mare, porti, trasporti e nautica da diporto

IL NAUTILUS

2017
ANNO XII n°2

€ 2,00

ISSN 1970-6367

S.C.EDITORE Soc. coop. : Direzione e Redazione Via F.lli Cervi, 2 - 72100 Brindisi Tel./Fax 0831 517420

FROM SEA FOR SEA

Molte Autorità di Sistema Portuale della penisola italiana sono state già avviate; altre stanno sistemando ancora gli organismi di governance. Si è passati da una competitività fra autorità portuali, tutte con le stesse funzioni operative, a una fra i sistemi; alcune AdSP, Trieste e Genova, sono sponsorizzate dal Governo sulla “via della seta", mentre altre si dovranno dar da fare nel mare dell’economia marittima! L’Italia turistica non è solo Firenze, Roma, Milano e Venezia; l’Italia portuale non è solo Genova, Trieste, Civitavecchia e Napoli. Da sempre, da queste pagine, abbiamo posto l’accento che la portualità e l’"economia del mare”, dipendenti ora dall’Amministrazione centrale per gli investimenti e lo sviluppo, richiedono un’attenzione più puntuale da parte delle Istituzioni, se si vuole creare le condizioni di contesto per un reale sviluppo di un territorio che da sempre ha riposto nel porto e con il porto la sua crescita economica. Nell’attuale situazione finanziaria-economica-occupazionale, in cui l’Italia si trova con vincoli di bilancio e di spesa, la nuova “portualità”italiana, quella delle AdSP, che richiede investimenti, incentivi fiscali e burocrazia semplificata, sa di dover competere con altri settori come quelli delle infrastrutture e dei trasporti (ferroviario, aereo e stradale), la sanità, assistenza, industria e artigianato. Le Istituzioni del Paese e i decisori devono (i più rappresentativi), dovranno (quelli senza rappresentanza) effettuare delle scelte in condizioni di risorse scarse. E allora ci si chiede: i porti sono strategici per un paese? Se sì, quali? Se no, quali? Tralasciando le domande retoriche, un “sistema portuale” svolge un ruolo significativo, sia in termini economici assoluti, sia come punto d’accesso per l’approvvigionamento di materie prime e per la commercializzazione di prodotti finiti. Le navi, infatti, attori essenziali per un porto, movimentano più del 60% dello import nazionale e più del 45% dell’export complessivo; mentre sui flussi merceologici extra UE, i vettori marittimi movimentano più dell’ottanta percento delle movimentazioni totali.

Il Direttore

Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Porto di Venezia	pag.2
Porto di Ancona	pag.3
Porto di Trieste	pag.4-5
Porto di Savona	pag.7
Porto di Livorno	pag.9
Progetti Mit	pag.11
Porto Torres	pag.11

www.ilnautilus.it

SPECIALE PORTO DI TRIESTE

L’Adsp del Mar Adriatico Meridionale presenta la candidatura per o Por Fesr 2014-2020

L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha presentato formale proposta di candidatura progettuale per la Linea di Azione 7.4 del POR Puglia FESR-FSE 2014 -2020, per la selezione degli interventi da ammettere a finanziamento nell’ambito dell’Asse prioritario VII – Azione 7.4 “Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale”.
Coerentemente con gli obiettivi specifici di quest’ultima, sono stati presentati progetti di potenziamento delle infrastrutture e delle attrezzature portuali, con specifico riferimento alle azioni di adeguamento ai migliori standard ambientali e operativi delle banchine e dei fondali dei cinque porti afferenti la circoscrizione dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli.
Alla base di questa programmazione vi è l’importante attività di studio dei fondali e delle caratteristiche dei sedimenti presenti nei rispettivi porti, condotta con la collaborazione attiva dell’ISPRA, di ARPA PUGLIA e delle Università baresi. Tale attività di indagine ha consentito di individuare modalità di intervento rispettose delle normative ambientali vigenti ed orientarle alla massima attenzione verso l’ambiente marino su cui si intende intervenire.
La progettualità che AdSP MAM chiede di ammettere a finanziamento, per un importo di circa 30 milioni di Euro, riguarda fondamentalmente gli interventi di dragaggio e approfondimento dei fondali dei cinque porti, nonché i programmi per la gestione dei sedimenti estratti, al fine di migliorare le profondità operative incrementandone le performance e quindi l’offerta commerciale.
Si tratta della prima uscita congiunta dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, in termini di progettualità e di interventi indispensabili, secondo una prospettiva strategica di effettiva competitività dei cinque scali, in una visione d’insieme del territorio della circoscrizione portuale, che per la prima volta, risulta essere unitaria e sovrapponibile, in accordo con le linee guida della legge di riforma della governance portuale.
Il sistema gestito attualmente dalla AdSP MAM rappresenta un polo marittimo polifunzionale di area vasta, al servizio diretto dell’economia del territorio e funzionale ad attività logistiche di connessione fra l’Europa continentale e le aree dei Balcani, dell’Asia occidentale e dell’ l’estrema propaggine sud-orientale dell’Europa. Sul piano commerciale, la neonata Autorità di sistema portuale è il cluster con il maggior numero di scali e una portata di circa 20 milioni di tonnellate di traffico merci e 3 milioni di passeggeri movimentati.

Salvatore Carruezzo

Oltre 3 milioni di euro per il porto di Venezia dall'Unione Europea

L'Unione Europea ha approvato lo stanziamento dei fondi a sostegno delle infrastrutture europee. Il porto di Venezia si e` aggiudicato 2 progetti tra i 13 approvati per l'Italia nell'ambito del banco 2016 della Connecting Europe Facility (CEF), su un totale di 349 presentati. Inoltre sono stati selezionati 35 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico- Ionico" (ADRION), di cui 2 riguardano l'Autorita` di Sistema Portuale. Il contributo per il porto di Venezia ammonta a 3,25 milioni di euro che consentiranno di potenziare i traffici e le infrastrutture dello scalo lagunare.

In particolare oltre 2.6 milioni di euro sono stati approvati nell'ambito delle Autostrade del Mare (MOS) e serviranno per co-finanziare la realizzazione della seconda darsena del Terminal di Fusina (gestito da Venice Ro-Port Mos), e studi per migliorarne l'accessibilita` nautica e lo sviluppo del corridoio Adriatico in collaborazione con RAM (Rete Autostrade Mediterranee). L'UE ha infatti valutato positivamente i recenti sviluppi del terminal di Fusina e apprezzato il suo ruolo quale snodo cruciale dell'Autostrada del Mare Patrasso-Venezia, ma anche le sue connessioni intermodali fino al nord Europa. Potenziare le capacita` del terminal e la sua accessibilita` nautica sono le motivazioni rilevate dalla Commissione nel concedere il cofinanziamento che consentira` di raddoppiare la capacita` del terminal entro 2020.

Il Coordinatore del Progetto e` l'Autorita` di Sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale assieme agli altri partner Venice Ro-Port MoS, Autorita` Portuale di Patrasso, Rete Autostrade Mediterranee, Grimaldi Euromed, Kombiverkehr che negli ultimi anni hanno dimostrato di saper valorizzare un'infrastruttura portuale all'avanguardia con linee dirette, collegamenti intermodali, nuovi traffici ro-ro e, recentemente, anche l'apertura di un nuovo traffico nel settore automotive. Il valore complessivo dell'investimento pubblico-privato e` di oltre 10 milioni di euro (co-finanziati al 30%). Il secondo progetto co-finanziato dall'UE si chiama URSA MAJOR NEO e vede come capofila il Ministero dei Trasporti tedesco assieme a quello italiano ed olandese. Il progetto mira allo sviluppo di una piattaforma ITS (Intelligent Transport Services for road) a livello europeo per il miglioramento della gestione del traffico stradale lungo i corridoi multi-modali europei con l'obiettivo di integrare i sistemi informativi dei diversi soggetti coinvolti. In questo progetto si inserisce anche l'attivita` del Porto di Venezia per un budget complessivo di 480 mila euro per il miglioramento dell'accessibilita` stradale dello scalo. Il valore totale del progetto (per Italia, Germania e Olanda) e` di quasi 150 milioni di euro co-finanziati al 20% dall'UE.

Da ultimo, ma non meno importante, il porto di Venezia si aggiudica anche 2 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (ADRION).

I progetti che prevedono azioni di sviluppo a favore del porto di Venezia si intitolano "New Brain" e "Supair", entrambi avranno una durata di due anni e mezzo e mirano a promuovere la cooperazione tra porti nell'area Adriatico-Ionica. Budget totale per il porto di Venezia pari a 360 mila euro per lo sviluppo di nuove catene logistiche multimodali ed il miglioramento della sostenibilita` dei servizi di trasporto merci.

