

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
24 LUGLIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Primo Piano:

- **Porti in veste europea o Porti intercontinentali (Il Nautilus)**

Dai Porti:

Livorno:

"...Sicurezza in porto..." (Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...approvato il bilancio pensando alle Zes..."

(Informazioni Marittime, L'Informatore navale, Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Due giganti del mare al Medcenter..." (Messaggero Marittimo)

Messina:

"...Marchionne e l'addio a Termini Imerese..." (La Sicilia, Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Così rinasceranno i porti della Sicilia occidentale..."

(Quotidianodisicilia.it, Corriere Marittimo)

Altre notizie di porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Nautilus

Porti in veste Europea o Porti intercontinentali: la tela di Penelope



Il Porto: notoriamente è il bene pubblico demaniale destinato, specie nell'ultimo decennio, a rafforzare la catena del trasporto e quindi volano dello sviluppo delle reti di infrastrutture interne e retroportuali, creando un nuovo e moderno mercato delle merci e dei traffici, non solo passeggeri, che svolgerà quell'importante ruolo di collegamento tra nazioni, specie se prossimi bacini acquei o vie d'acqua strutturate per i grandi traffici commerciali efficientando, quindi, i servizi portuali tutti.

E' altresì evidente che le prescrizioni dell'art.18 della legge 84/94 si rivolgono, è appena il caso di ricordare in questa sede, al cd ambito portuale dove le nuove ADSP svolgono la pubblica funzione di controllare e regolare le attività economiche finalizzate ai servizi portuali indicandone, peraltro, specificità e modus in una idea promozionale del porto amministrato.

Quindi ed in sintesi da preambolo, la concessione demaniale è direttamente collegata alla delimitazione spaziale del porto, in quanto lo svolgimento di operazioni portuali, ovvero la gestione di specifiche aree, dipende proprio dalla indicazione della adsp che, essendo il soggetto pubblico preposto, si muoverà come depositaria di servizi/funzioni pubblici da gestire, però, come una azienda.

Porto infrastruttura e porto azienda, porto civile, militari, industriale od commerciale, anima ed agita le menti di molti Presidenti Adsp o componenti dei comitati di gestione: lotta contro il tempo sia in termini di efficientamento della logistica e della retroportualità, che in termini di costi sostenibili ovvero di tariffe. Insomma non facile matrimonio tra norme e procedure pubbliche con tempi e meccanismi aziendalistici, oggi più difficile di ieri a causa delle necessarie nuove rotte internazionali spesso commercialmente aggressive. Porto europeo quindi? Difficile a dirsi e difficile immaginarsi il da fare, stante le attuali norme con una legislazione tecnico giuridica regolatrice della vita dei porti italiani. È pur vero che la Comunità Europea, intenta a bacchettare le normative italiane affinché siano maggiormente votate alla concorrenza ed alla trasparenza nelle operazioni portuali per aumentarne la competitività, ha spesso parlato del porto come infrastruttura essenziale anticipando un rischio, ovvero la concorrenza fisiologicamente prevedibile, tra porti e scali magari distanti solo poche miglia, per quanto attiene, ad esempio, le imprese portuali.

Questi argomenti hanno fatto avviare importanti studi riconducibili a quattro aspetti incidenti sull'efficienza del funzionamento dei porti: la dogana con l'immaginario propositivo di uno sportello unico doganale, il trasporto ferroviario intermodale con l'indicazione del treno navetta e la cd terminalizzazione avvicinando banchine a stazioni ferroviarie dedicate. Il sistema logistico portuale, eliminando il conflitto dei flussi di traffici veicolati e sollecitando la creazione di aree di snodo nella retroportualità, lasciando ai porti il ruolo di gateway system mediterranei verso la rete trasportistica Europea. Un innalzamento delle forme di comunicazioni informatizzate ai fini della preventiva conoscenza ad opera degli uffici della adsp e dogana, del carico presente in nave per poi azionare una veloce attività portuale di scarico, carico, stoccaggio, imbarco, trasporto, ecc. Dobbiamo a questo punto, della breve analisi sull'efficientamento dei porti, porci la domanda del come il sistema italiano possa contrastare quello dei traffici provenienti, ad esempio, dalla Cina che oramai è alle porte e che è definito come una "preoccupante avanzata commerciale". Con i dazi che geopoliticamente al momento non disturbano i mercati dell'Europa, il pensiero degli studiosi di sistemi trasportistici veleggia sui rapporti tra oriente ed occidente. Si parla di un grande ed articolato spazio economico Euro Asiatico: direttrice principale dalla Cina all'Europa, passando per la nuova via della seta, direttrice cardine di collegamento tra il continente asiatico e l'Europa con i suoi porti Fuzhou, Kuala Lumpur, Giacarta, Nairobi, Atene, Venezia in simbiosi con la cintura economica della via della seta che traguarda, come noto, il grande porto di Rotterdam.

Non più rapporti e traffici tra i soli Paesi Europei quindi; non solo esercitare la sponda al gruppo dei sedici tra i quali, ricordiamo, Albania, Bosnia, Croazia, Romania, Lituania, Montenegro e Polonia; ma catturare l'insidia commerciale cinese che, pachidermica come appare, potrebbe scardinare alleanze consolidate e presidi portuali vitali per il mar Mediterraneo come, ad esempio, il porto del Pireo molto corteggiato dalla Repubblica Cinese.

- segue

Quindi possiamo affermare che l'industria portuale è ad un bivio oggi, ma certamente ancor più lo sarà domani: osare ed esercitare le prerogative della funzione pubblica, specie in materia di rilascio delle concessioni demaniali, in un sistema italiano abbinabile di riforme sistematiche normative, economiche e gestionali, con il tema della società di capitali, quale forma organizzativa per affermare le Adsp sui mercati internazionali?

