeggeri, insieme a quasi 1.700 persone di equipaggio. La costruzione della nuova nave comporta per MSC Crociere un investimento di quasi 1 miliardo di euro e richiederà oltre 10 milioni di ore/uomo di lavoro, impiegando cosi sino a 4.000 persone.
Nel complesso, il piano di investimenti della compagnia crocieristica in Italia prevede la costruzione di otto navi con Fincantieri, di cui due – MSC Seaside e MSC Seaview – già consegnate nel corso degli ultimi 12 mesi, per una spesa complessiva pari a circa 5,5 miliardi di euro. La ricaduta economica complessiva per il Paese di questo investimento di MSC Cruises sarà pari a circa 14 miliardi.
Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di MSC Crociere, ha dichiarato: "Questo ulteriore investimento in Italia con Fincantieri testimonia il nostro continuo impegno a sostegno non solo della cantieristica ma dell'economia e del turismo su tutto il territorio italiano. Con la classe Seaside, primo frutto della nostra partnership con Fincantieri, abbiamo introdotto sul mercato un nuovo prototipo, tra i più avanzati del settore, che ha stabilito da subito nuovi standard nella crocieristica mondiale. Ora, con le navi Seaside EVO, presentiamo una versione ancora più evoluta e innovativa che punta a diventare la massima espressione del Made in Italy nel mondo. Le migliaia di maestranze del cantiere e l'intera filiera di aziende fornitrici, locali e nazionali, che da oggi alla primavera del 2021 saranno impiegate per la sua realizzazione, rappresentano il meglio del saper fare italiano nel comparto della Blue Economy. Siamo davvero orgogliosi di poter continuare a collaborare con Fincantieri, trovando sempre un partner in grado di interpretare al meglio le sfide che la nostra compagnia si pone".
Giuseppe Bono, Amministratore Delegato di Fincantieri, ha commentato: "Il progetto di questa nave è il perfetto emblema di quello che è diventata Fincantieri e di ciò che il Gruppo rappresenta oggi nel panorama internazionale del settore e dell'industria intera. MSC Seashore, infatti, è pensata per sbalordire: innanzitutto per le sue dimensioni, sarà nettamente la nave più grande mai realizzata in Italia, dandoci l'opportunità di elevare ulteriormente i nostri standard gestionali, ma anche per un livello tecnologico di eccellenza assoluta, un prototipo che abbiamo sviluppato basandoci su una piattaforma unica nel suo genere e di enorme successo, come sta dimostrando di essere la classe Seaside". Bono ha concluso: "A tutto ciò va aggiunto il grande orgoglio di contribuire alla crescita di MSC Crociere, una società che si sta affermando come uno dei maggiori operatori del mercato".
MSC Seashore è la prima delle due navi Seaside Evo, di dimensioni maggiori rispetto alle due navi già consegnate della classe Seaside, e che rispetto a quest'ultima presenta numerose novità destinate a migliorare ulteriormente l'esperienza di vacanza dei passeggeri. Tra le principali innovazioni: un magrodome (tetto scorrevole in vetro) ancora più grande, una lounge su due piani dotata di una grande vetrata poppiera in grado di accogliere 600 passeggeri, un teatro ancora più capiente, un intero ponte aggiuntivo dedicato allo "Yacht Club", un numero più elevato di piscine e alcune ricercatezze gastronomiche tra cui un ristorante con il "sushi train".
Anche le navi Seaside Evo, cosi come il resto della flotta MSC Crociere, saranno dotate delle più avanzate tecnologie ambientali. In particolare, le due nuove navi avranno: sistemi di riduzione selettiva catalitica, tecnologie di depurazione dei gas di scarico, sistemi all'avanguardia nel trattamento dei rifiuti, dell'acqua e per il recupero dell'energia e del calore, così come altre tecnologie e misure per incrementare l'efficienza energetica.MSC Seashore è stata progettata per poter offrire le migliori esperienze di crociera in mari caldi e con climi temperati, grazie anche all'ampia promenade che circonda l'intera nave, offrendo così ai passeggeri molteplici opzioni per mangiare e rilassarsi all'aria aperta. Il nome, che in italiano significa "in riva al mare", riflette - come per le due navi che l'hanno preceduta, MSC Seaside e MSC Seaview -, l'idea di una vacanza vissuta a stretto contatto con il mare.
Infine, in un'ottica di ulteriore rafforzamento dei propri legami con il territorio e con le economie locali, durante la cerimonia presso il cantiere di Monfalcone MSC Crociere ha annunciato di avere di recente acquisito una partecipazione nel Trieste Terminal Passeggeri (TTP) e che, a partire dal 2020, Trieste diventerà homeport di una delle sue navi. "Tutto ciò", ha aggiunto Pierfrancesco Vago, "per poter garantire ai nostri crocieristi un servizio ancora migliore e a 360 gradi."

Taglio lamiera per Msc Seashore, cruiser da 1 miliardo di euro

Sarà la più grande nave da crociera costruita in Italia: quasi 170 mila tonnellate di stazza, 5.600 passeggeri e 1,700 persone di equipaggio

Msc Crociere e Fincantieri hanno celebrato lunedì a Monfalcone il taglio della lamiera di Msc Seashore, dando così ufficialmente inizio alla costruzione della più grande nave da crociera mai realizzata in Italia.

Avrà una stazza lorda che sfiora le 170 mila tonnellate, una lunghezza di 339 metri, sarà dotata di 2,270 cabine e potrà imbarcare oltre 5,600 passeggeri, insieme a quasi 1,700 persone di equipaggio. La costruzione della nuova nave comporta per Msc Crociere un investimento di quasi un miliardo di euro e richiederà oltre 10 milioni di ore/uomo di lavoro, impiegando fino a 4 mila persone.

Nel complesso, il piano di investimenti della compagnia crocieristica in Italia prevede la costruzione di otto navi con Fincantieri, di cui due - Msc Seaside e Msc Seaview - già consegnate nel corso degli ultimi 12 mesi, per una spesa complessiva pari a circa 5,5 miliardi di euro. La ricaduta economica complessiva per il Paese di una nave di queste dimensioni - secondo i calcoli della compagnia che considerano tra le altre cose l'indotto, i passeggeri movimentati e i servizi attivati - è pari a circa 14 miliardi.

«Le migliaia di maestranze del cantiere e l'intera filiera di aziende fornitrici, locali e nazionali, che da oggi alla primavera del 2021 saranno impiegate per la sua realizzazione, rappresentano il meglio del saper fare italiano nel comparto della blue economy», ha detto Pierfrancesco Vago, executive chairman di Msc Crociere. «Sarà nettamente la nave più grande mai realizzata in Italia, dandoci l'opportunità di elevare ulteriormente i nostri standard gestionali, ma anche per un livello tecnologico di eccellenza assoluta, un prototipo che abbiamo sviluppato basandoci su una piattaforma unica nel suo genere e di enorme successo, come sta dimostrando di essere la classe Seaside», ha detto l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono.

Msc Seashore avrà un magrodome, un tetto scorrevole in vetro già usato in altre navi da crociera, e una lounge da 600 persone.

Msc Crociere e Fincantieri, al via costruzione di Msc Seashore

27 novembre 2018 – MSC Crociere e Fincantieri hanno celebrato ieri a Monfalcone il "taglio della lamiera" di MSC Seashore, dando così ufficialmente inizio alla costruzione della più grande nave da crociera mai realizzata in Italia. MSC Seashore avrà una stazza lorda che sfiora le 170.000 tonnellate, una lunghezza di 339 metri, sarà dotata di 2.270 cabine e potrà imbarcare oltre 5.600 passeggeri, insieme a quasi 1.700 persone di equipaggio.

La costruzione della nuova nave comporta per MSC Crociere un investimento di quasi 1 miliardo di euro e richiederà oltre 10 milioni di ore/uomo di lavoro, impiegando cosi sino a 4.000 persone. Nel complesso, il piano di investimenti della compagnia crocieristica in Italia prevede la costruzione di otto navi con Fincantieri, di cui due - MSC Seaside e MSC Seaview - già consegnate nel corso degli ultimi 12 mesi, per una spesa complessiva pari a circa 5,5 miliardi di euro.

La ricaduta economica complessiva per il Paese di questo investimento di MSC Cruises sarà pari a circa 14 miliardi. MSC Seashore è la prima delle due navi Seaside Evo, di dimensioni maggiori rispetto alle due navi già consegnate della classe Seaside, e che rispetto a quest'ultima presenta numerose novità destinate a migliorare ulteriormente l'esperienza di vacanza dei passeggeri.