Francesca Cuomo

IL NAUTILUS
www.ilnautilus.it

PERIODICO BIMESTRALE

Reg. e Aut. Tribunale di Brindisi
n° 8/06 del 22/03/06
R.O.C. n°14251 del 04/05/2006

Proprietario-Editore
S.C. EDITORE soc.coop.
www.sceditore.it

Direttore Responsabile
SALVATORE CARRUEZZO
Direttore Scientifico
ABELE CARRUEZZO

CapoRedattrice
FRANCESCA CUOMO

Servizi fotografici
Simone Rella
Giovanni Botrugno

Collaborano
Michele Puca
Matteo Bianchi
Francesco De Giosa
Donato Caiulo
Giovanna Lodato
Cesare Bechis
Stefano Carbonara
Antonio Bufalari

Redazione
via F.lli Cervi n° 2
72100 Brindisi
Tel./Fax 0831517420
E-mail salvatore.carruezzo@email.it

Testata giornalistica convenzionata con
Università Cattolica di Milano
per il servizio Stage & Placement.
Per informazioni:
francesca.cuomo@ilnautilus.it

Realizzazioni grafiche a cura di:
GRAFIKA

E' vietata la riproduzione dei contenuti, anche parziali, senza l'esplicita autorizzazione dell'editore.

ABBONAMENTO
Dal 31/01/07 è possibile ricevere i sei numeri annui de IL NAUTILUS al costo di 18€. Per sottoscrivere l'abbonamento è sufficiente effettuare il versamento su c/c n. 75543199 intestato a S.C.Editore Soc. Coop. Per ulteriori informazioni Tel./Fax 0831517420 oppure direttore@ilnautilus.it

Traghetti - Ro/Ro
Assistenza navi Crociera
Escursioni in Puglia
Banchine riservate
Servizi in tutta la Puglia
LLOYD'S Sub-Agency

TITI SHIPPING
maritime agency since 1848

Brindisi
Vico Dè Lubelli, 8
Ph. +39.0831.523514
Fax. +39.0831.521036
www.titishipping.it

Approvato il primo Pot per l'Adsp del Mar Adriatico Centrale

Nella seduta del 27 giugno 2017 il Comitato di Gestione dell'ADSP del Mare Adriatico Centrale ha approvato il Piano operativo triennale di sistema 2017-2019. Per la prima volta i sei porti principali del medio adriatico (Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona) vengono considerati come unico sistema coordinato, da sviluppare secondo linee guida comuni.

Il Piano si struttura su quattro linee guida principali: sviluppo delle infrastrutture portuali e delle connessioni retroportuali, sostenibilità, innovazione tecnologica e, ultimo, ma più importante, la governance. Lo sviluppo delle infrastrutture riguarda in particolare la questione dei dragaggi e le connessioni alle reti di trasporto, priorità assolute per cogliere le opportunità di crescita dei traffici.

Per raggiungere tale obiettivo viene data particolare enfasi al gioco di squadra istituzionale, fattore chiave per assicurare che il complesso processo decisionale sia sempre più orientato alle tempistiche oggi richieste da un mercato fortemente competitivo.

La cooperazione istituzionale viene estesa ai sistemi logistici del centro Italia, inclusi i porti tirrenici, nell'ottica di cogliere i flussi di traffico intra-mediterranei che attraversano il Paese.

Innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale e sociale vengono inserite come priorità orizzontali per tutto il sistema portuale: l'info-strutturazione degli scali è finalizzata a migliorare la qualità dei servizi per merci e passeggeri, mentre la sostenibilità ambientale viene considerata fattore di competizione dei porti contemporanei, anche in coerenza con le evoluzioni normative nazionali e comunitarie che introdurranno entro il 2020 normative più restrittive per il settore marittimo e portuale.

Analogamente, il dialogo porto-città viene promosso per favorire l'apertura degli scali verso la comunità locale, promuovere la conoscenza del ruolo dei porti nel benessere del territorio di riferimento e condividere le scelte di sviluppo e l'impegno per la tutela dell'ambiente.

"Il Piano Operativo Triennale approvato dal Comitato di gestione – ha dichiarato il Presidente Rodolfo Giampieri – definisce lo sviluppo dei porti dell'Adriatico centrale secondo priorità contemporanee e fortemente aderenti agli stimoli degli operatori degli scali.

La forte attenzione sulla governance, sulla sostenibilità e sull'innovazione tecnologica non sono soltanto scelte coerenti con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e con la legge di riforma del sistema portuale italiano, ma anche frutto dell'esperienza di questi 5 mesi di lavoro. In questi tre anni intendiamo recuperare e sviluppare il potenziale dei porti del Medio Adriatico, soprattutto di quelli afflitti da troppo tempo dai problemi dei dragaggi.

Ambiente, dialogo porto-città e innovazione tecnologica sono gli strumenti per accompagnare lo sviluppo delle infrastrutture dei porti in un'ottica di coesione con il territorio, favorendo la competitività delle imprese e l'aumento dei posti di lavoro".

Salvatore Carruezzo

THESI s.r.l. - Centro di Formazione per il Personale Marittimo
Riconosciuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Italiano
Comando Generale delle Capitanerie di Porto
e dalla Maritime and Coastguard Agency U.K. (M.C.A. - U.K.)
Via Martino Colonna, 93 - 70042 Mola di Bari (BA) - Italy
Tel./fax 080- 474 65 15 - P.I. 06316980728
web: www.thesiconsulting.com - mail: info@thesiconsulting.com

ELENCO CORSI - ANNO 2017
PACCHETTO BASIC TRAINING + ANTINCENDIO AVANZATO + SSA5
PACCHETTO BASIC TRAINING + ANTINCENDIO AVANZATO + SSA14
AGGIORNAMENTO CORSI BASE
AGGIORNAMENTO ANTINCENDIO AVANZATO
H_2S IDROGENO SOLFORATO
ADDESTRAMENTO BASE SU NAVI CHIMICHIERE E PETROLIERE
ADDESTRAMENTO BASE SU NAVI GASIERE
ADDESTRAMENTO AVANZATO SU NAVI PETROLIERE
ADDESTRAMENTO AVANZATO SU NAVI CHIMICHIERE
ADDESTRAMENTO AVANZATO SU NAVI GASIERE
CRUDE OIL WASHING - INERT GAS SYSTEM
HIGH VOLTAGE TECNOLOGY (LIVELLO OPERATIVO)
HIGH VOLTAGE TECNOLOGY (LIVELLO DIRETTIVO)
RADAR OSSERVATORE NORMALE
RADAR A.R.P.A.
RADAR A.R.P.A. - BRIDGE TEAMWORK - SEARCH AND RESCUE
LEADERSHIP & TEAMWORK (OPERATIVO)
E.C.D.I.S. "GENERICO" apparati utilizzati Transas
E.C.D.I.S. "TYPE SPECIFIC" apparati utilizzati Furuno
BRIDGE TEAM MANAGEMENT & SHIP HANDLING
USO DELLA LEADERSHIP E CAPACITA' MANAGERIALI (DIRETTIVO)
PREPARAZIONE ESAMI M.A.M.S. (CON RILASCIO ATTESTATO PROVE PRATICHE)
S.S.O. (SHIP SECURITY OFFICER)
C.S.O. (COMPANY SECURITY OFFICER)
P.F.S.O. (PORT FACILITY SECURITY OFFICER)
AGGIORNAMENTO CORSI ISPS
SSA5 - INDOTTRINAMENTO ALLE ATTIVITÀ DI SECURITY PER IL PERSONALE MARITTIMO
SSA14 - ADDESTRAMENTO PER MARITTIMI DESIGNATI A SVOLGERE COMPITI DI SECURITY
CORSO DI FORMAZIONE PER FORMATORI
ISTRUZIONE E ADDESTRAMENTO PER IL PERSONALE IN SERVIZO SU NAVI PASSEGGERI
AGGIORNAMENTO NAVI PASSEGGERI
PMR-1 (ASSISTENZA - PERSONE A MOBILITA RIDOTTA)
PMR-2 (GESTIONE EMERGENZE - PERSONE A MOBILITA RIDOTTA)
GMDSS R.O.C. - RESTRICTED OPERATOR'S CERTIFICATE (U.K.- M.C.A.)
GMDSS G.O.C. - GENERAL OPERATOR'S CERTIFICATE (U.K.- M.C.A.)
SHIP SAFETY OFFICER (U.K. - M.C.A.)

PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI: TEL./FAX 080 474 65 15
MAIL: INFO@THESICONSULTING.COM

Porto di Trieste: emanato il decreto per i Punti Franchi

Punto di svolta per il porto di Trieste: lo scalo ha finalmente un decreto che consente di gestire con chiarezza i suoi punti franchi. Il ministro dei Trasporti e delle infrastrutture Graziano Delrio ha firmato a Trieste, presso la sede della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il decreto attuativo sui punti franchi, alla presenza della presidente Debora Serracchiani e del presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino.

"E` una data epocale" – afferma D'Agostino – "perche´ in meno di un anno abbiamo reso operativo uno strumento che per 23 anni nessuno ha avuto la forza, ma soprattutto la voglia, di portare a compimento. Convegni, proclami e strumentalizzazioni sull'argomento, ma nessun atto concreto. Solo grazie al lavoro sinergico svolto assieme alla presidente della Regione Debora Serracchiani, all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e al Governo, si e` arrivati a una svolta definitiva sull'annosa questione del Porto Franco Internazionale di Trieste.