Oppure prendere il coraggio a due mani e, in una proiezione decennale, riorganizzare nel mef, mise, ice con le principali banche internazionali, non solo i porti enti pubblici, ma soprattutto la "cinta" portuale capace di attrarre i massicci investimenti intercontinentali che uniti a quelli europei, in parte già programmati, farebbero del sistema portuale Italiano un trampolino di lancio, ovvero una base logistica articolata per i commerci e per le industrie del futuro e che guardano al futuro non più solo Europeo. Certo, però, che non sia, nell'azione degli attori principali, come la tela di Penelope...a proposito...della Grecia!

Teodoro Nigro

Sicurezza in porto a Livorno: creare cabina di regia

L'assessore Martini chiede che si mettano insieme istituzioni, sindacati e associazioni di categoria

FIRENZE – Al tavolo di lavoro sulla sicurezza nel porto di Livorno, organizzato dalla regione Toscana con il governatore Enrico Rossi, i sindacati confederali e l'Autorità portuale, ha partecipato ieri anche l'assessore alle Attività produttive del comune di Livorno, Francesca Martini.

"Il tavolo di lavoro sulla sicurezza nel porto di Livorno – ha detto al termine – sta andando nella direzione che è quella di porre fine alla stagione dello 'scarica-barile'. Per troppo tempo sia nella fase di prevenzione che in caso di incidente abbiamo assistito a un rimpallo delle competenze tra istituzioni e organi di vigilanza. Ora basta".

L'assessore, ha proseguito facendo sapere che è previsto per Settembre la firma di un protocollo d'intesa tra tutti i soggetti istituzionali in modo da creare una cabina di regia unica. "Ho chiesto – ha proseguito – che, su richiesta di uno dei firmatari del protocollo, questa cabina di regia possa essere estesa a tutte le associazioni di categoria e a tutte le sigle sindacali, che altrimenti rischiano di venire estromesse da una discussione che li riguarda direttamente. Solo in questo modo riusciremo a non lasciare scoperto alcun ambito".

La sfida, secondo la Martini, è quella di creare un sistema in grado di sollecitare costantemente le imprese ad adottare tutte le misure di sicurezza più all'avanguardia anche dal punto di vista tecnologico. Perché, ha concluso "su questo argomento, nulla può essere lasciato al caso".

Informazioni Marittime

Interporto Campano approva il bilancio pensando alla ZES



L'Assemblea dei Soci di Interporto Campano S.p.a., che gestisce l'interporto di Nola, ha approvato il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2017. "Ciò rappresenta un tassello fondamentale per la ripresa della società - si legge in una nota aziendale - dopo gli anni di tensione finanziaria ed organizzativa. L'Accordo di ristrutturazione con il ceto bancario, sottoscritto ad aprile 2017, ha avuto significativi effetti economici sull'intera attività".

Una delle direttrici di sviluppo è rappresentata dalla recente istituzione nell'interporto dell'area ZES (Zona economica Speciale). "La ZES, infatti - spiega la società - è uno strumento formidabile di sviluppo e di crescita con una notevole capacità di attrazione di investimenti, con il suo corredo di incentivi e detrazioni di imposta, in grado di attrarre operatori del settore, nazionali ed internazionali".

Inoltre, si punta alla crescita ulteriore del trasporto ferroviario e dell'intermodalità. Nel corso del 2017 le attività della TIN SpA (Terminal intermodale Nola) si sono incrementate di circa il 7%. Il fatturato ha registrato un incremento del 4% rispetto al 2016.

L'Informatore Navale

MARCIANISE INTERPORTO CAMPANO, APPROVATO IL BILANCIO DI ESERCIZIO 2017

La Zes un fattore di sviluppo. In crescita le controllate Tin e Isc

Nola, 23 luglio 2018 – L'Assemblea dei Soci di Interporto Campano S.p.a., nei giorni scorsi, nel pieno rispetto dei tempi previsti dalla legge, ha approvato il bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2017.

Ciò rappresenta un tassello fondamentale per la ripresa della società, dopo gli anni di tensione finanziaria ed organizzativa. L'Accordo di ristrutturazione con il ceto bancario, sottoscritto ad aprile 2017, ha avuto significativi effetti economici sull'intera attività.

È ripreso, così, un cammino di sviluppo e grazie all'AdR sono stati delineati contorni certi alla gestione economico-finanziaria, mettendo un robusto "tetto" alle attività del polo logistico campano.

L'Interporto Campano S.p.A gestisce l'interporto di Nola, tra i primi in Europa con un'infrastruttura completa (inclusa una stazione ferroviaria interna) e una articolata offerta di servizi logistici, attraverso società controllate totalitarie.

Il presidente Giuseppe Maiello ha affermato: *"Il valore intrinseco di Interporto Campano, è stato riconosciuto esplicitamente dal ceto bancario che ha continuato sempre a supportarci. Il periodo "buio", però, è alle spalle e possiamo guardare al futuro con serenità, consapevoli di non avere più un fardello pesante da portare. Tutto questo evidenzia il ritorno alla normalità gestionale e il ripristino di condizioni di equilibrio, che ci permettono di sviluppare nuove iniziative e progetti commerciali".*

Una delle direttrici di sviluppo è rappresentata dalla recente istituzione nell'interporto dell'area ZES (Zona economica Speciale). La ZES, infatti, è uno strumento formidabile di sviluppo e di crescita con una notevole capacità di attrazione di investimenti, con il suo corredo di incentivi e detrazioni di imposta, in grado di attrarre operatori del settore, nazionali ed internazionali.

Inoltre, si punta alla crescita ulteriore del trasporto ferroviario e dell'intermodalità. Nel corso del 2017 le attività della TIN SpA (Terminal intermodale Nola) si sono incrementate di circa il 7%. Il fatturato ha registrato un incremento del 4% rispetto al 2016.