Tra le principali innovazioni: un magrodome (tetto scorrevole in vetro) ancora più grande, una lounge su due piani dotata di una grande vetrata poppiera in grado di accogliere 600 passeggeri, un teatro ancora più capiente, un intero ponte aggiuntivo dedicato allo "Yacht Club", un numero più elevato di piscine e alcune ricercatezze gastronomiche tra cui un ristorante con il "sushi train".

Il Sole 24 Ore

RAPPORTO FREIGHT LEADERS CLUB

Raccordi, terminal, porti Trenta cantieri contro il gap logistico

Sono una trentina i progetti infrastrutturali ferroviari prioritari da accelerare e portare al capolinea in tutta Italia per accorciare il gap logistico con l' Europa e favorire lo sviluppo del trasporto combinato ferro-gomma. Li raccoglie il Freight Leaders Club in un Quaderno che presenterà oggi a Roma.

Tra i progetti, che sono per la gran parte in corso, ci sono linee ferroviarie nuove, potenziamenti di impianti, raccordi a porti, terminal, interporti e stabilimenti industriali. Gran parte degli interventi devono essere completati entro l' arco temporale di un quinquennio, fino al 2023, in qualche caso si arriva al 2026.

Si va da operare strategiche europee (la più strategica tra quelle indicate è il terzo valico dei Giovi ma a questa fascia appartengono anche la linea Torino-Lione, la Trieste-Divaca-Lubiana e gli interventi nel porto di Trieste con dieci binari aggiuntivi e il nuovo apparato tecnologico di controllo traffico) al potenziamento di infrastrutture di livello nazionale e continentale (Genova Campasso, Voltri, Milano Smistamento, Torino Orbassano, nuovo assetto di Brescia Scalo, Livorno Calambrone, scalo retroportuale di Taranto) al rafforzamento di scali locali posizionati però su assi strategici (dorsale destra Candiano-Ravenna, nodo di Novara, terminal merci Bari Lamasinata, nodo di Falconara, scalo merci Rivalta Scrivia), alla eliminazione di colli di bottiglia locali (nodo intermodale di Brindisi, porto di Vasto, bretella tra linee Collesalvetti-Vada e Firenze-Pisa, collegamento con l' interporto d' Abruzzo, nodo di Udine, scalo di Fossacesia).

Tutto il lavoro, però, non può prescindere da una «prospettiva europea» che si traduce nel raccordo con i traffici continentali, nella diffusione finalmente di standard comuni europei (attrezzaggio delle linee con Ertms, adeguamento al modulo di treni da 750 metri che consentono di ridurre il costo unitario, adeguamento delle sagome delle gallerie per garantire il transito di semirimorchi e autostrade viaggianti), nella declinazione con le opere italiane dei grandi corridoi multimodali europei.

L' attuale sistema europeo del trasporto combinato è infatti il risultato di un decennale processo di standardizzazione. I diversi elementi comprendono 350mila unità di carico codificate, 20 milioni di container in tutto il mondo, 60mila carri pianale e carri tasca, 700 terminal di trasbordo, duemila locomotori cargo. Il mercato ammonta a 192 milioni di tonnellate di merci trasportate in Europa, a un tasso di crescita medio del 7,7%. «Il tarsporto combinato - afferma il Rapporto FLC - è concorrenziale rispetto a quello su strada sulle lunghe distanze a partire da 500 chilometri e nel transito alpino già da 300 chilometri».

G.Sa.

Il Secolo XIX

Fondi per l' autotrasporto, esponenti del ministero a Palazzo San Giorgio

Si è svolto ieri, a Palazzo San Giorgio, un incontro tra alcuni dirigenti del ministero dei Trasporti eil presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini.
Ilsummit è stato convocato per definire le modalità attuative delle misure studiate a sostegno all' autotrasporto e all' intermodalità ferroviaria contenute nel "decreto Genova". Nel corso della riunione -si legge in una nota del Mit - si è deciso che al più presto verrà effettuata una verifica delle suddette norme con le categorie interessate, prima dell' adozione delle misure attuative. Messia disposizione da Roma, a favore dell' autotrasporto, ci saranno nei prossimi mesi 80 milioni di euro in legge di bilancio l' anno peril 2019 eil 2020.
Uno stanziamento cruciale per il settore più martoriato dalla mancanza del ponte sulla A10 che per quest' anno, nel "decreto Genova" che è stato convertito in legge, ha già ottenuto fondi pari a 20 milioni di euro.
Sempre peril comparto dei Tir, questa volta inseriti nel decreto fiscale, sono stati messi a disposizione altri 10 milioni di euro. Dei circa cinquemila camion al giorno movimentati dal porto, prima del 14 agosto scorso, duemila transitavano dal Morandi.

Il Secolo XIX

È uno dei ritardi sulle opere ferroviarie emersi a margine del forum genovese di Pietrarsa

Vte, il raddoppio del binario slitta dal 2019 al 2020

IL RETROSCENA

Alberto Ghiara /GENOVA

Le infrastrutture ferroviarie italiane sono obsolete, è stato ribadito al forum di Pietrarsa, riunito al palazzo Ducale di Genova. Nel mirino c'è lo stato dei valichi alpini e appenninici, come il Frejus o le due linee esistenti fra porto di Genova e pianura Padana. Ma a margine dell'incontro girava anche la notizia di un'altra regola che sta per abbattersi sullo scalo genovese. A causa di una gara indetta da Rfi e andata deserta slitterà di un anno, dal 2019 al 2020, il raddoppio dei binari che collegano il parco ferroviario del terminal Vte alla rete nazionale. Si tratta di una piccola opera, ma di grande importanza per lo slancio che può dare all'utilizzo del treno in quello che è il principale terminal container dello scalo genovese. Grazie al secondo tratto di binari, infatti, i convogli non dovranno più alternarsi per entrare nel terminal e lo scorrimento diventerà più fluido, con un aumento della capacità del parco ferroviario. E' quindi un'opera che l'amministratore delegato di Vte, Gilberto Danesi, attende da anni. Il manager non ha però voluto commentare l'indiscrezione, che ha suscitato preoccupazione sulle banchine del ponente, dove sono già stati fatti i programmi per l'anno prossimo dando per completato il raddoppio.

Il rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria al Vte è importante soprattutto nella prospettiva della realizzazione del Terzo valico appenninico. Il governo ha congelato l'opera in attesa che venga compiuta un'analisi dei costi e dei benefici, come sta avvenendo anche per altre infrastrutture strategiche quale la Tav Torino-Lione. In collegamento telefonico col forum, ieri il viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, ha ribadito che l'analisi del Terzo valico è positiva e che nelle prossime settimane verrà annunciato il via libera all'opera. Ieri a palazzo Ducale era presente Marco Ponti, il tecnico scelto dal ministero per effettuare l'analisi. Ponti non ha voluto rilasciare dichiarazioni sull'annuncio del viceministro («non posso parlare di opere singole»), ma, pur confermando la sua contrarietà all'alta velocità, ha riconosciuto la specificità del Terzo valico («è un progetto diverso, pensato apposta per le merci»). Il presidente di Confetra, Nereo Marucci, ha criticato le procedure del governo: «Le indagini devono essere a porte aperte. Non è possibile essere ancora in attesa dei risultati dopo 7 mesi». —

Marco Ponti ieri a Genova

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Forum Pietrarsa, Marcucci: "L' analisi costi-benefici sia trasparente"

GENOVA - Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in Manovra degli incentivi legati alla 'Cura del Ferro' e un ritardo complessivo delle opere già 'in cantiere' (la Tav) mentre il Governo realizza l' analisi costi benefici. Di questo si è parlato oggi durante il forum di Pietrarsa che si è spostato quest' anno nella 'città' ferita, Genova . Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto. Un' infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto. "Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola , Presidente Assoferr - dopo anni di crescita 'importante' (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fini ad oggi. Così dopo la crescita arriva il 'down': -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell' anno (legato anche a cause contingenti come Piotello o gli scioperi in Francia). Inoltre - sottolinea - speriamo che l' incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, se no sarà un grave danno per gli imprenditori del settore". Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l' asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del Governo e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese. E proprio durante il Forum è stato ricordato, per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell' Italia. Ma nonostante questo il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande bisogno di adeguamenti, esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata. Ma anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l' unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E anche in questo caso un' incertezza (letale per gli operatori economici) tutte le opere legate al porto finiranno o no nel 2021? "Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si faccia a porte aperte - commenta Nereo Marcucci , Presidente di Confetra - e, visti i nove mesi trascorsi dall' avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo". Conclude "credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso" Commenti.