La mancanza di un testo normativo sull'argomento, previsto gia` dalla precedente legge di riforma sui porti (L.84/94) ma mai realizzato, ha comportato che la gestione dei punti franchi si sostenesse fino ad oggi, grazie alla collaborazione tra le Amministrazioni coinvolte nella gestione dello scalo. Naturalmente una situazione come questa non e` riuscita a determinare l'effettivo sviluppo delle enormi potenzialita` che questo regime comporta. Oggi si apre una nuova era per il porto e per Trieste."

Con l'emanazione del nuovo decreto - previsto dal Decreto legislativo del 4 agosto 2016, che ha creato le nuove Autorita` di Sistema Portuale - si semplifica la gestione dei punti franchi, rendendoli piu` efficienti e piu` funzionali alle sfide globali che in questa fase storica il porto di Trieste e` chiamato a sostenere.

Dettaglio di rilievo e` che, a differenza delle proposte passate, il presente decreto ha riconosciuto in modo organico l'attuale vigenza della normativa internazionale che caratterizza i punti franchi triestini, ma soprattutto ha evidenziato come l'Italia sia ancora impegnata nel rispetto della volonta` del legislatore internazionale. Non a caso i richiami espliciti del decreto all'Allegato VIII del Trattato Internazionale di pace del 1947, al memorandum di Londra del 1954, ai decreti del commissario del Governo del 1955 e del 1959, testimoniano da parte governativa la vocazione internazionale dello scalo giuliano, come unicum nel panorama del nostro paese.

Tra i contenuti salienti del decreto, l'attribuzione all'AdSP del Mare Adriatico Orientale del potere di modificare l'area dei punti franchi.

E' di certo la novita` piu` importante, che attualizza i principi contenuti nell'Allegato VIII del Trattato di pace agli artt.18-20: il nuovo decreto prevede che tale valutazione sia in capo al presidente del porto, quale soggetto istituzionalmente deputato alla gestione dei punti franchi.

L'Autorita` avra` anche il potere di autorizzare le attivita` di manipolazione e trasformazione industriale delle merci nei punti franchi, fornendo assistenza tecnica agli investitori. Potra` inoltre riorganizzare le aree del Porto Franco per rispondere alle molteplici esigenze del commercio internazionale, prevedendo l'individuazione di aree specifiche da destinare alle attivita` industriali quali stoccaggio, manipolazione, trasformazione, e di aree in cui concentrare le attivita` del settore logistico legate al transito della merce.

Importante il riferimento allo sviluppo ferroviario con l'attribuzione all'Authority del compito di potenziare i collegamenti ferroviari e di vigilare sul rispetto delle regole di utilizzo delle infrastrutture.

Infine non potevano mancare i compiti della promozione internazionale e della gestione della formazione, aspetti che rivestiranno un'importanza cruciale per il rilancio in chiave innovativa dei punti franchi triestini.

"Il Porto Franco ha quasi 300 anni" - conclude D'Agostino – "ma con questo decreto lo abbiamo riportato a nuova vita. Ora potremo dare certezze agli investitori internazionali e far diventare questo status una leva strategica da integrare con i poteri di pianificazione e i compiti di promozione propri dell'ente per un vero decollo del porto e del suo sistema logistico in ambito internazionale.

Penso soprattutto agli sviluppi della Via della Seta, da oggi potremo giocare un ruolo finalmente decisivo: non saremo piu` solo un porto, ma un nodo chiave delle catene logistico industriali globali".

Salvatore Carruezzo

A Trieste 80 milioni di euro per la progettazione europea

Sono 80 i milioni di euro di budget, con un cofinanziamento variabile da progetto a progetto tra il 20 e il 100%, pari a circa 15 milioni di euro messe a disposizione dell'Autorità si sistema portuale del Mar Adriatico orientale per il settore della progettazione europea.

Ampio il ventaglio dei programmi di finanziamento a cui l'Authority e` riuscita ad attingere: CEF (Connecting Europe Facilities), Horizon 2020, Interreg Med, Interreg Spazio Alpino, Interreg Central Europe e Interreg ADRION.

Sono invece ben 9 i progetti di cui l'Ente e` attualmente partner: dalle infrastrutture (NAPA4CORE e Adri-Up) alla mobilita` sostenibile per i crocieristi (LOCATIONS), dall'ICT (PORTIS) alla progettazione di misure per la sostenibilita` ambientale (SUPAIR, TalkNET), dallo studio per ottimizzare il trasporto ferroviario (AlpInnoCT, ISTEN) a quello per rendere piu` efficiente la collaborazione tra i diversi stakeholder portuali (Clusters 2.0). Sono attualmente in fase di valutazione anche altri 5 progetti.

Per il presidente Zeno D'Agostino: "Rafforzare il settore della ricerca attraverso i finanziamenti comunitari, nazionali e regionali e` una priorita`.

In un porto competitivo serve una strategia che non valorizzi solo lo sviluppo delle infrastrutture, ma anche i settori della conoscenza e dell'innovazione, nonche´ il dialogo continuo con gli enti di formazione e ricerca del territorio. Oggi si e` competitivi solamente se si e` in grado di seguire l'evoluzione tecnico organizzativa del mercato. Ecco perche´ negli ultimi anni abbiamo investito nel campo della ricerca e sviluppo, potenziando il settore interno ad essa dedicato anche attraverso le recenti nuove assunzioni di giovani brillanti ricercatori. I progetti finanziati sono solo il risultato piu` evidente di questa strategia, che si completa con un lavoro continuo di innovazione e progettualita` logistica condiviso con gli operatori del porto e dell'industria del territorio. Questo oggi fa la differenza per uno scalo come il nostro, ed i risultati in termini di aumento della competitivita`, di traffici, di occupazione e di valore creato ne sono la concreta testimonianza".

Francesca Cuomo

Adriafer investe in risorse umane e tecnologia a Trieste

"Se lo sviluppo e il recupero della vocazione ferroviaria del porto sta dando questi risultati, lo dobbiamo anche all'ottimo lavoro che sta facendo Adriafer, nostra punta di diamante". Questo il commento di Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority giuliana e neo eletto presidente di Assoporti, a conclusione dell'assemblea della societa` posseduta al 100% dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale, svoltasi alla Torre del Lloyd. Adriafer, titolare della manovra ferroviaria nell'ambito portuale, e operatore di manovra per i treni da Villa Opicina all'Interporto di Trieste e viceversa, sta vivendo un momento di grande crescita, come testimoniano i numeri del traffico ferroviario che sommano un totale di 7.401 treni manovrati nel 2016.

Tra gli argomenti all'ordine del giorno, l'assemblea ha discusso ed approvato il bilancio 2016, che si e` chiuso con un conto economico positivo di 14.000 Euro. I ricavi lo scorso anno sono ammontati a 5.365.000 Euro, mentre nel 2015 erano stati pari a 2.812.000 (+91%). Il dato dei ricavi va in parallelo all'incremento delle attivita` della societa` come gestore unico della manovra ferroviaria in Porto, a Trieste Campo Marzio nei raccordi del Porto Industriale e all'Interporto di Trieste. I dati del 2016 sono particolarmente importanti, perche´ ottenuti pur avendo ridotto del 20% i prezzi dei treni manovrati con tirata unica. Soddisfatto dei risultati Giuseppe Casini, amministratore unico della societa`, che ha commentato: "Il risultato di bilancio positivo e` particolarmente significativo per Adriafer, che ha la missione di gestire i servizi ferroviari con criteri di economicita`, efficienza e neutralita`, riducendo il piu` possibile i prezzi, ma garantendo ugualmente un bilancio positivo". I valori sintetizzati nel bilancio 2016 richiedono almeno un paio di focus ulteriori. Il primo elemento da sottolineare ha a che fare con la capacita` della societa` di generare crescita economica e, in pari tempo, posti di lavoro.

Sono infatti quasi raddoppiati gli addetti: oggi Adriafer e` operativa con 81 agent, mentre nel 2015 erano 42, obiettivi maturati anche grazie a un positivo rapporto con le organizzazioni sindacali.

In secondo luogo, va richiamato un elemento che punta direttamente alla possibilita` di creare ulteriore sviluppo futuro, con forti investimenti in mezzi e tecnologie. Un piano che tende a ribadire il primato di Trieste non solo in termini di traffico ferroviario, ma soprattutto per efficienza, attenzione alla sicurezza e capacita` di innovazione del sistema. Parliamo del noleggio di nuovi locomotori di adeguata potenza e della revisione del parco mezzi a disposizione, che saranno migliorati nelle prestazioni e su cui verranno installati i piu` avanzati dispositivi di sicurezza, in funzione dell'iscrizione al RIN (Registro Immatricolazione Nazionale, tenuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria). Proprio in questi giorni e` stato consegnato il primo dei quattro locomotori che Adriafer fara` revisionare entro i primi mesi del 2018. Il valore dei 7 locomotori posseduti va aggiunto al patrimonio netto della societa`, che consiste in 1 milione di euro.