Interporto Servizi Cargo, nel corso del 2017, ha effettuato 1712 treni ampliando il network di collegamenti che oggi ricomprende le seguenti tratte: Milano-Pomezia-Nola, Verona-Bologna-Nola, Busto Arsizio-Bologna, Verona-Giovinazzo.

Non ritenendola più strategica, nel 2017, la controllata di Interporto Campano, Aliport Srl, ha perfezionato la cessione del 5 per cento delle azioni di Gesac Spa, gestore dell'Aeroporto Internazionale di Capodichino.

Approvato bilancio di Interporto Campano

La Zes uno dei fattori di sviluppo

NOLA – L'assemblea dei soci di Interporto Campano Spa ha approvato il bilancio di esercizio chiuso al 31 Dicembre 2017.

Ciò rappresenta un tassello fondamentale per la ripresa della società, dopo gli anni di tensione finanziaria ed organizzativa. L'Accordo di ristrutturazione con il ceto bancario, sottoscritto ad Aprile 2017, ha avuto significativi effetti economici sull'intera attività.

È ripreso, così, un cammino di sviluppo e grazie all'AdR sono stati delineati contorni certi alla gestione economico-finanziaria, mettendo un robusto "tetto" alle attività del polo logistico campano.

L'Interporto Campano Spa gestisce l'interporto di Nola, tra i primi in Europa con un'infrastruttura completa (inclusa una stazione ferroviaria interna) e una articolata offerta di servizi logistici, attraverso società controllate totalitarie.

Secondo il presidente Giuseppe Maiello, "il valore intrinseco di Interporto Campano, è stato riconosciuto esplicitamente dal ceto bancario che ha continuato sempre a supportarci. Il periodo buio, però, è alle spalle e possiamo guardare al futuro con serenità, consapevoli di non avere più un fardello pesante da portare. Tutto questo evidenzia il ritorno alla normalità gestionale e il ripristino di condizioni di equilibrio, che ci permettono di sviluppare nuove iniziative e progetti commerciali".

Una delle direttrici di sviluppo è rappresentata dalla recente istituzione nell'interporto dell'area Zes (Zona economica speciale). La Zes, infatti, è uno strumento formidabile di sviluppo e di crescita con una notevole capacità di attrazione di investimenti, con il suo corredo di incentivi e detrazioni di imposta, in grado di attrarre operatori del settore, nazionali ed internazionali.

Inoltre, si punta alla crescita ulteriore del trasporto ferroviario e dell'intermodalità. Nel corso del 2017 le attività della Tin Spa (Terminal Intermodale Nola) si sono incrementate di circa il 7%. Il fatturato ha registrato un incremento del 4% rispetto al 2016.

Interporto Servizi Cargo, nel corso del 2017, ha effettuato 1712 treni ampliando il network di collegamenti che oggi ricomprende le seguenti tratte: Milano-Pomezia-Nola, Verona-Bologna-Nola, Busto Arsizio-Bologna, Verona-Giovinazzo.

Non ritenendola più strategica, nel 2017, la controllata di Interporto Campano, Aliport Srl, ha perfezionato la cessione del 5% delle azioni di Gesac Spa, gestore dell'aeroporto internazionale di Capodichino.

Due giganti del mare al Medcenter

Le Ulcv "Msc Maya" e "Mayview Maersk"

GIOIA TAURO – Il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro, ha accolto negli ultimi giorni due Ultra large container vessels (Ulcv), una della compagnie Msc e l'altra di Maersk Line, rispettivamente "Msc Maya" e "Mayview Maersk".

"Msc Maya", una delle più grandi navi della flotta dell'armamento ginevrino della famiglia Aponte, con una capacità di 19.224 teu ed una lunghezza di 395.4 metri è giunta al terminal il 12 Luglio (come riportato su questo sito il 13 Luglio) e dopo aver concluso con successo le operazioni di sbarco e imbarco di circa mille containers ha proseguito la sua rotta. La "Mayview Maersk" appartiene alla classe Maersk "Tripla E", capace di trasportare 18.270 teu, lunga 399 metri. È la prima di questa classe a scalare il terminal di Gioia Tauro del Gruppo Contship Italia.

Entrambe le navi hanno effettuato uno scalo "spot" nell'ambito del servizio operato dalla 2M Alliance che collega l'Asia al Nord Europa. Ma non è la prima volta che l'hub di Gioia Tauro riceve navi di questa dimensione. Nel 2016, infatti, nel terminal ha fatto scalo la "Msc Ingy", che ha una capacità di quasi 19.500 teu.

Antonino Spezzano, operations manager Mct, ha così espresso la soddisfazione, personale e della società terminalistica: "siamo molto orgogliosi di accogliere navi della portata della "Msc Maya" e della "Mayview Maersk" nel nostro terminal. Le operazioni su entrambe le navi si sono concluse con successo e questo conferma che il terminal Mct possiede le infrastrutture e le capacità necessarie per operare navi di grandi dimensioni. Il terminal di Gioia Tauro, munito di gru STS Super-post-Panamax che possono movimentare i contenitori fino a 23 file, offre oltre tre chilometri di banchina, un piazzale da 1,6 milioni di metri quadrati e una profondità delle acque di 18 metri. Navi di questo tipo possono essere accolte senza alcun problema".

Marchionne e l' addio a Termini Imerese

Tony Zermo Perché Sergio Marchionne sia in fin di vita nessuno lo sa, e comunque, se qualcuno lo sa, non lo dice. E se lui sia stato un grande lo diranno i posteri. Certo ha salvato la Fiat che era quasi decotta quando la prese in mano nel 2013: ma è stato benemerito dell' Italia o solo della sua grande azienda? Il personaggio è in chiaroscuro, bagliori di gloria e contrasti con i sindacati, amicizia con i presidenti Usa, Obama e Trump, e decisioni politiche azzeccate in cambio di qualche furbizia come lo stabilimento Fiat in Messico traslocato di corsa negli Usa per evitare i dazi e rafforzare l' intesa con The Donald. Di fatto la Fiat è diventata Fca ed è più americana che italiana. Anche le sedi fiscali sono altrove, il Lingotto è stato svuotato, Mirafiori pure, e gli altri stabilimenti italiani fanno molta cassa integrazione con gli operai pagati dallo Stato. Bisognerebbe illuminare fino in fondo la situazione di quello che era la Fiat e che oggi è Fca.