'Da Genova un binario per l' Europa' a Palazzo Ducale il Forum Pietrarsa

GENOVA - Gli imprenditori del settore del trasporto cargo ferroviario fanno il punto sugli investimenti e sugli incentivi del loro settore e in particolare sulla 'cura del Ferro' che negli ultimi anni diversi esecutivi hanno messo al centro delle politiche pubbliche di incentivazione con una novità: il bilancio quest' anno si fa a Genova, la città 'ferita' proprio nella possibilità di muoversi. A Palazzo Ducale il Forum di Pietrarsa intitolato 'Da Genova un binario per l' Europa'. Primocanale trasmette il forum in streaming sul proprio sito dalle ore 10.30. "Il crollo del ponte Morandi infatti - si legge nella nota -, oltre a spezzare Genova in due per i trasporti privati, ha creato e sta creando non pochi problemi per i trasporti commerciali da e verso il porto". Tra i dati che "più allarmano il settore c' è quello della decrescita del trasporto cargo ferroviario che dopo il boom dell' 8% del 2017, nel primo semestre di quest' anno, registra una battuta d' arresto con un inequivocabile -0,8%. Di contro, relativamente al fatturato, solo l' autotrasporto segna un recupero in linea con quello del traffico. Complessivamente - prosegue la nota - tutto il sistema dei trasporti risente di una crescita globale che sta rallentando. Ma è proprio il dato sul trasporto cargo ferroviario che sembra risentirne di più". Assoferr, Confindustria e Confetra puntano quindi gli occhi sulle prossime mosse dell' attuale esecutivo e su cosa accadrà per la 'Cura del Ferro' che in questi anni ha sottratto quote di traffico al trasporto su gomma con benefici evidenti dal punto di vista economico e con effetti tangibili per l' ambiente in termini di minori emissioni di Co2. A tirare le conclusioni della giornata che si svolgerà domani sarà il viceministro Edoardo Rixi. Commenti.

Messaggero Marittimo

Forum Pietrarsa, Fedespedi: "Infrastrutture principale asset di sviluppo"

Alberti: "Non domandarsi se vadano o meno fatte, servono per la crescita"

GENOVA – Al Forum di Pietrarsa di ieri a Genova hanno preso parte anche i rappresentanti di Fedespedi (Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali, aderente a Confetra).

Al termine, il presidente Roberto Alberti, ha commentato la mattinata di confronto con queste parole: "Dagli interventi e dal confronto di oggi mi pare che sia emersa ancora una volta l'importanza del porto di Genova nel quadro di un programma di sviluppo della logistica e dell'industria italiana. Il deficit infrastrutturale che sta soffocando il porto più importante d'Italia è un danno per il sistema Paese (logistica, trasporti, manifattura) e per tutta la parte di Europa per la quale Genova rappresenta un importante sbocco sul Mediterraneo. Per questo oggi non possiamo più permetterci di chiederci se le infrastrutture vadano o meno fatte. Le infrastrutture sono riconosciute a livello globale come principale asset di sviluppo di un Paese (il resto d'Europa, la Cina, gli Stati Uniti ci danno lezioni su questo) e il nostro Paese ne ha un disperato bisogno per crescere.

Questo è un fatto, non un'opinione. Questo vale tanto più per il ferro, una tipologia di infrastruttura la cui utilità, non solo in termini di miglioramento della mobilità di un Paese, ma anche a livello di sostenibilità ambientale, di sicurezza e di ricadute sulla qualità della vita dei cittadini, nel 2018 non può davvero più essere messa in discussione.

Chiudo con una riflessione: ci lamentiamo da anni in Italia sul fatto che l'Europa sia gestita da burocrati chiusi nella loro torre d'avorio, senza alcun contatto con l'economia reale e la vita quotidiana dei cittadini europei. Ebbene: è possibile che sul tema delle infrastrutture proprio in Italia si decida di affidarsi a una (ad oggi poco trasparente) analisi costi-benefici, invece di ascoltare gli operatori economici che le infrastrutture le usano tutti i giorni per lavorare e che unanimemente chiedono al Governo che si torni ad investire su questo asset strategico e che si completino le opere già programmate? "

La Repubblica

Ponte, sfida tra archistar i big in corsa per ricostruire

Piano in campo con Fincantieri-Salini Impregilo-Italferr. Cimolai chiama Calatrava

Sarà una sfida stellare, quella per ricostruire il ponte Morandi. Perché se, com' è noto, l' idea di Renzo Piano ha ispirato il progetto della super- cordata Fincantieri- Salini Impregilo-Italferr, il concorrente più accreditato per la vittoria, il gruppo Cimolai, potrebbe addirittura schierare Santiago Calatrava, architetto spagnolo naturalizzato svizzero e che, secondo quanto risulta a Repubblica, avrebbe dato la propria disponibilità a ridisegnare il ponte crollato il 14 agosto. Tutti i progetti consegnati entro i termini fissati dalla commissione guidata da Marco Bucci sono coperti dal massimo riserbo, in attesa di essere esaminati, prima della proclamazione di quello vincente, fissata per lunedì prossimo, tre dicembre. Sarà una lunga settimana per le imprese che hanno deciso di rispondere all' invito del commissario, attendendo di conoscere l' esito della gara. E saranno giorni ancor più impegnativi per chi sarà chiamato alla scelta finale. Perché se è vero che la cordata che ha unito Fincantieri (attraverso la cordata Infrastructure) a Salini Impregilo e Italferr pare oggettivamente favorita, anche per il progetto ispirato da Piano, la partita non è ancora chiusa. continua a pagina II Scaduti i termini per la consegna dei progetti A sorpresa Cimolai chiama Calatrava segue dalla prima di cronaca Molti sono i soggetti in gara e fra questi, come si diceva all' inizio, c' è anche quello del gruppo Cimolai, il più grande costruttore di ponti in Italia, che si sarebbe affidato a Santiago Calatrava per il disegno del ponte. Un colpo a sorpresa che inizia a prendere forma nella mattinata di ieri, quando al Matitone cominciano ad arrivare i progetti. Sono momenti concitati, la scadenza delle 12 è tassativa e i concorrenti non si limitano ai disegni, ma portano i modelli. Fincantieri e Salini scelgono una grande cassa di legno sopra cui incollano il disegno stilizzato del ponte firmato da Renzo Piano. Una sorta di marchio che conferma il dialogo in atto da tempo e andato in scena già una prima volta in Regione, con l' architetto presente al fianco di Giuseppe Bono, ad di Fincantieri. Il progetto consegnato ieri, e di cui pubblichiamo un rendering quanto mai esaustivo, conferma il tratto dell' architetto per una struttura molto snella e lineare, che ricorda effettivamente il profilo slanciato di una nave. Piloni in cemento armato e struttura centrale in acciaio, il ponte è sovrastato dalle 43 lanterne che Piano ha voluto indicare in memoria delle vittime del crollo del Ponte. Sotto i piloni e, tutt' attorno, alberi, sentieri pedonali e tanto verde, per uno spazio che si vuole rendere il più possibile vivo e partecipato

Il rimando al plastico di Piano è quindi il primo tratto distintivo di un lavoro che poggia poi sulla forza progettuale di Italferr (gruppo Ferrovie dello Stato), sul ruolo di un soggetto come Salini Impregilo, prima impresa di costruzioni italiana che sta peraltro realizzando in Liguria il Terzo Valico, e sulla discesa in campo di uno dei colossi mondiali della cantieristica navale come Fincantieri. Il gruppo guidato dall' ad Giuseppe Bono opererà attraverso la sua controllata " Infrastructure", che ha sede a Verona, e che sta già realizzando quattro ponti in Belgio. In caso di vittoria, comunque, Fincantieri potenzierebbe la sua controllata aprendo una nuova sede a Quarto, nell' ex Ospedale Psichiatrico che fa capo a Cdp Immobiliare (Cassa Depositi e Prestiti, la stessa azionista di riferimento di Fincantieri).
Centrale sarebbe poi il ruolo dello stabilimento di Sestri Ponente, a cui sarebbe affidata la costruzione delle componenti in acciaio del nuovo ponte. Possibile anche una sinergia con il cantiere di Palermo, come già per i cassoni della Concordia, che lavorerebbero ad altri tronconi trasferiti poi via mare a Genova. La cordata si presenta per la ricostruzione del ponte, anche se non esclude la demolizione. Sui tempi di realizzazione, vengono indicati dodici mesi, lavorando 24 ore al giorno sette giorni su sette, ma " ad aree libere", quindi solo quando la demolizione sarà ultimata.
Sull' offerta di Cimolai, invece, tutto è ancora top secret. Il gruppo di Pordenone mette in campo la sua leadership italiana nella costruzione di ponti. Ma l' alleanza con Santiago Calatrava, se confermata, darebbe ulteriore forza alla proposta. Per il momento si sa solo che il ponte Morandi riletto dal grande architetto, ingegnere e scultore spagnolo, avrebbe un grande arco di 550 metri a sovrastare la struttura. Un marchio distintivo di Calatrava, ripreso in altre sue grandi opere, che già comincia a circolare al Matitone, nei momenti successivi alla consegna dei progetti.
Per i verdetti finali, meno di una settimana di attesa. Si saprà chi verrà scelto per la direzione tecnica dei lavori (in corsa anche una controllata di Rina Group), chi demolirà (pronta anche la cordata genovese Carena, Vernazza, Ecoeridania) e soprattutto chi ricostruirà il ponte Morandi. Il sindaco-commissario promette per metà dicembre la firma propedeutica all' apertura dei cantieri per la demolizione. E a seguire, quelli per la ricostruzione. Così da vedere il nuovo ponte già a Natale 2019 e cominciare poi a ripercorrerlo nei mesi successivi.