Da sottolineare che Adriafer ha iniziato il percorso per la certificazione come Impresa Ferroviaria presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, sulle tratte interessanti il Sistema Portuale (Trieste Campo Marzio – Villa Opicina; Trieste Campo Marzio – Servola - Aquilinia; Trieste Campo Marzio – Monfalcone – Cervignano; Villa Opicina – Monfalcone – Cervignano). L'importante iter di certificazione dovrebbe concludersi a breve, permettendo alla societa` di cominciare a operare sulle linee come Impresa Ferroviaria con i primi treni a trazione diesel e, successivamente, noleggiare locomotori elettrici di adeguata potenza, con cui poter lavorare da gennaio 2018.

Francesca Cuomo

Utile di 14 milioni di euro per l'Authority dell'Adriatico orientale

Il documento contabile dell'Autorità di stilema portuale dell'Adriatico Orientale e` stato approvato all'unanimita` e presenta un avanzo di amministrazione di euro 14.355.102.

Tale risultato positivo contribuira`, insieme ad altre fonti di finanziamento esterne, al sostenimento del piano di sviluppo del porto di Trieste, che prevede importanti interventi contenuti nel Piano Operativo Triennale dell'Authority. L'avanzo di parte corrente, pari ad euro 11.026.000, verra` anche utilizzato per dare copertura agli investimenti con fondi propri. "Questi numeri sono il frutto di una gestione armonica e virtuosa di tutti gli elementi che compongono l'Autorita` di Sistema. Dati positivi che si aggiungono alla creazione di occupazione e di valore per l'intero scalo giuliano, in cui le sue societa` partecipate hanno un ruolo di primo piano", ha commentato il presidente Zeno D'Agostino.

Il Bilancio 2016 si e` chiuso con un margine operativo lordo di 23.765.038 euro, con un aumento dei ricavi di circa il 3,43% in piu` rispetto al 2015. Nel frattempo continua la performance positiva del traffico ferroviaria nello scalo giuliano: piu` di 2000 i treni movimentati tra gennaio e marzo 2017, con un aumento del 20,06%. "Segno che Trieste – ha commentato il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino – ha la ferrovia nel DNA e qui sta la sua forza. Dal 2015 ad oggi abbiamo fatto grandi progressi in questo settore grazie all'ottimizzazione della manovra ferroviaria, all'investimento sui locomotori, sul personale e sull'infrastruttura esistente che ha ancora ottimi margini di crescita. Tutto cio` ha favorito la nascita di nuovi collegamenti ferroviari, soprattutto a livello internazionale, impensabili fino a due anni fa".

Per quanto riguarda la movimentazione delle merci, se da un lato nei primi 3 mesi del 2017 vi e` stata una leggera flessione pari al -2,10% sui volumi totali con 14.489.433 tonnellate (dato collegato alle rinfuse liquide, e dovuto ad alcune operazioni programmate di manutenzione ordinaria al Terminal marino della SIOT), numeri molto positivi si registrano invece nelle principali categorie merceologiche, che confermano la crescita ormai consolidata di alcuni traffici, tra cui spicca una buona ripresa del settore container con 137.220 TEU movimentati nel primo trimestre 2017 e una crescita del14,02%. Da evidenziare un incremento anche per le merci varie (+5,75%) e per il comparto RO-RO con 74.358 unita` transitate (+2,21%). Un buon dato generale quindi, ad eccezione delle rinfuse solide che segnano un -34,14%. Passando al dettaglio del singolo mese di marzo 2017 e confrontandolo con lo stesso mese del 2016 e` di nuovo il container a registrare la migliore performance. Nel solo mese di marzo si registra una movimentazione di 55.257 TEU con una variazione positiva di circa il 20%, che si aggiunge al + 6% di febbraio ed al + 22% di gennaio. Escludendo la flessione delle rinfuse solide (-27,08%) si evidenziano incrementi del +10,57% per le merci varie e del +3,89% per il comparto RO-RO.

"Il container nel 2017 sta dando grandi soddisfazioni al porto di Trieste, trainato dall'incremento dei nuovi servizi marittimi intercontinentali e dai nuovi servizi intermodali internazionali con Est Europa, Germania ed Austria: si e` entrati in un circolo virtuoso che comincia a dare i suoi ottimi frutti" - ha concluso D'Agostino. "I dati delle principali categorie merceologiche sono tutti molto positivi e ci aspettiamo ulteriori aumenti dei traffici nei prossimi mesi viste le dinamiche che si sono attivate tra i nostri terminalisti e le principali compagnie marittime nell'ultimo periodo".

Salvatore Carruezzo

Il Gas Naturale Liquefatto e la strategia europea e nazionale

L'unione dei popoli, nella prospettiva degli Stati federali dell'Europa, è ancora una strada lunga da percorrere; l'unione monetaria con le sue tante controverse sta gestendo un mercato europeo unificato, generando una Europa frammentaria economicamente detta a "due velocità". Oggi, dopo le reti trasportistiche, nelle tre modalità (ferro-strada-mare), si parla di "energy union". Con la Direttiva 2014/94/Ue, le iniziative europee, ma anche italiane, per la promozione del GNL si intensificano e fanno parte di una strategia energetica ed ambientale della Ue, per realizzare il piano della "energy union" varato nel febbraio 2015. Dotare l'Europa di energia sicura, competitiva e capace di realizzare la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio, sono gli obiettivi strategici futuri del piano dell'unione energetica. Ed ancora, diversificare le fonti di energia, un uso migliore e più efficiente dell'energia prodotta all'interno dell'Ue, integrazione del mercato interno, sostituire combustibili più inquinanti, pieno appoggio al protocollo di Parigi (dicembre 2015) sul cambiamento climatico del pianeta. Tutto questo fa assumere un ruolo strategico per la diffusione di GNL, sia per la produzione di elettricità e di calore, sia per gli usi diretti come combustibile nei trasporti, compresa la filiera di piccola scala (Small Scale GNL). L'importazione di GNL via nave è dimostrato che permetta una controllata capacità di approvvigionarsi, unitamente ai giacimenti locali e impianti di biogas, ne aumenta la flessibilità, riducendo i rischi di scarsità e discontinuità delle importazioni. Ora, l'Unione Europea, essendo il più grande importatore di gas naturale al mondo, gasdotti che legano il paese produttore con quello consumatore, ha bisogno di diversificare gli approvvigionamenti per maggiore flessibilità e controllo dei prezzi; per questo la modalità d'importare gas via nave favorisce la concorrenzialità nei prossimi anni, garantendo sicurezza nei tempi e competitività economica, anche a fronte di una offerta superiore alla domanda. Infatti, la disponibilità di gas naturale liquefatto nel mondo è ampia e si prevede una significativa crescita nei prossimi anni. Sono disponibili, oggi, trentanove impianti di liquefazione nel mondo con una capacità totale superiore ai 300 milioni di tonnellate; altri undici grandi progetti sono in fase di realizzazione (8 in Australia e Stati Uniti, due in Indonesia e uno in Russia) e questo non farà altro che causare una significativa sovraccapacità. Una corsa a realizzare impianti importanti e mentre l'Italia firmava il piano "energy union" l'anno scorso, entravano in funzione i due rigassificatori nel Mar Baltico, in Polonia ed Estonia, riducendo la dipendenza di questi Paesi dalle forniture russe. Nello stesso periodo, iniziavano le esportazioni di gas dalla Grecia alla Bulgaria e l'attraversamento del nuovo Canale di Panama da parte delle prime grandi navi metaniere, che dalle coste atlantiche rifornivano il mercato asiatico in concorrenza con i produttori del Medio Oriente, dell'Australia e dell'Indonesia. Sappiamo che il mercato del gas rifornito via mare, dà una certa possibilità di arbitraggio del prezzo in tempo reale, con carichi che sono acquistati anche quando la metaniera è già in viaggio; basti pensare alla politica degli approvvigionamenti dei due hub europei, l'olandese TTF e l'inglese NBP, ora in conto Brexit, che sta determinando le varie contrattazioni a medio e lungo termine. In Italia, l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il servizio idrico (AEEGSI) è alle prese per una politica sostenibile per determinare le tariffe più eque per i consumatori finali. La flotta di metaniere si sta espandendo con le sue 410 unità (2015) e 27 nuove aggiunte (2016) con ordinativi registrati di altre ventiquattro metaniere (2016-2017). Per una politica di "sostenibilità ambientale", l'Ue va predicando i vantaggi ambientali dell'utilizzo del metano in sostituzione di altri combustibili fossili per produrre elettricità e calore oltre all'utilizzo come combustibile per la navigazione marittima e interna ed in prospettiva per il trasporto ferroviario e aerospaziale. Le iniziative in questo senso sono state assunte dall'IMO e la più importante riguarda l'istituzione delle ECA (Emission Controlled Area): zone di mare nelle quali sono obbligatori limiti stringenti di emissioni inquinanti. Dal primo gennaio 2015, in queste aree è vietato l'utilizzo di combustibili marittimi con tenore di zolfo superiore allo0,1%. Gli armatori si sono adeguati usando gasolio super raffinato (già obbligatorio sotto costa) o installando sistemi di pulizia dei fumi (Scrubber), oppure utilizzando GNL come carburante alternativo. In Italia, per salvaguardare l'ambiente del Mar Adriatico e dello Ionio, mari chiusi all'interno di un altro mare chiuso come il Mediterraneo, il Parlamento propose di anticipare l'entrata in vigore dei limiti IMO per tutti i mari italiani: la proposta prevedeva il passaggio allo 0,1% per l'Adriatico e Ionio dal primo gennaio 2018 e per gli altri dal primo gennaio 2020, a condizione che gli Stati membri della Ue prospicienti le stesse zone di mare accettassero l'applicazione di tenori di zolfo uguali o inferiori. Ancora una volta, gli armatori intervengono nel rispetto dell'ambiente marino. Il Gruppo Carnival ha annunciato al mercato l'ordine di quattro navi da crociera per la controllata Costa, da 180 mila tonnellate di stazza, che saranno alimentate da dual fuel GNL e bunker marino. Le prime due navi di queste opereranno anche nel Mediterraneo dal 2018 e quindi dovrà essere predisposta una logistica adeguata per il loro rifornimento, che richiede 3.200 metri cubi di GNL per crociera/settimanale. Anche la MSC ha comunicato la costruzione di quattro navi dual fuel della stessa stazza. Nel dubbio che non si possa fare in tempo per realizzare depositi costieri, si sta pensando, per i primi tempi, a un rifornimento tipo "ship to ship", attingendo da rigassificatori adeguati. Si pensa possano soddisfare al caso, quelli in costruzione di Malta, per produrre elettricità, e di Gibilterra della Shell con annessa bettolina. Nel campo marittimo, i traghetti saranno i principali utilizzatori di GNL nei prossimi anni, perché navigando molto sotto costa sono obbligati ad impiegare carburanti meno inquinanti, con un tenore di zolfo dello 0,1%, ma molto costosi. Un altro settore marittimo di grande interesse per l'uso di GNL è quello della pesca, perché potrebbe sfruttare anche le frigorie liberate dall'uso di metano liquido e congelare o comunque mantenere freddo il pescato per periodi giusti per le varie lavorazioni successive. Si sta studiando la migliore posizione per il serbatoio di GNL a bordo dei pescherecci, considerato il poco spazio a disposizione. In altri paesi, i pescherecci si riforniscono di GNL da camion a bordo molo. Nel porto di Livorno è stato sperimentato con successo l'uso di GNL nelle gru di movimentazione di container per il scarico/carico delle navi. Come pure si sta pensando l'uso di GNL per il "cold ironing"; cioè un sistema per rifornire di elettricità le navi ancorate in porto o presso le coste e che non possono produrla con propri motori per motivi di tutela dell'atmosfera. Viste le grandi dimensioni delle navi attuali e strutture non adeguate all'interno dei porti, fanno declinare l'iniziativa a favore di piccole turbine alimentate a GNL. Parla ancora italiano, un progetto innovativo dell'uso di GNL, miscelato con ossigeno liquido, per la propulsione dei vettori spaziali; la società Avio aerospazio, in collaborazione con l'Università La Sapienza di Roma, sta studiando questo nuovo carburante per le attività di posizionamento dei satelliti geostazionari.