Non lo diciamo perché Marchionne ha chiuso l' unico stabilimento Fiat che operava in Sicilia da 40 anni e perché ha lasciato 1.500 disoccupati, lo diciamo perché non ha mai chiarito la motivazione dell' abbandono. Se c'

era più assenteismo che nelle altre fabbriche del gruppo avrebbe potuto strigliare i sindacati. Se c' erano pressioni mafiose avrebbe dovuto denunciare tutto alle forze dell' ordine.

L' unica motivazione fu quella che ogni Ypsilon sfornata dalla fabbrica di Termini Imerese la Fiat perdeva mille euro perché il porto non era stato ancora attrezzato come promesso dalla Regione e quindi le auto nuove dovevano essere imbarcate al porto di Catania.

Avrà avuto altre buone ragioni per chiudere Termini Imerese, perché questa non ci sembra una gran buona ragione.

Comunque avere salvato la Fiat in un momento di forte debolezza e averla imposta in ambito internazionale è stato prodigioso. Il problema è colmare il ritardo sull' auto elettrica.

Ora speriamo che se la cavi perché qualcosa non deve avere funzionato come si deve durante l' intervento nell' ospedale universitario di Zurigo super levigatissimo. Forse magari, se si fosse fatto operare alle Molinette, gli sarebbe andata meglio.

La ditta aggiudicataria dell' appalto è già all' opera

Nuovo porto di Tremestieri Prime prove di cantiere

Le teste di tre grandi gru sbucano dietro il terrapieno e i canneti che dividono quella spiaggia dal resto della città. Sono l' avamposto del cantiere più atteso a Messina, quello del porto di Tremestieri. Sono mezzi movimento terra alti 20 metri e sullo sfondo c' è l' andirivieni dei traghetti che trasportano i camion nello Stretto. È al posto di questa spianata sabbiosa che nascerà il nuovo porto a sud. In attesa dell' ultima via libera, intanto la Nuova Coedmar comincia a muovere le prime pedine.

L' azienda di Chioggia sta facendo delle prove per tarare i mezzi per poi non perdere tempo quando potrà iniziare finalmente i lavori veri e propri. Le gru e le ruspe resteranno a Messina in attesa del nullaosta. I mezzi navali, con gli equipaggi, arriveranno solo al via operativo del cantiere. Quella che si vede in questi giorni a Tremestieri è solo una piccola parte del parco macchine che arriveranno a Messina durante i due anni di lavori. Specie un mezzo navale che lavora sospeso poco al di sopra del pelo dell' acqua è particolarmente avanzato tecnologicamente e consentirà di non fermare i lavori anche con un discreto moto ondoso. Ma al di là del "campo prove" di questi giorni che cosa ancora ostacola la consegna definitiva del cantiere alla Coedmar? Intanto, l' autorizzazione per il dragaggio, cioè il via libera allo spostamento di circa 800.000 metri cubi di sabbia, che deve arrivare dall' assessorato regionale al Territorio e ambiente.

Giovedì, il vicesindaco Mondello sarà a Palermo per perorare la causa di Messina che attende da troppo tempo una serie di nullaosta. Oggi, invece, ha un appuntamento alla Capitaneria di porto per la gestione della delicata vicenda degli espropri e sgomberi. Ancora tre le costruzioni in area di cantiere che devono essere abbattute. In una di queste case vive tutt' ora una signora, le altre sono disabitate, ma i proprietari non hanno ancora dato consenso alla demolizione. Specie il primo caso va gestito con cautela ma l' attesa per una soluzione bonaria potrebbe non durare in eterno. La stragrande maggioranza delle operazioni di verifica della presenza di ordigni bellici in mare è stata completata. Resta il 50% delle aree a terra da "bonificare".(d.b.)

A chiederlo è Libero Gioveni (Pd)

Il ritorno dell' Ufficio Programmi complessi

«L' inserimento della delega ai "Programmi complessi" da parte del sindaco De Luca, e affidata all' assessore Salvatore Mondello, mi spinge a chiedere la riapertura del prezioso "Ufficio Programmi complessi" che venne smantellato dall' Amministrazione Accorinti 5 anni fa all' atto del suo insediamento». Lo dichiara il consigliere comunale del Pd Libero Gioveni, il quale ritiene di aver colto «segnali chiari dalla nuova Amministrazione in tema di sviluppo infrastrutturale nella nostra città» e, quest' ottica, «è necessaria la riapertura di un Ufficio che era diventato un importante "polo tecnico strategico" che per anni ha gestito la pianificazione delle più significative opere pubbliche. L' auspicabile realizzazione di nuove infrastrutture nel nostro territorio - afferma Gioveni - avvierebbe senz' altro un nuovo percorso di possibile crescita sociale e occupazionale, che unito alle grandi opere già in itinere (nuova via Don Blasco, porto di Tremestieri e copertura torrente Bisconte Catarratti), traccerebbe di certo una nuova linea di demarcazione fra passato e futuro in tema di infrastrutture. Parecchi sono i progetti che giacciono sulle scrivanie di un sottodimensionato ufficio dei lavori pubblici. L' elenco è lungo e noto a tanti, giusto per citarne solo alcuni: il recupero della Real Cittadella, il Piano particolareggiato di Capo Peloro, la nuova viabilità di collegamento Granatari-via Marina, l' adeguamento e la riqualificazione della via Panoramica dello Stretto, la variante Faro Superiore-Tono, il completamento della viabilità torrente Papardo-Faro Superiore.