Il ponte Per i verdetti finali, ci sarà meno di una settimana di attesa. Si saprà chi verrà scelto per la direzione tecnica dei lavori, chi demolirà e soprattutto chi ricostruirà il ponte Morandi. Il commissario promette per metà dicembre la firma propedeutica all' apertura dei cantieri per la demolizione.

MASSIMO MINELLA

Porti: sicurezza Livorno, attivo il nuovo servizio online

Anche per lo scalo di Piombino

È operativo il nuovo servizio online per la sicurezza nei porti di Livorno e Piombino. A lanciarlo l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la gestione telematica dei processi di prevenzione dei rischi e degli incidenti in ambito portuale e retroportuale. A distanza di pochi mesi dalla firma dell'accordo con Usl Toscana Nord-Ovest e Inail sul Piano mirato di prevenzione (Pmp) per supportare le aziende nei sistemi di gestione di salute e sicurezza sul lavoro, è stata messa a punto una interfaccia dedicata allo stesso Pmp all'interno della piattaforma digitale 'Monica', l'infostruttura strategica dell'Autorità portuale finalizzata al monitoraggio e al controllo in tempo reale delle aree portuali e retroportuali tramite l'integrazione, la visualizzazione e l'elaborazione dei dati rilevati da una serie di sensori. Le adesioni - fa sapere l'Authority - sono già state numerose, e il servizio telematico è stato concepito in una logica 'multi-porto' in linea con l'obiettivo di attuare appieno la riforma portuale in una logica di sistema, non più di singoli scali portuali.

Seareporter

Livorno. Incidenti in ambito portuale: L'Adsp lancia un servizio per la gestione digitale

Livorno, 26 novembre 2018 – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale lancia un nuovo servizio per la gestione telematica dei processi di prevenzione dei rischi e degli incidenti in ambito portuale e retroportuale. A distanza di pochi mesi dalla firma dell'accordo con il quale Port Authority, USL Toscana Nord-Ovest e INAIL (Dip. MEILA, "INAIL Ricerca") si sono impegnati a mettere a punto un Piano Mirato di Prevenzione (PMP) per supportare le aziende nei sistemi di gestione di salute e sicurezza sul lavoro, è stata infatti messa a punto una interfaccia dedicata al PMP all'interno della piattaforma digitale Monica, l'infostruttura strategica dell'Autorità Portuale finalizzata al monitoraggio e al controllo in tempo reale delle aree portuali, periportuali e retroportuali tramite l'integrazione, la visualizzazione e l'elaborazione dei dati rilevati da una serie di sensori.

In concreto, gli strumenti messi in campo per il conseguimento degli obiettivi del Piano Mirato di Prevenzione si articolano su diversi livelli: a una prima fase di autovalutazione del rischio, attraverso la compilazione online delle schede sulla piattaforma MONICA di AdSP-MTS, necessaria per la "taratura" degli interventi successivi, seguiranno momenti formativi incentrati sui modelli di analisi infortunistica per la revisione del DVR (documento di valutazione dei rischi), sull'implementazione di strumenti operativi utili al sistema di prevenzione aziendale e sulla presentazione degli incentivi alle imprese da parte di INAIL per la realizzazione di interventi in materia di salute e sicurezza. Durante il processo di implementazione del PMP, saranno previsti anche specifici audit di assistenza/consulenza alle imprese.

Le imprese operanti in porto (ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 L. 84/94 e s.m.i.) possono aderire all'iniziativa, e richiedere ad AdSP-MTS l'attivazione di una credenziale per l'accesso alla piattaforma "MONICA.", così da essere abilitati alla fruizione dei servizi disponibili.

Le adesioni sono già state numerose, e il servizio telematico è stato concepito in una logica "multi-porto" in linea con l'obiettivo di attuare appieno la riforma portuale in una logica di sistema, non più di singoli scali portuali.

Corriere Marittimo

Livorno e Piombino, nuovo servizio on line per la sicurezza in ambito portuale e retro portuale

Nuovo servizio on line per la sicurezza in ambito portuale e retroportuale - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale digitalizza i processi di prevenzione dei rischi e degli incidenti in porto.

LIVORNO - Nuovo servizio per la gestione telematica dei processi di prevenzione dei rischi e degli incidenti in ambito portuale e retroportuale, operativo nei porti di Livorno e Piombino e al fine di digitalizzare la sicurezza sul lavoro in porto e nelle aree retroportuali.

Di alcuni mesi fa l'accordo per il Piano Mirato di Prevenzione (PMP) per supportare le aziende nei sistemi di gestione di salute e sicurezza sul lavoro, fa tra l'ente del porto, USL Toscana Nord-Ovest e INAIL (Dip. MEILA, "INAIL Ricerca") per mettere a punto una interfaccia dedicata al PMP all'interno della piattaforma digitale Monica, l'infostruttura strategica dell'Autorità Portuale finalizzata al monitoraggio e al controllo in tempo reale delle aree portuali, periportuali e retroportuali tramite l'integrazione, la visualizzazione e l'elaborazione dei dati rilevati da una serie di sensori.

In concreto, gli strumenti messi in campo per il conseguimento degli obiettivi del Piano Mirato di Prevenzione si articolano su diversi livelli: a una prima fase di autovalutazione del rischio, attraverso la compilazione online delle schede sulla piattaforma MONICA di AdSP-MTS, necessaria per la "taratura" degli interventi successivi, seguiranno momenti formativi incentrati sui modelli di analisi infortunistica per la revisione del DVR (documento di valutazione dei rischi), sull'implementazione di strumenti operativi utili al sistema di prevenzione aziendale e sulla presentazione degli incentivi alle imprese da parte di INAIL per la realizzazione di interventi in materia di salute e sicurezza. Durante il processo di implementazione del PMP, saranno previsti anche specifici audit di assistenza/consulenza alle imprese.

Le imprese operanti in porto (ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 L. 84/94 e s.m.i.) possono aderire all'iniziativa, e richiedere ad AdSP-MTS l'attivazione di una credenziale per l'accesso alla piattaforma "MONICA.", così da essere abilitati alla fruizione dei servizi disponibili.

Le adesioni sono già state numerose, e il servizio telematico è stato concepito in una logica "multi-porto" in linea con l'obiettivo di attuare appieno la riforma portuale in una logica di sistema, non più di singoli scali portuali.

Porto di Livorno: attivo il nuovo servizio online per la sicurezza

LIVORNO – È operativo il nuovo servizio online per la sicurezza nei porti di Livorno e Piombino. A lanciarlo l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la gestione telematica dei processi di prevenzione dei rischi e degli incidenti in ambito portuale e retroportuale.
A distanza di pochi mesi dalla firma dell'accordo con Usl Toscana Nord-Ovest e Inail sul Piano mirato di prevenzione (Pmp) per supportare le aziende nei sistemi di gestione di salute e sicurezza sul lavoro, è stata messa a punto una interfaccia dedicata allo stesso Pmp all'interno della piattaforma digitale 'Monica', l'infostruttura strategica dell'Autorità portuale finalizzata al monitoraggio e al controllo in tempo reale delle aree portuali e retroportuali tramite l'integrazione, la visualizzazione e l'elaborazione dei dati rilevati da una serie di sensori.
Le adesioni – fa sapere l'Authority – sono già state numerose, e il servizio telematico è stato concepito in una logica 'multiporto' in linea con l'obiettivo di attuare appieno la riforma portuale in una logica di sistema, non più di singoli scali portuali.