Abele Carruezzo

Firmato l’atto per il Nuovo Multipiano del Terminal Auto Ro-Ro Savona

E’ stato firmato, tra l'ADSP del Mar Ligure Occidentale e la società terminalistica Savona Terminal Auto Srl l’atto di sottomissione che precede di due mesi l’inizio dei lavori per la realizzazione del nuovo Multipiano che integra la struttura già in concessione e prevede la sistemazione delle aree scoperte a cornice. Oltre 9 milioni di euro l’investimento a carico di Savona Terminal Auto per la costruzione del parcheggio a più piani, indispensabile per far fronte alla maggiore operatività richiesta al terminal a fronte dell’aumento dei traffici del settore Ro-Ro nell’area portuale savonese. L’atto è propedeutico alla stipula del contratto di concessione che comprenderà i predetti investimenti unitamente all’esistente deposito multipiano e alle aree attualmente oggetto di licenze di concessione demaniale, in quanto costituenti un unico terminal (scadenza della concessione 7 febbraio 2041).

Francesca Cuomo

Esplorando lo scenario dello shipping

Il porto, in tutto il mondo, è considerato come un'industria in senso stretto; come uno strumento/sistema moltiplicatore d'investimenti con ricadute positive sul territorio. In Italia, in questi ultimi anni, il porto è diventato "elemento" espressione di potere politico, generando a volte una grande confusione al limite della non efficienza del porto stesso. Intorno al porto si sono concentrati degli interessi, molti anche legittimi, di natura politica, di consenso politico, di potere politico e soprattutto di risoluzione politica; basti pensare alla geografia delle Autorità portuali prima e dei sistemi portuali di oggi. Da qui, si sono determinati dei conflitti territoriali fra enti, come Comuni e Autorità e che tuttora permangono. Ora che le varie Autorità di Sistema Portuale sono state costituite, i porti che hanno voce nei traffici marittimi e flussi merceologici da e per la nostra penisola rimangono sempre ventiquattro. Al di là dei teoremi sulla governance che hanno invaso i vari forum in giro per l'Italia, il Governo ed il Ministero di Infrastrutture e Trasporti, preposto allo sviluppo dei porti, dovranno dimostrare di avere una strategia operativa e non solo un "piano", se si vuole crescere e competere con altre realtà portuali, sia europee e non. Il nodo che il Governo deve sciogliere rimane sempre quello del rapporto tra le AdSP e gli Enti locali, con gli interessi politici del territorio; il problema non è di carattere nazionale, ma di natura territoriale. Molti conflitti, di questi anni, sono nati dal diverso modo di interpretare il ruolo del porto e dalla presenza d'interessi conflittuali. Le questioni d'interesse economico si risolvono con tavoli di concertazione, ma altri interessi, di lobby di potere, difficilmente trovano risoluzione. Si spera che con l'idea di accentrare, oggi, alcune funzioni di coordinamento nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si possano superare le conflittualità territoriali, secondo la funzione principale e determinante per lo sviluppo. Con queste premesse, è necessario partire dal conoscere le prospettive di sviluppo dell'industria marittima europea e dello shipping mondiale. Le prospettive di uno sviluppo dell'industria marittima, oggi, sono influenzate non solo da norme ambientali, o da contrattazioni sul lavoro o da quelle sulla sicurezza, ma anche da driver esogeni del settore, come gli sviluppi macroeconomici o demografici e quelli specifici propri del settore marittimo. Un orizzonte futuro che presenta scenari capaci di alterare la crescita economica e la relativa cooperazione internazionale, ci porta a riflettere sulla sostenibilità, su di un mondo frammentato nella cooperazione e su uno sviluppo convenzionale, oramai superato; scenari che descriveranno le principali transizioni economico-marittime nei prossimi decenni, nel periodo 2050 (trentennio), con i rispettivi risultati intermedi al 2030 (decennio). La crescita industriale e l'ascesa dei consumi, trainata da un aumento dei redditi sempre più alti per la classe sociale agiata, (giacché quell'operaia e la classe della media borghesia sono scomparse), sta comportando una crescita elevata sia per il trasporto bulk sia per i container. Il centro economico del mondo si è localizzato in Asia orientale e sta invadendo l'Asia meridionale e il Medio Oriente, compresa l'Africa degli Emirati. L'Europa è divenuta nel mercato globale un player economico relativamente modesto e lo shipping europeo sopporta continue sfide per mantenere la propria quota di mercato. Intanto, lo scenario della sostenibilità sta descrivendo un mondo dello shipping con buoni risultati, basti vedere le nuove costruzioni navali influenzate dai cambiamenti tecnologici con processi rispettosi dell'ambiente, comprese le tecnologie dell'energia pulita. Il progresso tecnologico e tutta la nuova norma ambientale mirano a un concept di navi più efficace, con propulsori marini più green.