Tutte grandi opere che possono contribuire a una reale ripresa dell' economia cittadina».

Così "rinasceranno" i porti della Sicilia occidentale

I vertici del settore hanno fatto il punto sulle strategie per rilanciare gli scali di Palermo, Termini, Trapani e Porto Empedocle. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale Pasqualino Monti: "Stiamo eliminando i ritardi del passato"

PALERMO - I porti siciliani attraggono grossi gruppi crocieristici e nautica di lusso, offrono servizi innovativi e incentivano la Blue economy. È il futuro che immagina Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, costituita dai porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Un progetto collegato dal prefisso: 'ri', chiave di lettura per entrare in questa nuova dimensione: "La Sicilia occidentale ri-genera il suo waterfront; ri-qualifica i suoi scali; ri-progetta le sue infrastrutture; ri-nnova il suo sistema portuale e la logistica; ri-connette i porti alle città. In una parola: ri-nasce". Questa linea di pensiero, il vertice dell' Adsp di Sicilia occidentale l' ha voluta condividere a Palermo con i principali attori del settore, riunendoli a Villa Igia, al convegno "Noi, il Mediterraneo 12 mesi all' anno". "Ogni attività che si svolge nel porto ha la nostra attenzione, ma vogliamo che ci sia pianificazione secondo il mercato e guardando al futuro - ha detto il presidente Monti - In questo modo abbiamo ragionato in ogni settore per la riqualificazione dei quattro scali, pensando a nuove strutture ricettive, alla riqualificazione di quelle esistenti, ad infrastrutture e a relazioni per l' aumento dei traffici". Ed ha aggiunto: "Stiamo eliminando i ritardi del passato. Abbiamo trovato a Trapani un piano regolatore del 1968 a Porto Empedocle del 1962. Su Palermo abbiamo approvato il nuovo Prg chiudendo il contenzioso con il Comune. Sposteremo il traffico ro-ro in un' area adeguata e potenziaremo il traffico crocieristico grazie agli investimenti e ai servizi. Abbiamo incontrato anche Fincantieri". Monti ha anche sottolineato l' importanza di creare strategie con l' Adsp della Sicilia orientale e l' Ap di Messina all' insegna della Blue economy. E ribadendo gli impegni infrastrutturali, ha detto ai rappresentanti dei gruppi crocieristici Carnival (Costa), Msc e Royal Caribbean Cruise: "Noi continuiamo il percorso di crescita, voi portate le navi". Ecco come sta cambiando il panorama portuale. A Palermo sono stati demoliti gli insediamenti inutili, i vecchi silos granari. Sono stati attivati finanziamenti per oltre 120 milioni e messi a punto i nuovi Prg di Trapani e Porto Empedocle. In via di definizione il concorso internazionale di idee vinto da uno studio di Roma per la realizzazione dei due terminal sul molo Piave e sul molo Sammuzzo; due società europee sono state coinvolte nel progetto di

- segue

Smart Port. Animato il dibattito con i gruppi crocieristici e con le compagnie che gestiscono ferries e **autostrade del mare**. Achille Onorato di Moby-Tirrenia sarebbe disposto a investire in un terminal efficiente nella Sicilia occidentale, mentre i grandi nomi del settore crocieristico sarebbero interessati alla gestione della nuova stazione **marittima** di Palermo. Il sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi , ha sottolineato la necessità di affermare in Europa la centralità del Mediterraneo, raccogliendo l' approvazione del presidente di Assarmatori, Stefano Messina e del presidente di Confitarma, **Mario Mattioli**. Matteo Catani (Gnv) e Alessandro Bisanti (Grimaldi) hanno ricordato i grandi investimenti sulle **autostrade del mare** come chiave di sviluppo. Sulla nautica c' è ancora da lavorare concentrandosi su affidabilità e qualità del territorio per i rappresentanti di Ucina e Nautica Italiana e per una reale crescita della Blue economy, come ha dichiarato Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti.

Pur nell' attesa della pianificazione del prossimo futuro, si svolgeranno eventi estivi

Dal 4 agosto la Fiera riapre le porte

Una sessantina di stand, mostre, concerti, iniziative per i croceristi

Domenico Bertè Non sarà più la Campionaria di cui parlava mezza Europa, ma almeno la tradizione dei luoghi, degli appuntamenti, quella è salva. Dal 4 agosto riparte la Fiera nella sua location storica con affaccio sullo Stretto. Ritorno all' antico con inaugurazione e cerimonia d' apertura, per il primo fine settimana d' agosto, poi il solito programma con lo spazio e commerciale fino al ferragosto e poi spazio alla musica, al teatro e allo sport. Ma non mancano altre giornate o eventi clou che differenzieranno questa fiera d' agosto dalle altre. A cominciare dall' impatto emotivo della retrospettiva sulla storia della Fiera che sarà organizzata grazie agli archivi fotografici messi a disposizione dall' architetto e appassionato divulgatore della storia cittadina, Nino Principato. 18 foto per ricordare cosa sia stata la cittadella per le generazioni del secolo appena trascorso. Il 7 ed il 14 agosto, due martedì speciali perché, in concomitanza con l' approdo di grandi navi Msc, ci sarà un' apertura mattutina straordinaria per i crocieristi che con dei transfer saranno "portati" in fiera dove scopriranno i gusti della cucina locale ma gusteranno anche uno spettacolo dell' opera dei pupi.

L' **Autorità portuale** nelle scorse settimane aveva lanciato un avviso per la manifestazione d' interesse per l' organizzazione dell' agosto in fiera. Un mese a disposizione per aprire alla città uno spazio prezioso e scarsamente valorizzato. Il tutto in attesa di una pianificazione sul lungo periodo che dovrebbe presto spiccare il volo, visto il "feeling" emerso due settimane in comitato **portuale** fra l' amministrazione De Luca e gli altri membri di questo tavolo.