PORTO

Banchine più sicure grazie alla tecnologia Piano dell'Authority

LIVORNO. Si affida alla telematica l'Authority: l'ha fatto puntando, unico porto in Italia, sulle sperimentazioni del "5G"; l'ha fatto costruendo, con la piattaforma digitale "Monica", una infostruttura strategica per tenere sott'occhio in tempo reale le aree portuali, quelle a ridosso delle banche e quelle retroportuali dell'interno (grazie a una rete di sensori che integrano, visualizzano e elaborano i dati raccolti).

Arriva adesso l'annuncio di un ulteriore passo in avanti sul fronte della prevenzione dei rischi di incidente fra porto e retroporto: Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, manda in campo un nuovo servizio per la gestione telematica dei processi di prevenzione. La scelta arriva a pochi mesi dall'intesa che ha visto l'Authority, la maxi-Asl e l'Inail (Dip. Meila) che ha visto i tre soggetti impegnarsi a mettere a punto un "piano mirato di prevenzione" – viene spiegato - per «supportare le aziende nei sistemi di gestione di salute e sicurezza sul lavoro». E ora una interfaccia dedicata a tale piano è stata messa a punto all'interno della piattaforma».

C'è «una prima fase di autovalutazione del rischio attraverso la compilazione online delle schede sulla piattaforma Monica, necessaria per tarare gli interventi successivi», dice l'Authority: seguiranno «momenti formativi incentrati sui modelli di analisi infortunistica per la revisione del documento di valutazione dei rischi, sull'implementazione di strumenti operativi utili al sistema di prevenzione aziendale e sulla presentazione degli incentivi alle imprese da parte di Inail per la realizzazione di interventi in materia di salute e sicurezza».

Le imprese autorizzate a operare in porto possono aderire all'iniziativa, e richiedere l'attivazione di una credenziale per l'accesso alla piattaforma "Monica", così da essere abilitati alla fruizione dei servizi disponibili, afferma Palazzo Rosciano segnalando che «le adesioni sono già state numerose». Il servizio telematico è stato concepito in una logica "multi-porto" – si afferma – «in linea con l'obiettivo di attuare appieno la riforma portuale in una logica di sistema, non più di singoli scali portuali».

Zim torna in forze a Livorno Le navi Tarragona per gli Usa

La compagnia israeliana rilancia l'impegno sul nostro scalo

USCITA dal joint service dell'Alliance che si è trasferito dalla Darsena Toscana a La Spezia, l'israeliana Zim non ha alcuna intenzione di rinunciare a Livorno.
Anzi: conferma di volerci tornare in forze. E come già avevamo annunciato, inizia da venerdì 7 dicembre dallo stesso terminal Darsena Toscana un suo servizio settimanale diretto, operato dalle proprie strutture commerciali e con proprie navi della classe 'Tarragona', otto unità di identiche caratteristiche.
Con in più un ulteriore vantaggio: sarà un collegamento che avrà Livorno come unico scalo italiano e toccherà direttamente sulla costa East degli USA i porti di Alifax, New York, Savannah e Norforlk.

«TORNARE a Livorno in prima persona, con le nostre navi e la nostra diretta gestione – ci ha dichiarato Gianfranco Gazzolo, responsabile della compagnia da Genova – è insieme una soddisfazione e anche un tributo a un porto che per Zim è sempre stato importante; sia sul piano commerciale, sia sul piano storico, per i tanti eventi che ci legano alle comunità locali. Per i nostri clienti adesso c'è in più la garanzia che sarà Zim in prima persona a gestire tutto il meccanismo relativo alle loro merci, su navi di bandiera, con staff nostri e con la tradizionale qualità del nostro servizio».

VERSATILE Una nave della classe Tarragona che sono ideali per il pescaggio alla Torre del Marzocco

GAZZOLO
«Un tributo a un porto che per noi è sempre stato importante»

Le 'Tarragona' , come già abbiamo scritto di recente, sono unità medie, particolarmente versatili e adatte al 'trip' Livorno-Usa.
Sono lunghe 261 metri, larghe 32 metri e hanno un pescaggio massimo di 11,6 metri: il che consente loro il transito dalla strettoia del Marzocco in piena sicurezza e anche a pieno carico, come invece non era sempre possibile con le unità del precedente joint service.

IL RITORNO di Zim alla gestione diretta del servizio con la costa East degli Usa fa parte di quei corsi e ricorsi storici che interessano un pò tutte le compagnie di navigazione dei containers, strette tra una crisi di eccesso d'offerta e i tentativo di ridurla aggregandosi in "alleanze" tra i big.
Che Zim abbia deciso di sganciarsi e operare da sola con le proprie navi sulla Livorno-Usa, scegliendo addirittura Livorno come unico porto italiano per la sua linea, è una conferma delle capacità della compagnia, risanata e rilanciata negli anni scorsi con una cura da cavallo, e anche delle prospettive del porto labronico, che sui container continua a contare in attesa della sospirata Darsena Europa.

Antonio Fulvi

Porti: l'AdSP Settentrionale a Singapore

Civitavecchia, 26 novembre 2018 – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha partecipato all'importante missione, svoltasi a Singapore, organizzata dal "The International Propeller Clubs" con il coordinamento dell'Ambasciata d'Italia nella città-Stato del sud-est asiatico.

Quest'anno l'evento prevedeva una nutrita partecipazione: rappresentanti di ben nove Autorità di Sistema Portuale, del Propeller Club nazionale, di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Presidenti di Associazioni del Cluster marittimo e logistico italiano, professionisti, nonché rappresentanti del mondo accademico ed universitario nazionale.

Il Presidente Francesco Maria di Majo ha delegato l'avv. Maurizio D'Amico, funzionario dell'Ente, a rappresentare l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro - Settentrionale; su invito del Presidente, alla missione ha partecipato anche l'ing. Matteo Africano, componente del Comitato di Gestione dell'AdSP designato dalla Città Metropolitana di Roma Capitale e profondo conoscitore delle dinamiche economiche e produttive della città del leone.

Fitti gli appuntamenti della missione, durante la quale i rappresentanti dell'AdSP hanno incontrato i membri della Singapore Logistics Association (SLA) e il Presidente della Camera di Commercio Internazionale di Singapore; i vertici della National University of Singapore (NUS), sede della Conferenza intitolata "Belt & Road Initiative: a vision from Italian and Singapore Maritime Clusters", in cui è intervenuto come relatore l'avvocato D'Amico; il CEO della Maritime and Porth Authority of Singapore (MPA) e il Group Chief Executive Officer del PSA International, uno dei maggiori operatori portuali al mondo, con successiva visita al terminal; rappresentanti dell'International Bunker Industry Association (IBIA) di Singapore; rappresentanti della Banca Intesa San Paolo presso la sua sede a Singapore, in cui si è svolto il seminario intitolato "The new challenges of Maritime Economy: a focus Mediterranean area and Far East"; il Vice Presidente della Singapore Stock Exchange; il Presidente della Singapore Shipping Association e il Direttore Esecutivo della Singapore Maritime Foundation; i rappresentanti della Camera della Camera di Commercio italiana a Singapore.

Il supporto fornito dall'Ambasciatore Raffaele Langella è stato suggellato da un cocktail offerto alla delegazione nella sua residenza di Cornwall Garden.

Secondo la classifica dei 110 porti mondiali stilata da Alphaliner relativa al traffico di container realizzato nel 2017, Singapore è al secondo posto, con un traffico di circa 33,67 milioni di TEU, superato soltanto da Shangai, con 40,23 milioni di TEU.

Merita di essere sottolineato che uno dei fattori che ha contribuito al successo economico-finanziario di Singapore è sicuramente la lunga esperienza in tema di zone franche e di zone economiche speciali. Attualmente la città-Stato dispone di 9 "free trade zones" (FTZ), attraverso le quali le aziende possono importare, vendere o esportare merci senza pagare dazi doganali, accise o imposte su beni e servizi. Le FTZ di Singapore consentono alle società di immagazzinare temporaneamente le loro merci fino a quando non vengono caricate su una nave o un aereo senza sdoganamento.

Due delle più grandi zone franche di Singapore sono il porto di Jurong e l'aeroporto di Changi. Il porto di Jurong può ospitare fino a 15.000 imbarcazioni all'anno e rappresenta uno dei porti polivalenti più grandi del mondo con strutture che includono un gran numero di magazzini e uno dei più grandi terminal di cemento al mondo.

L'aeroporto di Changi è dedicato alle aziende che trasportano merci via aerea e la zona franca collegata all'aeroporto ospita sia magazzini per lo stoccaggio di merci, sia uffici per le aziende di Singapore che vi operano.