Questo sta investendo l'intero settore marittimo, che, grazie a un'evoluzione economica, unitamente ad una cooperazione internazionale, stanno attraversando un periodo di elevata crescita della domanda di trasporto marittimo, in particolare nei prodotti manufatti e nel trasporto di container. Contrariamente, si sta registrando una bassa crescita nel trasporto di petrolio e di carbone, poiché tali fonti di energia sono utilizzate solo per scopi dedicati. Dall'altro versante, lo scenario di una migliore cooperazione internazionale sarà capace di impedire una competitività fra paesi che forniscono incentivi e sovvenzioni per attrarre imprese marittime. Il contratto commerciale tra L'Europa e gli Stati Uniti è la base di partenza se si vuole migliorare il livello internazionale delle condizioni di un mercato globale; infatti, le compagnie di navigazione possono beneficiare di vantaggi in termini di economie di scala, e l'apertura delle stesse economie consente alla flotta Ue di operare con successo nel flusso mercantile da sud a sud. Nuovi itinerari mercantili e nuovi investimenti portuali porteranno la Ue ad essere un concorrente privilegiato per l'Eurasia, tra l'Europa e la Cina e con una maggiore capacità portuale.
L'Ue e i suoi Stati membri possono negoziare con successo i propri interessi attraverso convenzioni internazionali in materia di sicurezza, ambiente, lavoro marittimo/portuale e condizioni di accesso al mercato; naturalmente, l'Ue migliorerà se saprà mitigare il suo impatto nell'organizzazione internazionale attraverso un approccio più coordinato tra i suoi membri. Per esempio, l'Ue dovrà e potrà sostenere i porti europei nel passaggio a fonti energetiche rinnovabili, come i biocarburanti, e sostenere le attività portuali per il trasporto di container.
L'industria marittima di tale settore, da un decennio, è dominata da segmenti ad alto valor aggiunto, come i porti dell'Europa settentrionale.
Se l'Ue vuole mantenere la sua pozione di leadership, saranno necessari successivi investimenti per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione dell'occupazione marittima specializzata.
Altro fronte di discontinuità per lo sviluppo futuro dello shipping è rappresentato da una de-globalizzazione e da un forte interesse regionale che genereranno un impatto negativo sui flussi commerciali marittimi e sulla crescita dei trasporti via mare. Le previsioni stimano che la crescita marittima registrerà un fattore non superiore a due volte e mezzo fino al 2050; mentre, si stimerà aumento della crescita del trasporto marittimo a corto raggio.
La tendenza degli Stati, non solo europei, a rincorrere una politica di de-globalizzazione a favore di una forte regionalizzazione dei flussi merceologici, porterà a diminuire la distanza media/viaggio navigato.
Lo scenario dei flussi marittimi per i prodotti energetici sta modificando i modelli commerciali dalla Russia al Medio Oriente verso gli USA e il Canada. Inoltre, il progresso tecnologico sta impattando sul processo dei trasporti marittimi modificando i costi del carburante, del personale navigante e di quelli dei terminal portuali, generando un settore dei trasporti ri-organizzato da piccoli imprenditori regionali e protetto da norme locali.
Driver e tendenze che si affacceranno sulle scene future di un'economia marittima e che trasformeranno le categorie culturali e sociali di un porto, di una portualità e del lavoro portuale.

Abele Carruezzo

Microtunnel a Livorno pronto per l'inizio del 2018

Viste dall'alto appaiono come due buche profonde appena tre metri, con 16 e 13 metri di diametro, posizionate rispettivamente una davanti alla Torre del Marzocco, l'altra sulla sponda del Magnale. Ma quando saranno terminati i lavori di realizzazione dei diaframmi in cemento armato e avviati così i lavori di scavo, il progetto del micro-tunnel comincerà a prendere definitivamente forma, diventando qualcosa di più che non un semplice disegno su un pezzo di carta. Quelle buche sono infatti destinate a diventare i terminali di accesso e uscita di una delle opere più importanti dello scalo labronico, il condotto sotterraneo destinato ad ospitare quei tubi dell'Eni che oggi sono posizionati lungo le sponde del canale di accesso in porto e che restringono gli spazi di manovra alle navi contenitori più grandi, rendendo così complicata l'accessibilità della Darsena Toscana. Una volta realizzato il tunnel sarà quindi possibile interrare le condutture dell'Eni e resecare la seconda parte della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, banchinandola e arretrandola di 30 metri (la resecazione della prima parte è stata completata nel 2011). L'obiettivo finale è arrivare ad allargare il canale dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro, e a 13 metri sulle sponde, permettendo così il transito delle navi di ultima generazione. Il pozzo lato Torre del Marzocco, detto anche pozzo di spinta, sarà ultimato ad agosto, quello sulla calata del Magnale (pozzo di recupero) ad ottobre. In autunno verrà così calata sul pozzo di spinta la talpa meccanica (Tunnel Boring Machine) che in circa due mesi di tempo realizzerà un tunnel di tre metri di diametro, lungo 234 metri e posizionato a 20 metri sotto il livello dell'acqua.

L'opera di microtunneling sarà pronta per l'anno nuovo. A partire da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento del fascio tubiero. Intanto sono stati aggiudicati alla R.T.I. formata dalla società Italiana Dragaggi Spa e dalla Sales S.p.a. i lavori di dragaggio per l'allargamento dell'imboccatura Sud. Dal momento della consegna dei lavori, il tempo contrattuale massimo previsto per l'ultimazione delle attività di escavo è di 76 giorni.

Francesca Cuomo

Interporto di Livorno: la sfida è portare i semirimorchi sul treno

Far diventare l'Interporto Vespucci lo scalo ferroviario di riferimento del sistema portuale dell'Alto Tirreno per l'instradamento su ferrovia dei semirimorchi diretti al nord Italia e al centro Europa. Come? Usando le tracce notturne sulla tratta Firenze-Bologna. L'obiettivo è ambizioso e permetterebbe al porto di Livorno di convogliare, via Interporto, una quota parte dei rotabili verso i nodi ferroviari di Novara e Melzo o verso quelli di Verona e Padova, con destinazione finale Svizzera, Olanda, Germania, Austria e Slovenia.

È a questo che puntano l'amministratore delegato del Polo di Guasticce, Bino Fulceri, e il presidente dell'Autorità di Sistema Livorno-Piombino, Stefano Corsini, il quale non ha mai fatto mistero di considerare lo sviluppo dei collegamenti ferroviari una delle partite più importanti da giocare nell'immediato futuro. Lo scavalco tra lo scalo labronico e l'Interporto; la Collesalvetti-Vada, la Prato-Bologna e i collegamenti ferroviari con il porto di Piombino, sono i tasselli fondamentali di un progetto di sistema portuale che vuole rafforzare le proprie potenzialità sul lato terra. E l'Interporto, così vicino al porto di Livorno e alle principali linee viarie e ferroviarie, può ambire a diventare a tutti gli effetti un polmone logistico per le attività di prestivaggio e partenza di semirimorchi in transito. L'Interporto è pronto da tempo e ha tutte le carte in regola per assumere questo ruolo: la struttura è già dotata al suo interno di un terminal di 60 mila mq dedicato ai semirimorchi (il Terminal Autostrade del Mare, della Trailer Service) e di un terminal di 18mila mq dedicato al trasporto combinato strada/rotaia (ferroutage). L'idea, promossa da Fulceri, è ora quella di sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le autostrade del mare che rafforzi la sinergia tra il porto di Livorno e l'Interporto e che consenta lo spostamento dalla strada alla rotaia di quota parte dei semirimorchi in transito dallo scalo labronico. L'anno scorso Livorno ha movimentato 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco, non raggiungendo per un soffio il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi. I semirimorchi vengono oggi movimentati su strada. L'obiettivo è quindi chiaro: aumentare il trasporto merci su rotaia per ridurre l'impatto ambientale sul territorio e liberare così le strade dai camion. È per questo motivo che l'idea progettuale elaborata dal Vespucci vede come coprotagonista la Regione Toscana, che – come ha affermato Giovanni Bonadio, membro designato dal consiglio regionale a sedere nel Comitato di Gestione - ha tutto l'interesse a rafforzare l'intermodalità e a rendere più competitivo il sistema portuale. Centrale, assieme all'Adsp dell'Alto Tirreno, il ruolo giocato da Rete Autostrade Mediterranee S.p.a, struttura operativa in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che promuove attività connesse alla realizzazione di un sistema integrato di servizi di trasporto. A breve verrà firmato un protocollo di intesa tra le parti, nel frattempo da parte del Polo di Guasticce e della Port Authority Livorno-Piombino è stata avviata una indagine mirata sul campo, i cui risultati verranno presentati in occasione della firma del protocollo di intesa. Intanto diminuiscono le perdite dell'Interporto Vespucci: i soci in assemblea hanno approvato il consuntivo 2016; un bilancio che ha un segno meno davanti, ma che mostra un quadro contabile migliore rispetto a quello degli anni passati. Si è praticamente ridotto a un sesto il debito della società, che nel 2015 perdeva quasi 3 milioni di euro. Ma il saldo tra entrate ed uscite sarebbe stato addirittura positivo se non fosse stato necessario accantonare riserve consistenti per vicende pregresse. Il raffronto coi dati dell'anno passato fa insomma ben sperare, nell'ottica di un ormai non troppo distante raggiungimento del pareggio di bilancio. La gestione del 2016 per altro è stata improntata ad una politica di contenimento delle più importanti voci di spesa, tra queste ci sono i costi operativi derivanti dagli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio immobiliare, ridottisi del 5% rispetto al 2015. E a proposito di patrimonio immobiliare: procede secondo quanto previsto dal Piano di Risanamento il programma delle dismissioni: sono infatti state perfezionate tutte le vendite previste nel 2016, mentre per quanto riguarda quelle del 2017, sono stati venduti tre immobili su quattro. Quanto ai ricavi commerciali correnti: questi sono aumentati del 6%, soprattutto grazie alla locazione dei nuovi uffici del centro direzionale. "Il bilancio chiude in linea con quanto previsto dal piano di consolidamento e sviluppo – ha detto l'amministratore delegato del Polo di Guasticce, Bino Fulceri, che ha aggiunto – la società si appresta a raggiungere l'equilibrio di bilancio grazie ad una gestione oculata delle risorse, ma il merito va anche ai soci, in particolare all'Autorità di Sistema Portuale, che in occasione dell'assemblea, ha ribadito gli impegni assunti all'atto della sottoscrizione dell'accordo di ristrutturazione dell'11 ottobre del 2016". Il 2016 è stato un anno importante per il Vespucci: segnali positivi sono giunti dai transiti dai gate incrementatisi del 25% e dalla crescita costante dell'attività ferroviaria con 5 treni settimanali arrivati e partiti dal terminal dell'interporto. In più è stato dato avvio operativo all'area di temporanea custodia e ai fast corridor tra porto e interporto. Tra i servizi offerti alle imprese stanno per partire i lavori del freddo (costruire magazzino da 3mln e mezzo per la merce refrigerata).