Solo una società ha risposto all' appello e, al netto delle ultime verifiche amministrative in corso in queste ore, sarà proprio la "Fratellone" di Claudio Prestopino, lo stesso organizzatore degli ultimi anni, ad allestire il programma dell' agosto in fiera.

Saranno una sessantina gli stand che saranno sistemati su circa 4000 dei 9000 metri quadri di spazio, tutti all' aperto, oggetto della concessione dell' autorità **portuale** e per la quale la società verserà 9000 euro, 1500 in più dell' anno passato. La chiusura è prevista per il 30 agosto, e, ovviamente, si tratta di spazi tutti all' aperto visti gli importanti lavori di ristrutturazione e messa in sicurezza in corso sa mesi nella cittadella.

Il villaggio commerciale, quelle che tutti chiamano le bancarelle, resterà aperto fino al 18 di agosto.

- segue

Durante il mese di apertura previsti tre momenti di approfondimento sul commercio, il crocerismo e le prospettive dell' area fieristica con diversi addetti ai lavori che potranno dare risposte sul futuro della città attraverso il suo affaccio a mare, spesso dimenticato. Il 20 e il 21 tornerà "Fieri di essere" il cartellone di incontri, riflessioni e giochi di Antonio Ramires. Scatterà da quella settimana anche lo spazio dedicato allo sport con il Coni che ha programmato una serie di attività promozionali ed agonistiche, specie per i più piccoli. Saranno allestiti campi di varie discipline per animare soprattutto la fascia tardo pomeridiana, perché la sera invece, protagonisti saranno teatro e musica. Previsti i tributi a Mina, Modugno, Dalla e De André. In scena anche Enrico Lo Verso.

Trasporto Europa

Palermo progetta un nuovo terminal per le automare

Moby, Gnv e Grimaldi si dichiarano pronte a investire nel nuovo terminal ro-ro della città siciliana, mentre è stato già bocciato il maxi-terminal container concepito da Eurispes. Crescerà anche il porto di Termini Imerese.

Le linee marittime che garantiscono il trasporto di carichi rotabili sono al centro del piano di sviluppo che Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale, ha in mente per il porto di Palermo.

In occasione del convegno intitolato "Palermo - Noi, il Mediterraneo... 12 mesi all'anno" è emersa chiaramente l'impronta precisa che il nuovo presidente intende dare allo scalo dopo appena dieci mesi dal suo insediamento: "Palermo non è più la sede di scoordinati interventi, abbiamo risolto i contrasti con il Comune, in tre mesi è stato approvato il nuovo Piano regolatore portuale, abbiamo dissequestrato il terminal crociere e dal prossimo 15 settembre sposteremo i traffici di rotabili nella parte a nord del porto presso il molo Piave (dove sono attualmente in demolizione i silos granari, ndr)". A proposito poi di Termini Imerese ha aggiunto: "Abbiamo sbloccato i lavori dei moli sopraflutto e sotto-flutto e sono state avviate le procedure per realizzare il dragaggio dei fondali a -10 metri".

Il fulcro dei nuovi interventi previsti saranno i nuovi terminal crociere e ro-ro per il quale l'Autorità Portuale ha lanciato anche un concorso internazionale di idee. L'area interessata si estende per circa 140mila mq, dal Molo Sammuzzo al varco Santa Lucia, e questa riorganizzazione delle banchine sta già attirando l'interesse delle principali compagnie di navigazione. Achille Onorato, amministratore delegato di Moby, ha mostrato l'interesse del proprio gruppo per questa nuova infrastruttura: "Il nostro gruppo vuole investire nel nuovo terminal ro-pax. Dopo aver messo in piedi un network di servizi in Sicilia orientale che ruota attorno a Catania, nel futuro ci interessa completare la nostra presenza sull'isola investendo nella parte occidentale, quindi sul porto di Palermo". Lo stesso Onorato ha anche preannunciato che le due nuove navi ro-ro da 4.100 metri lineari di garage che Tirrenia prenderà in consegna entro fine anno (in grado di trasportare ciascuna oltre 300 semirimorchi) saranno entrambe impiegate sulle rotte verso la Sicilia (Catania). Stesso interesse per il nuovo terminal ro-ro palermitano è stato espresso a margine dello stesso convegno anche da Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci.

Infine sarà con ogni probabilità della partita anche il Gruppo Grimaldi, che già oggi impiega quindici navi per mettere in collegamento il capoluogo siciliano con il Centro-Nord Italia e con il Nord Africa, e il cui responsabile della sede palermitana, Alessandro Bisanti, ha rivelato che "le prime due delle nuove navi ro-ro appena ordinate in Cina e in grado di trasportare 500 trailer saranno impiegate sui collegamenti da e per il porto di Palermo". Invece è praticamente accantonato ancora prima della sua presentazione ufficiale il nuovo progetto elaborato da Eurispes che sogna per il capoluogo siciliano uno scalo con nove chilometri di banchine, cinque miliardi di investimenti, 435 mila posti di lavoro, fondali da 18,5 a 27 metri, un retroporto e una capacità di movimentazione annua pari a 16 milioni di container. Il presidente dell'Autorità, seppure scettico, ha detto che "se un privato è disposto a investire cinque miliardi in un progetto come questo e a portare quei traffici sono pronto ad ascoltarlo". Una bocciatura più netta sul tema è arrivata invece dal sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture, Matteo Rixi.

Nicola Capuzzo

Uiltrasporti

«Fs puntano sul gommato non capiamo la logica»

Nuovi collegamenti Fs tra Sicilia e Calabria, ma a sorpresa non treni, ma bus. E la Uiltrasporti sbotta: «Abbiamo lottato per avere più treni sullo **Stretto** e le Ferrovie scommettono sul gommato».