La partecipazione dell'Autorità di Sistema Portuale alla missione a Singapore, ha rappresentato un'ottima occasione di confronto e di interrelazione con il cluster portuale, marittimo e logistico di uno dei principali poli finanziari ed economici internazionali, nonché sede di uno dei più importanti hub portuali al mondo e, conseguentemente, di verifica di opportunità per la creazione di relazioni commerciali con il Far East.

Il Presidente dell'AdSP ha delegato l'avv. Maurizio D'Amico, in rappresentanza dell'Ente, tenuto conto della sua esperienza sulle Zone Economiche Speciali rispetto alle quali, recentemente, la Regione Lazio ha adottato una delibera per avviare la procedura di costituzione di una Zona Logistica Semplificata nelle aree portuali e retroportuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

In virtù della sua esperienza nel settore logistico-portuale maturata, in particolare, proprio a Singapore e della sua conoscenza della realtà industriale ed economica dell'Asia Pacifica, la partecipazione dell'ing. Matteo Africano, componente del Comitato di Gestione dell'AdSP designato dalla sindaca della Città Metropolitana di Roma Capitale Virginia Raggi, ha rappresentato, infine, un importante valore aggiunto alla missione.

Con la partecipazione dell'AdSP all'evento, il Presidente di Majo conferma la volontà di perseguire anche un approccio marcatamente internazionale per concretizzare le prospettive strategiche di sviluppo del network portuale laziale.

Prestito Bei per i «Porti di Roma e del Lazio».

27 novembre 2018 - Giovedì, 29 novembre alle ore 10,15 presso la sede della Banca Europea degli Investimenti sita in via Sardegna, 40 – Roma, Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e Dario Scannapieco, Vice Presidente della BEI firmeranno il Contratto di Prestito per la realizzazione di Opere di Grande Infrastrutturazione nei «Porti di Roma e del Lazio». Interverrà Nicola Zingaretti, Presidente della Regione Lazio.

Vertenza container, revocato lo sciopero

Filt Cgil e Uiltrasporti auspicano ora che il tempo della sospensiva sia utilizzato per risolvere definitivamente il problema. "È necessaria una riqualificazione di tutto il porto, che lo per renda dinamico e attrattivo per gli operatori del settore, essenziale è il completamento delle infrastrutture interne ed esterne al porto, senza le quali è difficile ipotizzare il salto di qualità". Fdi prende atto della buona notizia arrivata dopo un mese di riunioni e dopo l'intervento del Mit: "Meglio tardi che mai. Con questa ordinanza Di Majo limita i danni di Di Majo"

CIVITAVECCHIA - Filt Cgil e Uiltrasporti hanno revocato lo stato di agirazione e lo sciopero a seguito dell'ordinanza firmata ieri dal presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo che sospende gli effetti della sua stessa contestata ordinanza di luglio fino al pronunciamento, nel merito, da parte del Tar del Lazio, con l'udienza fissata al 5 giugno prossimo, consentendo così di mantenere a Civitavecchia un importante traffico come quello di Chiquita. I sindacati sono convinti che la strada da fare sia ancora tanta. Motivo per il quale chiedono la costituzione di un tavolo permanente sul lavoro, utile a monitorare e favorire l'andamento delle nuove fasi in un clima di condivisione e concertazione.

"La sospensiva, come più volte richiesto - hanno spiegato Alessandro Borgioni e Angelo Manicone della Filt e Gennaro Gallo della Uiltrasporti - è un atto di buon senso che invece ne permetterà la lavorazione in loco, fino alla sentenza del Tar. Ci aspettiamo che il tempo della sospensiva sia utilizzato per risolvere definitivamente il problema. È necessaria una riqualificazione di tutto il porto, che lo per renda dinamico e attrattivo per gli operatori del settore, essenziale è il completamento delle infrastrutture interne ed esterne al porto, senza le quali è difficile ipotizzare il salto di qualità. La sospensiva deve, inoltre, essere utile a Rtc e Cfft, per il raggiungimento di un accordo commerciale che noi tutti auspichiamo".

E sulla vicenda continuano ad arrivare commenti anche dalla politica. "Meglio tardi che mai" dicono dal coordinamento del circolo "Giorgio Almirante" di Fratelli d'Italia, riferendosi ad una soluzione suggerita anche dallo stesso partito proprio dopo che i giudici amministrativi avevano respinto la richiesta di sospensiva presentata da Cfft, giudicata la più opportuna per tutelare gli interessi del porto, arrivata dopo quasi un mese di riunioni e dopo l'intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"Il colpevole ed inspiegabile ritardo nell'assumere una decisione doverosa - hanno commentato - è costata al nostro porto la perdita di due navi cariche di banane, approdate a Livorno invece che a Civitavecchia: è evidente il danno economico provocato alle imprese portuali di Civitavecchia, ma è indubbio anche il grave danno di immagine per il porto di Civitavecchia sul mercato, dove gli operatori commerciali e le imprese di Civitavecchia (e non solo) hanno potuto, purtroppo, toccare con mano ed avere una triste conferma della inadeguatezza ed inaffidabilità dell'attuale presidente della Adsp che gestisce il nostro scalo portuale. È paradossale leggere i commenti di esponenti del Pd, partito fautore della nomina dello stesso Di Majo ed al quale lo stesso Di Majo apre sistematicamente le campagne elettorali, che dispensano lodi del tutto immeritate e fuori luogo e dipingono oggi come salvatore della patria Di Majo, ovvero proprio colui che è l'artefice e la causa di questa vertenza, che ha rischiato di compromettere definitivamente uno dei pochi traffici commerciali promettenti per il nostro scalo portuale. Questa sfacciata ed immotivata esaltazione del presidente Di Majo da parte della sinistra appare veramente assurda e costituisce la più lampante e clamorosa conferma di quanto sostenuto da Fratelli d'Italia in questi mesi, a proposito delle responsabilità politiche della pessima attuale gestione del porto sotto la guida dell'attuale presidente, che rappresenta una triste eredità del governo Renzi e del ministro Delrio, famigerati esponenti di primo piano del Partito Democratico, che hanno scritto alcune delle peggiori pagine della storia dell'Italia repubblicana. Oggi prendiamo, comunque, atto di questa buona notizia, perché, con l'ordinanza n. 45 a firma del Presidente di Adsp, Di Majo limita i danni di Di Majo: il traffico delle banane, almeno fino a giungo 2019, rimarrà nel porto di Civitavecchia e continuerà ad essere fonte di lavoro per le maestranze di Civitavecchia e per le imprese che operano ed investono nel nostro porto, ma anche fonte di gettito erariale per Molo Vespucci e per la nostra Regione Lazio, con buona pace della Toscana e di Livorno che erano pronti a raccogliere il gradito regalo che stavano ricevendo grazie alle improvvide iniziative di Molo Vespucci. Tuttavia hanno concluso - riteniamo che i problemi del porto di Civitavecchia non potranno essere definitivamente risolti fino al giorno in cui a Molo Vespucci non avvenga il tanto atteso e necessario ricambio, con la nomina di un manager finalmente capace ed autorevole, di cui Civitavecchia ed il suo porto hanno un disperato bisognoper tornare a crescere ed essere il vero volano di sviluppo e di lavoro per il territorio di Civitavecchia e dell'Etruria.

La Guardia Costiera di Taranto sequestra 2000 mq di area portuale

Il personale della Guardia Costiera di Taranto ha proceduto al sequestro di un'area portuale di circa 2000 metri quadri, assentita in concessione dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio ad una Società avente sede legale in Roma ed operante nel settore della commercializzazione di ferro in Italia ed all'estero.

Nell'area oggetto di sequestro erano state stoccate circa 150 tonnellate di rottami ferrosi alla rinfusa pronti per essere destinati, via mare, a forni per la diretta lavorazione.

Dall'analisi visiva dei predetti materiali e dagli accertamenti effettuati con l'ausilio dei Chimici del Porto e dell'ARPA è emerso che gli stessi presentavano macroscopiche incongruenze rispetto a quanto dichiarato dal Produttore e pertanto apparivano prive di ogni requisito di legge per il successivo imbarco su navi dal Porto di Taranto.

Il rifiuto oggetto di sequestro è apparso sin da subito, ai militari intervenuti, pericoloso per l'ambiente, anche in ragione delle modalità di stoccaggio dello stesso non essendo state attuate da parte dei responsabili le idonee azioni ed interventi atti al contenimento dei cumuli per evitare spargimenti di polveri ed eventuali sversamenti e percolamenti per l'azione degli agenti atmosferici.

Il prodotto, dalle prime attività di indagine, sarebbe stato destinato ad acciaierie situate all'estero e per i fatti su esposti sono state deferite all'Autorità giudiziaria il titolare e il rappresentate legale della Società detentrice del prodotto. I citati rifiuti sono risultati provenienti sia da aziende di demolizione locali che da soggetti operanti nell'area calabrese.