Salvatore Carruezzo

Sistema PMIS: Port Management Information System

Con l'art. 3 del D.M. 27 aprile 2017 sono stati definiti gli adempimenti di arrivo e partenza delle navi e delle altre unità da effettuarsi presso il porto base dell'autorità marittima.
Il decreto definisce porto base il porto del territorio nazionale indicato espressamente dall'armatore, con dichiarazione vistata dall'autorità marittima del medesimo porto, da esibire unitamente alla nota di informazione prevista dall'art. 179 del codice della navigazione.
Gli adempimenti di arrivo e partenza, come già precisato, avvengono tramite il sistema PMIS - Port Management Information System, se operativo.
Il Sistema PMIS - Port Management Information System di cui all'art. 2, comma 1, lett. i), è utilizzato dal personale della Capitaneria di Porto sia nello svolgimento delle pratiche amministrative collegate all'arrivo e alla partenza delle navi sia per la supervisione del traffico all'interno delle acque portuali, il sistema è suddiviso in tre macro aree funzionali che sono: 1. Anagrafiche; 2. Controllo del traffico marittimo; 3. Procedure amministrative.
Il Sistema PMIS viene definito come il sistema informativo per la gestione amministrativa delle attività portuali di cui all'art. 14-bis del D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 196.
Il Decreto si occupa di definire le diverse unità adibite ai diversi tipi di navigazione in quanto a seconda del tipo e della destinazione discendono obblighi specifici in materia.
Sono definite unità addette ai servizi locali le diverse unità, indicate di seguito, destinate ai servizi di bunkeraggio, unità destinate ai servizi ecologici o ad attività connesse alle operazioni di allibo, draghe limitatamente alla durata del servizio di escavazione, gru flottanti, bettoline, pontoni e galleggianti, unità destinate ai servizi di rimorchio in regime di concessione, unità destinate ad altri servizi tecnico-nautici e altre unità addette al servizio del porto di cui all'art. 66 del codice della navigazione e all'art. 60 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione-navigazione marittima, nel caso in cui sono impiegate nei porti o in servizio in una zona di mare territoriale individuata e disciplinata con ordinanza del capo del circondario marittimo. Per unità addette all'acquacoltura si intende qualsiasi unità destinata all'attività di l'acquacoltura ovvero quella attività economica organizzata, esercitata professionalmente, diretta all'allevamento o alla coltura di organismi acquatici attraverso la cura e lo sviluppo di un ciclo biologico o di una fase necessaria del ciclo stesso, di carattere vegetale o animale, in acque dolci, salmastre o marine (D. Lgs. 9 gennaio 2012, n. 4 - art. 3).
Per unità addette alla pesca professionale si definisce qualsiasi unità destinata all'attività di pesca professionale ovvero a quella attività economica organizzata svolta in ambienti marini o salmastri o di acqua dolce, diretta alla ricerca di organismi acquatici viventi, alla cala, alla posa, al traino e al recupero di un attrezzo da pesca, al trasferimento a bordo delle catture, al trasbordo, alla conservazione a bordo, alla trasformazione a bordo, al trasferimento, alla messa in gabbia, all'ingrasso e allo sbarco di pesci e prodotti della pesca (D. Lgs. 9 gennaio 2012, n. 4 - art. 2).
Sono unità addette alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio: qualsiasi unità destinata alla navigazione da diporto, alla navigazione privata o alla navigazione in conto proprio.
Sono unità addette a servizi particolari le unità destinate ad assistenza alle piattaforme off-shore quando svolgono detta assistenza in zone di mare o presso piattaforme comprese nel raggio di sessanta miglia dal porto base.

Cosimo Salvatore Corsa

Unità adibite ai diversi tipi di navigazione: adempimenti arrivi e partenza

Con D.M. 27 aprile 2017 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti introduce la nuova disciplina che regola gli adempimenti di arrivo e partenza delle unità addette ai servizi locali, alla pesca professionale, alla acquacoltura, alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio, nonché delle unità adibite a servizi particolari.
Con lo stesso decreto si è ritenuto necessario, nell'ottica della semplificazione e della standardizzazione degli adempimenti di arrivo e partenza, dare attuazione all'art. 179 del codice della navigazione e all'art. 380 del relativo regolamento di esecuzione-parte marittima.
Con l'art. 2 si definisce, fra l'altro, nell'ambito dell'intervento normativo, il significato che assume l'espressione di arrivo e partenza, di autorità marittima, di actual time of arrival: orario effettivo di arrivo di una nave in porto, di seguito ATA, di actual time of departure: orario effettivo di partenza di una nave dal porto, di seguito ATD, di estimated time of arrival: tempo stimato di arrivo in porto, di seguito ETA, di estimated time of departure: tempo stimato di partenza dal porto, di seguito ETD.
L'art. 3 regola gli adempimenti di arrivo e partenza che sono compiuti presso l'autorità marittima del porto base (porto del territorio nazionale indicato espressamente dall'armatore, con dichiarazione vistata dall'autorità marittima del medesimo porto, da esibire unitamente alla nota di informazione prevista dall'art. 179 del codice della navigazione).
Le navi destinate a traffici commerciali che effettuano nell'arco delle ventiquattro ore almeno un collegamento di andata e ritorno con località nazionali o estere distanti non oltre quaranta miglia dal porto base, effettuano gli adempimenti previsti dal decreto almeno una volta alla settimana.
Le unità destinate ai servizi di bunkeraggio, ai servizi di rimorchio in regime di concessione, ai servizi ecologici, all'assistenza alle piattaforme off-shore quando svolgono detta assistenza in zone di mare o presso piattaforme comprese nel raggio di sessanta miglia dal porto base, effettuano gli adempimenti previsti dal decreto almeno una volta al mese.
Le unità destinate ad attività connesse alle operazioni di allibo, le draghe limitatamente alla durata del servizio di escavazione, gru flottanti, bettoline, pontoni, galleggianti, unità destinate a servizi tecnico-nautici diversi dal rimorchio in regime di concessione e altre unità addette al servizio del porto di cui all'art. 66 del codice della navigazione e all'art. 60 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione - navigazione marittima, nel caso in cui sono impiegate nei porti o in servizio in una zona di mare territoriale individuata e disciplinata con ordinanza del capo del circondario marittimo, effettuano gli adempimenti previsti almeno una volta l'anno e, comunque, ogni volta che le unità stesse compiono viaggi fuori dai limiti stabiliti nell'ordinanza stessa.
Si prevede che nel caso in cui le navi di cui innanzi trasportano passeggeri, prima della partenza, comunicano all'autorità marittima del porto base il numero dei passeggeri imbarcati. Quindi ai fini dell'assolvimento degli obblighi in materia gli adempimenti previsti nel decreto sono disciplinati e compiuti come segue: in caso di arrivo, il comandante o gli altri soggetti di cui all'art. 179, comma 1, del codice della navigazione, fanno pervenire all'autorità marittima la dichiarazione di arrivo, corredata dal ruolo di equipaggio e dalle previste certificazioni di sicurezza; in caso di partenza, il comandante o gli altri soggetti di cui all'art. 179, comma 1, del codice della navigazione, fanno pervenire all'autorità marittima la dichiarazione di partenza, corredata dal ruolo di equipaggio e dalle previste certificazioni di sicurezza. In caso eventi straordinari oppure in occasione di rilevanti lavori a bordo ovvero avarie che compromettono la stabilità o la manovrabilità delle unità, interruzione di un servizio di linea e disarmo, gli adempimenti previsti dalla novellata normativa si osservano applicando gli articoli 179 e 181 del codice della navigazione.
Fermo restando quanto stabilito dal Decreto ai commi 3 e 4, gli adempimenti di arrivo e partenza avvengono tramite il sistema PMIS - Port Management Information System, se operativo.