Il servizio, gestito da Busitalia Fast, società del gruppo Ferrovie dello Stato, ha annunciato due corse giornaliere di bus tra Cosenza, Lamezia Terme, Messina e Catania.

«Potenzialmente sembrerebbe una buona notizia - dichiara Giovanni Giordano, responsabile Mobilità Uiltrasporti Messina - se si inquadrasse nell'ottica di un potenziamento dell'offerta per gli utenti siciliani e calabresi. Invece non si comprende quale sia la strategia e la logica che le Ferrovie dello Stato stanno attuando sull'**area** dello **Stretto**. Innanzitutto non si evince con quale vettore marittimo tragheranno questi nuovi bus e su questo aspetto non c'è alcuna notizia ufficiale che parla di **Bluferries**, anche questa società del gruppo Fs che collega le due sponde. Se così non fosse, sarebbe assurdo e incomprensibile che ci si rivolga ad altre compagnie marittime - dichiara la Uiltrasporti - visto che si tratterebbe di due società che espletano servizi per il gruppo Fs e che quindi dovrebbero in maniera

naturale operare in sinergia e per convenzione. Dunque qual è la logica di questa strategia? E in prospettiva futura, come si innesta questa tipologia di servizio, specialmente se non espletato con navi **Bluferries**, con il progetto di creazione della nuova società di traghettamento veloce sullo **Stretto** che dovrebbe anche garantire le coincidenze tra i treni tra le due sponde? Un altro aspetto che fatichiamo a comprendere è legato alla concorrenza inevitabile che le Ferrovie dello Stato in questo modo stanno creando tra il treno e il gommato - continua la Uiltrasporti - fermo restando che può essere un servizio aggiuntivo, temiamo che si tenti di spostare sempre più il trasporto da ferro su gomma e intravediamo in questa operazione una strategia diversa dal traghettamento ferroviario».

Il deputato regionale Galluzzo

«Il ministro Toninelli spieghi le sue strategie»

«Invito il ministro Toninelli, alla luce delle sue ultime dichiarazioni contro il Ponte sullo Stretto, a spiegarci quali investimenti intende fare a favore dell' economia siciliana per superare l' attuale isolamento logistico e garantire **continuità territoriale** e tempistiche da economia moderna, senza cui non si può essere competitivi sui mercati nazionali ed europei più importanti». Il deputato regionale di "Diventerà Bellissima" Pino Galluzzo torna a ribadire l' importanza strategica del Ponte per il futuro della Sicilia e non solo: «Toninelli ci dice che il Ponte non si può fare per una ragione di costi e benefici, ma questo ci sembra un argomento ormai superato e facilmente confutabile con i dati, venuto fuori in concomitanza con la scelta bizzarra di stabilire un collegamento tra Sicilia e Calabria attraverso pullman delle ferrovie».

Porto di Southampton migliora servizi automotive

Investiti milioni di sterline in controlli della qualità

SOUTHAMPTON – Il porto di Southampton che fa parte di Associated British Ports, ha presentato un pacchetto di miglioramenti all'avanguardia per i servizi automotive. Si tratta della prima fase di un investimento di milioni di sterline programmato da ABP Southampton. Tecnologie hi-tech di digital imaging e una nuova cabina di verniciatura sono le ultime misure di controllo della qualità che sono state installate nel porto sulla costa meridionale dell'Inghilterra.

In qualità di hub del Regno Unito per il settore automobilistico con undici compagnie di navigazione che complessivamente effettuano ogni mese 110 partenze verso 52 porti in 40 Paesi, ABP Southampton ha deciso di collaborare con il Gruppo Bmw – già cliente dello scalo – nell'introduzione di sistemi di controllo di alta qualità.

Due cabine drive-in sono state costruite nelle aree multi piano e queste strutture pionieristiche saranno utilizzate per monitorare tutti i veicoli Bmw e Mini in arrivo e in partenza dal porto.

Le macchine passeranno attraverso uno stand di imaging, dove telecamere posizionate strategicamente cattureranno immagini dei veicoli a 360 gradi.

Per questa nuova ed importante infrastruttura è stato speso quasi un milione di sterline. Mentre un ulteriore investimento di 15 milioni di sterline, consentirà la costruzione di una nuova struttura multi deck all'East Dock per custodire ulteriori 3.000 veicoli.

Ed Jones, managing director di Degould Ltd, la società che ha sviluppato questa nuova tecnologia, ha dichiarato: "È bello vedere i nuovi stand installati nel porto di Southampton per Bmw. Utilizziamo la più recente tecnologia di digital imaging e automazione per acquisire report delle condizioni dei veicoli a 360 gradi ad altissima risoluzione. Il processo richiede solo pochi secondi e i dati sono disponibili in tempo reale per la visione su qualsiasi device".

La tecnologia consentirà a Bmw di conservare registrazioni istantaneamente accessibili di tutti i suoi veicoli in arrivo e in partenza dal porto.

Secondo il direttore di ABP Southampton, Alastair Welch, "questo è un traguardo importante per il porto e siamo lieti di dotarci della più recente tecnologia per uno dei nostri importanti clienti. Con molte migliaia di veicoli che transitano in porto ogni anno, è fondamentale garantire il loro imbarco nelle migliori condizioni possibili".

Informazioni Marittime

Damen ha acquisito il cantiere rumeno di Mangalia



Nel ribattezzato Damen Shipyards Mangalia, in Romania, il gruppo navalmeccanico olandese Damen ha tenuto lunedì un evento per la fine dell'operazione di acquisizione del cantiere dal gruppo sudcoreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Damen lo gestirà insieme al governo della Romania.

Verrà guidato da Chris Groninger, amministratore delegato di Damen Shipyards Mangalia. Lo stabilimento si trova sulla costa del Mar Nero. Ha tre bacini di carenaggio pari a una lunghezza complessiva di 982 metri e 1,6 chilometri di spazio d'ormeggio. Le banchine hanno una larghezza di 48 e 60 metri: si tratta di uno stabilimento, quindi, per navi di grosse dimensioni. La superficie totale è di 1 milione di metri quadri.