Per i fatti accertati emergerebbero ipotesi di reato per attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti oltre che per inquinamento dovuto alle non regolari modalità di stoccaggio.

Sono in corso ulteriori accertamenti atti a garantire la sicurezza dell'ambiente portuale, la salute pubblica e l'accertamento di eventuali illeciti aventi ad oggetto la commercializzazione di prodotti non conformi.

L'importante operazione condotta in questi giorni dal personale della Guardia Costiera di Taranto, quale articolazione territoriale dipendente funzionalmente anche dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, consente di registrare un ulteriore risultato nella lotta agli ecoreati per un territorio che, date le note problematiche di natura ambientale, necessita di elevata attenzione da parte di tutte le istituzioni.

La Guardia Costiera di Taranto sequestra 2000 mq di area portuale

Il personale della Guardia Costiera di Taranto ha proceduto al sequestro di un'area portuale di circa 2000 metri quadri, assentita in concessione dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio ad una Società avente sede legale in Roma ed operante nel settore della commercializzazione di ferro in Italia ed all'estero.

Nell'area oggetto di sequestro erano state stoccate circa 150 tonnellate di rottami ferrosi alla rinfusa pronti per essere destinati, via mare, a forni per la diretta lavorazione.

Dall'analisi visiva dei predetti materiali e dagli accertamenti effettuati con l'ausilio dei Chimici del Porto e dell'ARPA è emerso che gli stessi presentavano macroscopiche incongruenze rispetto a quanto dichiarato dal Produttore e pertanto apparivano prive di ogni requisito di legge per il successivo imbarco su navi dal Porto di Taranto.

Il rifiuto oggetto di sequestro è apparso sin da subito, ai militari intervenuti, pericoloso per l'ambiente, anche in ragione delle modalità di stoccaggio dello stesso non essendo state attuate da parte dei responsabili le idonee azioni ed interventi atti al contenimento dei cumuli per evitare spargimenti di polveri ed eventuali sversamenti e percolamenti per l'azione degli agenti atmosferici.

Il prodotto, dalle prime attività di indagine, sarebbe stato destinato ad acciaierie situate all'estero e per i fatti su esposti sono state deferite all'Autorità giudiziaria il titolare e il rappresentate legale della Società detentrice del prodotto. I citati rifiuti sono risultati provenienti sia da aziende di demolizione locali che da soggetti operanti nell'area calabrese.

Per i fatti accertati emergerebbero ipotesi di reato per attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti oltre che per inquinamento dovuto alle non regolari modalità di stoccaggio.

Sono in corso ulteriori accertamenti atti a garantire la sicurezza dell'ambiente portuale, la salute pubblica e l'accertamento di eventuali illeciti aventi ad oggetto la commercializzazione di prodotti non conformi.

L'importante operazione condotta in questi giorni dal personale della Guardia Costiera di Taranto, quale articolazione territoriale dipendente funzionalmente anche dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, consente di registrare un ulteriore risultato nella lotta agli ecoreati per un territorio che, date le note problematiche di natura ambientale, necessita di elevata attenzione da parte di tutte le istituzioni.

Gioia Tauro, ministro cinese per l'Economia in visita al porto

Mister Li Bin ha conosciuto diverse aziende e terminal all'interno dello scalo calabrese

In un tour organizzato dalla Regione Calabria, il ministro consigliere per l'Economia e il Commercio della Repubblica popolare Cinese, Li Bin, ha fatto visita al porto di Gioia Tauro. Ad accogliere la delegazione cinese è stato il Segretario Generale Saverio Spatafora che, nella sala conferenze dell'Autorità portuale, ha illustrato l'infrastruttura portuale ed ha esposto le diverse azioni, programmate dall'ente, messe in campo per garantire ulteriore sviluppo al principale scalo di transhipment italiano, in un'ottica di implementazione e diversificazione delle attività dello scalo calabrese attraverso il gateway ferroviario, lo scanner mobile, la piattaforma multimediale ed il bacino di carenaggio.

Il tour nel porto

Accompagnati da Spatafora e dall'assessore regionale Francesco Russo, il ministro Li Bin, la sig.ra Xu Yohong e il secondo segretario dell'Ambasciata cinese, Vincenzo Tomini Foresta, hanno fatto visita all'azienda Tonno Callipo Group, accolti dal titolare Pippo Callipo che, recentemente, ha sottoscritto l'atto d'ingresso in un capannone portuale per la ricezione e lo stoccaggio del tonno pinna gialla, prima di trasferirlo per la lavorazione presso i suoi stabilimenti principali di Vibo Valentia.

Si è quindi passati all'interno del terminal contenitori, gestito dalla Med Center Container Terminal, accolti dal dirigente Antonio Orfanò che ha illustrato al ministro cinese le peculiarità dell'attività di trashipment del porto calabrese, che è collegato con 120 porti nel mondo.

Successivamente si è giunti presso il terminal auto gestito dalla Auto Terminal Gioia Tauro. A ricevere la delegazione è stato l'amministratore delegato Francesco De Bonis che, nel descrivere l'attività del terminal, ha evidenziato lo sviluppo esponenziale dei traffici del trasporto di autovetture che sta interessando lo scalo calabrese.

Gazzetta del Sud

Pontile, lavori senza ostacoli Ricostruzione del cavalcavia

Completato il tratto lato mare dell' asse viario Asi

Giovanni Petrungaropace del mela L' Autorità portuale non intende assolutamente fare sconti sulla tempistica relativa i lavori del pontile di Giammoro ed è subito intervenuta per fare chiarezza su paventati rallentamenti che si sono registrati e sono stati segnalati da rappresentanti di alcune aziende della zona. Tutto procede con regolarità - hanno sottolineato gli uffici messinesi dell' Authority - comunicando che il commissario Antonino De Simone proprio qualche giorno addietro ha emesso una nuova ordinanza di modifica alla viabilità dopo che lunedì scorso la ditta esecutrice dei lavori (Ricciardello costruzioni srl) ha comunicato l' ultimazione dell' intervento che interessava il tratto di carreggiata lato mare dell' asse viario Asi di Giammoro. In forza di ciò e al fine di consentire lo svolgimento delle successive attività, a partire da domani, ritornerà in vigore l' ordinanza iniziale per consentire la ricostruzione del cavalcavia.
Infrastruttura questa che sarà costituito da 2 campate della lunghezza di circa 21 metri cadauna, viene considerata infatti opera funzionale del primo tratto di pontile denominato di "collegamento". A seguire si procederà alla realizzazione di un pontile di raccordo, avente larghezza pari a 13 metri: sarà costituito da 4 corpi giuntati di cui il primo corpo lato terra ha lunghezza di 47 metri mentre i rimanenti tre corpi avranno lunghezza di 67 metri.
Il pontile, attraverso il nuovo cavalcavia su strada industriale, sarà raccordato a terra con la viabilità esistente tramite un rilevato avente altezza variabile da 5.50 metri a 3 metri.
Tale viabilità di raccordo avrà una lunghezza di circa 250 metri e sarà costituita da un' unica carreggiata (a due corsie, una per senso di marcia) della larghezza totale di 6 metri. Nello spazio compreso tra la radice del collegamento a terra e il rilevato verrà realizzato un piazzale per il parcheggio di automezzi della superficie di circa 6.300 metri quadri.
«La ditta sta operando con regolarità rispettando la tempistica - assicurano all' Autorità portuale - e si è in linea con i tempi che, come si ricorderà sono di poco meno di due anni. Da parte nostra c' è la massima attenzione per un' opera che rappresenta non solo la risposta alle attese di tanti imprenditori, ma può costituire anche la svolta per il rilancio del settore industriale e manifatturiero del comprensorio.

E anche Milazzo, in questo contesto, può assumere un ruolo di primo piano in quell' ottica di sviluppo della portualità che da molo Marullo arrivi sino alla foce del torrente Niceto».