Cosimo Salvatore CORSA

Il Ministro Delrio inaugura gli Alti Fondali a Porto Torres

Un'inaugurazione speciale, quella della banchina Alti Fondali di Porto Torres. Il 29 giugno, il taglio del nastro è spettato direttamente al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio che, insieme al Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna, Pietro Preziosi, e al sindaco della città di Porto Torres, Sean Wheeler, ha riaperto al sistema portuale una banchina fondamentale ad esaudire la richiesta crescente di accosti nel nord isolano. Tre milioni di euro, finanziati con fondi dell'Autorità Portuale, il costo della riqualificazione del molo, terminata lo scorso mese di marzo. Quattrocentoquarantacinque i metri di lunghezza, parte dei quali verranno resecati per far spazio ad un'altra opera strategica per lo scalo, l'antemurale, la cui realizzazione, come lo stesso Ministro ha tenuto a ricordare, inizierà subito dopo le imminenti fasi progettuali esecutive. "Questa banchina darà più possibilità di accoglienza per i traffici marittimi - ha spiegato Delrio -, comprese le navi da crociera, ma la notizia più importante è la conclusione dell'iter per la procedura di Via legata al progetto dell'antemurale: tra 15 giorni partiremo fisicamente con le fasi esecutive e cominciare così la realizzazione di un'opera finanziata complessivamente con 30 milioni di euro». Soddisfazione da parte del Commissario Straordinario dell'Ente, Pietro Preziosi, che ha sottolineato l'enorme impegno profuso dagli uffici per il rilancio degli scali del Nord Sardegna, nonostante la lunga fase commissariale che ha intervallato l'ultima presidenza da quella che, a breve, sarà la nuova Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. La visita del Ministro si è poi spostata su Golfo Aranci, per un veloce sopralluogo nella nuova stazione marittima, la cui opera di restyling è stata conclusa ad inizio anno. Circa 850 mila euro il costo dei lavori, che hanno restituito al secondo scalo della Gallura un terminal con tutti i servizi, fondamentale per soddisfare il volume sempre crescente di traffici passeggeri. La giornata si è conclusa con un incontro riservato, sempre alla presenza del Ministro, finalizzato all'avvio ufficiale del passaggio di consegne tra i due Commissari Straordinari delle Autorità Portuali del Nord Sardegna e di Cagliari ed il presidente dell'AdSP designato, Massimo Deiana.

Francesca Cuomo

Infrastrutture e Trasporti: Approvati Bandi CEF 2016

I risultati dei Bandi CEF del 2016 vedono ulteriori 13 progetti approvati per l'Italia con un contributo aggiuntivo di 114 milioni di euro.

La mobilità del futuro deve essere pulita, connessa e competitiva e richiede ingenti risorse di finanziamento. I risultati ottenuti, aggiunti ai precedenti che vedono 42 progetti CEF in corso di realizzazione con un contributo europeo di circa 1.3 miliardi di euro, rappresentano un passo importante per il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi sia nazionali che europei prefissati, per cui è di fondamentale importanza, in vista del futuro Quadro Finanziario Pluriennale dell'Unione europea, continuare a rafforzare la dimensione finanziaria dello strumento CEF per far fronte alle nuove sfide, con particolare attenzione alla decarbonizzazione e digitalizzazione.

Nel dettaglio sono: 5 progetti inerenti i sistemi ITS – Intelligent Trasport System (servizi di parcheggio per veicoli merci; servizi di informazioni sul traffico; maggiore sicurezza per il trasporto merci) nonché i Sistemi Cooperativi Intelligenti di Trasporto (C-ITS) per condividere e utilizzare informazioni tra gli utenti della strada per circa 25 milioni di euro; 2 progetti inerenti i temi di innovazione e nuove tecnologie per circa 7,7 milioni di euro (mobilità elettrica e GNL nel settore portuale e terrestre); 2 progetti inerenti la gestione del traffico aereo (ATM) nell'ambito dell'implementazione del Cielo Unico Europeo per circa 50,2 milioni di euro; 1 progetto relativo all'attrezzaggio tecnologico ferroviario (ERTMS) su sezioni dei tre corridoi Reno-Alpino, Mediterraneo e Baltico-Adriatico, per circa 27,3 milioni di euro; 1 progetto relativo allo sviluppo del nodo prioritario di Roma per circa 1,2 milioni di euro volto a garantire il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico e la rimozione delle strozzature lungo il GRA di Roma; 1 progetto per il settore marittimo delle Autostrade del Mare (MOS) per nuove infrastrutture e servizi nei porti di Venezia e Patrasso per circa 2,6 milioni di euro; 1 progetto nel campo intermodale, con riferimento alla priorità sui servizi di trasporto merci, per circa 0,2 milioni di euro volta a rafforzare la condivisione di informazioni e dati (in particolare sugli orari previsti di arrivo dei treni – ETA) relativi ad un servizio ferroviario intermodale.

Salvatore Carruezzo

POSEIDONE
SHIPPING & FORWARDING AGENT
VIA REGINA MARGHERITA, 50 72100 BRINDISI TEL.0831 524872 PBX TELEX 051 94078270
TELEFAX 0831 564025 email poseidone@poseidone.it internet www.poseidone.it

Yildirim pronta a salutare i francesi di CMA-CGM

Sembra volgere al tramonto l'idillio, durato quasi un settennato, tra Yildirim Holding e il liner d'Oltralpe CMA-CGM: la società turca ha, difatti, dato mandato alla China CITIC Bank al fine di trovare un acquirente, possibilmente asiatico o mediorientale, cui poter vendere il proprio pacchetto azionario del 24% detenuto nella compagnia franco-libanese. Già preannunciata due anni or sono, l'operazione sottende ad una vera e propria riorganizzazione aziendale del conglomerato turco il quale, dopo l'estenuante campagna d'acquisti degli ultimi anni tra Portogallo, Ecuador, Svezia, Malta, vuole ingagliardire la gloire di operatore terminalista portuale.

Non ne ha mai fatto mistero il Presidente nonché CEO della compagnia, Robert Yuksel Yildirim, il quale si è messo in testa di divenir, nell'arco di una decade, uno dei primi dieci operatori terminalisti portuali al Mondo.

Orbene, secondo una recente agenzia battuta da Bloomberg, Yildirim Holding vorrebbe mettere le mani su Ports America, il più grande operatore terminalistico indipendente degli USA con 42 strutture gestite sulla costa atlantica e nel Golfo: con sede nel New Jersey, è attualmente controllata da Highstar Capital, fondo di private equity appartenente al Gruppo Oaktree Capital.

L'operazione sarebbe resa possibile dal tesoretto di 2,5-3 miliardi di dollari che Yildirim spera di ricavare dalla vendita della propria quota in CMA-CGM.

Si tratterebbe, peraltro, di una cifra monstre rispetto a quanto investito tra il 2010 ed il 2014, circa 600 milioni di dollari, per l'acquisto del pacchetto azionario del liner francese: quest'ultima, illo tempore, tirava parecchio il fiato e così intervennero i cavalieri bianchi di Yildirim.

Gli uomini di CMA-CGM, nel frattempo, scrutano l'orizzonte di Marsiglia dai 143 metri del loro quartier generale, così immaginato dalla compianta Zaha Hadid: la famiglia franco-libanese Saadè, azionista di maggioranza del liner d'Oltralpe, sembra non volerne sapere, al pari di due anni or sono, dell'acquisto del pacchetto azionario detenuto da Yildirim. Ed è per questo motivo che i cinesi di China CITIC Bank stanno sondando gli appetiti nel Golfo Persico.

D'altro canto, appare dirimente per Robert Yuksel Yildirim la ricerca di un alleato con cui condividere la proverbiale campagna d'America: la propria controllata Yiliport – controlla in tutto il Mondo 26 terminal portuali – ha già in pancia circa 1,7 miliardi di dollari, tra equity e prestiti bancari, e sta ravvisando non poche asperità nell'individuazione di un adeguato alleato finanziario.

"Le alleanze nonché le operazioni di consolidamento dello scorso anno nell'industria dello shipping – dichiara Yildirim - hanno distanziato ulteriormente le pretese tra chi acquista e chi vende, corrodendo finanche i margini di guadagno degli investitori finanziari.

La nostra controllata Yiliport ha sottoscritto in aprile un accordo d'esclusiva con Oaktree Capital che scadrà alla fine di questo mese e, pertanto, speriamo di concludere l'acquisizione di Ports America entro la fine dell'anno".

Comunque vada per la conglomerata turca, nata cinquantaquattro anni fa nella cittadina turca di Samsun, l'annata in corso dovrebbe lasciar stappare più di qualche bottiglia: il fatturato dell'intero gruppo dovrebbe raggiungere quota 2,2 miliardi di dollari (650 milioni per la sola Yiliport), in aumento rispetto ai 1,6 miliardi di dollari del 2016, mentre l'EBITDA dovrebbe passare dai 465 milioni di dollari dello scorso anno a 719 milioni di dollari (208 milioni previsti per Yiliport).

Stefano Carbonara