«Affronteremo un periodo difficile, considerando le attuali condizioni del cantiere. Tuttavia, con il pieno appoggio del governo rumeno, della forza lavoro esperta del cantiere navale e della comunità locale, Damen mira a ripristinare la salute finanziaria del cantiere, stabilizzare l'occupazione e perseguire opportunità commerciali adeguate a livello internazionale. Nel frattempo, Damen faciliterà una transizione agevole e manterrà le risorse di talento e qualificate significativamente utilizzate», commenta Frank Eggink, membro del consiglio esecutivo del gruppo Damen Shipyards.

Los Angeles movimento di 723.141 teu a Giugno

SAN PEDRO – Nello scorso mese di Giugno, il porto di Los Angeles ha movimentato 723.141 teu, registrando una lieve flessione dell'1,1% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Grazie a questo risultato, lo scalo californiano è riuscito a superare per la seconda volta il volume annuo di 9,1 milioni di teu, segnando 24 mesi di movimento da record.

“Abbiamo chiuso il nostro esercizio fiscale il 30 Giugno con 9.169.779 milioni di teu”, ha dichiarato il direttore esecutivo del Port of Los Angeles, Gene Seroka. “Il volume costantemente elevato di container movimentati negli ultimi 24 mesi evidenzia le nostre capacità operative e siamo grati ai nostri terminal, alla forza lavoro ed ai partner della supply chain per i loro sforzi che hanno reso possibile raggiungere questo importante risultato”.

“In prospettiva – ha puntualizzato il direttore del porto -, la continua redistribuzione dei servizi delle Alliance nella Baia di San Pedro, unitamente al potenziale impatto delle tariffe doganali recentemente imposte, costituiscono un livello di incertezza per i flussi commerciali che transiteranno dal nostro porto durante la seconda metà del 2018, in quanto potrebbero risultare indeboliti da queste due variabili”.

A Giugno 2018 le importazioni sono aumentate del 2,9% a 382.964 teu rispetto all'anno precedente. Le esportazioni invece sono aumentate dell'1,4% a 147.563 teu, mentre i contenitori vuoti sono scesi del 9,7% a 192.613 teu. Complessivamente, il volume registrato a Giugno è stato di 723.141 teu.

Nel primo semestre di quest'anno, il traffico totale di container è diminuito del 3,9% rispetto al 2017, quando il porto stabilì il record di tutti i tempi della merce movimentata.

Informare

Il porto di Colombo ha stabilito il proprio nuovo record di traffico semestrale dei container

Accordo tra l'authority portuale e i terminalisti per attrarre più servizi marittimi

Nei primi sei mesi del 2018 il porto cingalese di Colombo ha stabilito il proprio nuovo record semestrale di traffico containerizzato avendo movimentato 2.733.906 teu, con un incremento del +19,8% rispetto a 2.281.636 teu nella prima metà dello scorso anno.

Intanto la Sri Lanka Ports Authority (SLPA) ha sottoscritto un memorandum of understanding con i terminalisti del porto di Colombo al fine di collaborare operativamente e promuovere lo sviluppo dello scalo portuale. Spiegando che i terminal del porto sono in concorrenza tra loro, ma alla competizione si possono associare anche forme di collaborazione, il presidente della SLPA, Parakrama Disssanayake, ha sottolineato che «nel segmento di traffico Asia-Europa ci sono 17 rotazioni, di cui solo tre scalano a Colombo. Quindi - ha rilevato - abbiamo evidentemente delle sfide da affrontare per far sì di poter assieme attrarre nel porto di Colombo un numero maggiore di rotazioni. Ciò significa che, per difendere il porto di Colombo, dobbiamo andare oltre l'approccio di parte nel promuovere i nostri terminal».

Informare

HPH Trust registra un calo trimestrale dei volumi di traffico containerizzato e dei risultati finanziari

Nel secondo trimestre di quest'anno sono stati movimentati quasi 5,7 milioni di teu (-5,4%)

Nel secondo trimestre di quest'anno il gruppo Hutchison Port Holdings Trust (HPH Trust) di Hong Kong ha registrato una flessione sia dei volumi di traffico containerizzato movimentato dai propri terminal portuali che una contrazione delle performance finanziarie aziendali. Il periodo è stato archiviato con un traffico dei container pari a quasi 5,7 milioni di teu, con una riduzione del -5,4% sul secondo trimestre del 2017, di cui 2,7 milioni di teu movimentati dai terminal del gruppo nel porto di Hong Kong (-7,3%) e 3,0 milioni di teu nel porto di Yantian e dal terminal fluviale del gruppo sul fiume Perla (-3,8%).

Nel trimestre aprile-giugno del 2018 i ricavi del gruppo sono ammontati a 2,79 miliardi di dollari di Hong Kong (355 milioni di dollari USA), con una flessione del -3,6%. Utile operativo e utile netto si sono attestati rispettivamente a 836,7 milioni di dollari di Hong Kong (-12,4%) e 472,9 milioni di dollari di Hong Kong (-15,8%).

Nel primo semestre del 2018 i terminal portuali del gruppo hanno movimentato 11,3 milioni di teu, con una diminuzione del -0,5% sulla prima metà dello scorso anno, di cui 5,3 milioni di teu nel porto di Hong Kong (-3,3%) e 5,9 milioni di teu negli altri terminal (+2,1%). Nei primi sei mesi di quest'anno i ricavi sono stati pari a 5,46 miliardi di dollari di Hong Kong (-0,3%), l'utile operativo a 1,60 miliardi di dollari di Hong Kong (-3,9%) e l'utile netto a 894,2 milioni di dollari di Hong Kong (-4,6%).