L' Authority dello Stretto rischia di essere affondata dal no della Calabria

I matrimoni si fanno in due, ma a quanto pare la sponda calabra non ha alcuna intenzione di accettare la nascita dell' Autorità portuale dello Stretto. Il primo a dirlo, in ordine di tempo, è stato il vice presidente della Regione Calabria, Francesco Russo , con delega al porto di Gioia Tauro. " Le motivazioni sono diverse- ha dichiarato a settembre- La gestione di porti cruciali della Calabria non sarebbe uniformata agli standard provenienti da una sola Autorità di sistema, causando così confusione negli investitori che dovrebbero seguire diversi iter procedurali. Verrebbe poi a mancare la continuità gestionale per il porto di Villa San Giovanni, che si staccherebbe da Gioia Tauro. Infine la Zes di Reggio Calabria sarebbe gestita da Enti diversi". L' istituzione dell' Autorità portuale dello Stretto (che accorperebbe i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni), finora più che altro soltanto annunciata, rischia di arenarsi in uno scoglio piuttosto consistente: il no dei dirimpettai. Il vicesindaco della Città Metropolitana di Reggio Calabria, Riccardo Mauro ha definito incomprensibile la decisione del ministro Toninelli di istituire la sedicesima AP archiviando l' accorpamento Messina-Gioia Tauro " una scelta che mortifica il territorio ". Posizione analoga per l' assessore del Comune di Reggio Giuseppe Marino ed un no netto per la Filt Cgil nazionale e per la Uil Trasporti della Calabria . A ottobre a tuonare contro il matrimonio è stato il sindaco metropolitano Giuseppe Falcomatà " D' accordo che al momento è solo un annuncio e non ci sono fatti concreti ma non si può spezzare in due un territorio , sarebbe un passo indietro rispetto al percorso di crescita avviato con l' Autorità di sistema di Gioia Tauro che avrebbe portato alla creazione della più grande AP del Mediterraneo ". Lo stesso presidente della Regione Sicilia Musumeci, sabato scorso a Messina in occasione dell' inaugurazione della nave Elio, ha tirato le orecchie ai colleghi della Regione Calabria "non potete parlare di area integrata se poi ci presentiamo divisi sull' AP". I rischi che lo scoglio diventi insormontabile , mandando in soffitta l' AP dello Stretto, ci sono soprattutto se la città si accontenta di quella che finora è stata solo una dichiarazione d' intenti. Non a caso nei giorni scorsi a dare l' allarme è stato il segretario generale della Cisl Tonino Genovese che ha evidenziato come nel silenzio generale sia stata la parlamentare del M5S Angela Raffa a dire chiaro e tondo che il vero ostacolo all' AP dello Stretto è la Regione Calabria e che il dialogo è difficilissimo « Il territorio di Messina ha tutte le potenzialità che gli consentirebbero di "poter camminare da solo". - sostiene Genovese - Meglio piccoli e autonomi che inseriti in un' ipotesi di maggiore dimensione ed essere irrilevanti. Dagli annunci il ministro Toninelli deve passare ai fatti. Finora si sono salvaguardati interessi territoriali basati su logiche di potere contrattuale e politico e le tanto sbandierate opportunità legate agli incrementi dei traffici marittimi vanno nella direzione dei porti di Genova e Trieste e sono governate da scelte imprenditoriali di economicità e funzionalità proprie degli interessi delle società che gestiscono i trasporti delle merci". Il troppo silenzio può essere scambiato per acquiescenza e il rischio è che alla fine Messina resti con un pugno di mosche in mano.

Navi e porti green: il progetto europeo GAINN4MOS

L'obiettivo è promuovere l'utilizzo del GNL - Gas Naturale Liquefatto - come carburante a basso impatto ambientale. Il prototipo navale 'ELIO', presentato a Messina il 17 novembre 2018, è uno dei primi risultati di questo progetto europeo

Anche le navi e le infrastrutture marittime possono essere eco-friendly, riducendo le emissioni nocive di gas serra e di zolfo: questo l'obiettivo alla base del progetto europeo GAINN4MOS, partito nel 2015 e con termine nel 2019, che coinvolge il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in particolare la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne incaricato di monitorare e valutare gli sviluppi del progetto in Italia, sotto il coordinamento spagnolo della Fundaciòn Valencia Port. GAINN4MOS rientra nello schema di finanziamenti denominato Connecting Europe Facility TRANSPORT' stanziato dalla Commissione Europea e di cui è possibile prendere visione attraverso il portale INEA Innovation and Networks Executive Agency. La sfida è quella di potenziare e migliorare le reti trasportistiche ed energetiche, rendendole più smart, sicure, sostenibili. La mobilità sostenibile arriva fino al mare: il GNL come carburante La mobilità sostenibile sembra quindi allargare i propri orizzonti. Che si parli di movimenti via terra o via mare, il rapporto, spesso difficile, tra mezzi di trasporto e rispetto per l'ambiente sta subendo dei mutamenti positivi, che mirano ad una revisione e/o trasformazione di infrastrutture e sistemi ormai obsoleti in un'epoca che cerca rimedi e soluzioni efficaci contro l'inquinamento e i danni all'ecosistema e alla salute. Il progetto GAINN4MOS dove GAINN sta per Gas Innovation Network' si inserisce dunque in un articolato insieme di iniziative e programmi di sostenibilità ambientale che si sono affacciati negli ultimi anni come il protocollo firmato tra il Mibact ed Enel fatto di idee innovative che si sviluppano spesso su larga scala, come nel caso specifico. Sono 6, infatti, gli Stati membri dell'Unione Europea che aderiscono a GAINN4MOS attraverso attività di ricerca ed elaborazione di prototipi navali, concentrandosi in particolare sul carburante adoperato, il GNL Gas Naturale Liquefatto a ridotto impatto ambientale. Spagna, Croazia, Francia, Italia, Portogallo e Slovenia partecipano al progetto europeo sia agendo sulle strutture e sulle unità esistenti con interventi di retrofitting, sia studiando e realizzando nuove costruzioni. IL GNL: economico ed ecosostenibile Il GNL contribuisce in modo significativo agli obiettivi di decarbonizzazione del Pianeta. Si ottiene tramite il processo di liquefazione del gas naturale,

che, dopo essere stato estratto, viene portato ad una temperatura di -160 °C, riducendosi di volume. Una volta raggiunto lo stato liquido, può essere facilmente depositato e trasportato, anche per lunghissime distanze, fino ai rigassificatori nazionali. Viene così riportato allo stato gassoso per essere poi utilizzato per il consumo tradizionale. Ma il GNL presenta anche diversi utilizzi alternativi: può, infatti, sostituire i combustibili fossili tradizionali al fine di ridurre le emissioni di sostanze inquinanti sia nel trasporto marittimo sia in quello su strada. La diffusione del GNL è fortemente promossa dall'Unione Europea nell'ambito di disegni politici ed economici di sviluppo di sistemi non inquinanti, utilizzo di risorse rinnovabili, mobilità sostenibile. GAINN4MOS: efficientamento delle reti, riduzione dei costi, tutela del mare Nell'ambito del progetto non saranno prese in considerazione soltanto le singole unità navali, ma le intere infrastrutture portuali, da dotare di stazioni di bunkeraggio necessarie al rifornimento di GNL e di stazioni GNL break-bulking. Deposito e distribuzione del GNL costituiscono quindi il cuore degli studi ingegneristici di GAINN4MOS, insieme allo sviluppo di elaborati grafici per la costruzione di nuovi prototipi. Nello specifico il progetto prevede: attività di analisi e di ricerca; disegni costruttivi di 4 navi prototipo adeguate a GNL; 7 stazioni di bunkeraggio in porti core'. Tra le 7 stazioni, 5 stazioni prototipo a Capodistria, Genova, La Spezia, Livorno, Venezia, e 2 stazioni GNL per il trasporto convenzionale, ovvero break bulk, a Nantes-St Nazaire e Fos-Marseille. In definitiva, GAINN4MOS, mira a: ridurre l'impatto ambientale; ridurre i costi operativi; migliorare la rete delle Autostrade del Mare nei 6 stati membri aderenti; rinnovare le unità navali rendendole più efficienti e sicure. Presentato ELIO: il prototipo navale che va a GNL Le operazioni pianificate nel programma di GAINN4MOS sono solo un trampolino di lancio per ulteriori possibilità future, a cui si penserà già a partire dal 2020. Si stanno facendo ricerche e studi approfonditi per implementare al meglio le conoscenze tecniche ed economiche che riguardano il settore, verso una low carbon economy. Gli accurati studi, oltre che nelle stazioni di bunkeraggio, hanno trovato riscontro pratico nei prototipi navali, come ELIO' , presentato il 17 Novembre a Messina. ELIO è un traghetto alimentato a GNL, il primo in Italia di questo tipo e il primo ad attraversare il Mediterraneo, ed è stato progettato e costruito dalla società Caronte & Tourist'. Si tratta di un RO-pax ferry di 132 metri di lunghezza per una larghezza di 21,5 metri, che può contenere fino a 290 autoveicoli, 35 camion e 1500 passeggeri. La propulsione è bi-fuel e la velocità di navigazione è di 15 nodi.

Rita Maggi