

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
21 NOVEMBRE 2017

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa

## INDICE



### Dai Porti:

#### Trieste:

"...Gateway turco per l'europa..."(Corriere Marittimo)

#### Genova:

"...Comitato, approvati i bilanci..."(Messaggero Marittimo)

"...Alleanza con Psa al Vte?..."(Il Secolo XIX, Avvisatore Marittimo)

"...Porto Digitale..."(Ansa, Corriere Marittimo, Il Secolo XIX)

"...autonomi dei porti liguri..."(Ansa, Messaggero Marittimo)

#### La Spezia:

"...Piano anti-code..."(Ansa, Informatore Navale, Messaggero Marittimo)

#### Livorno:

"...Al centro della portualità Effetti e strategie..." (La Nazione, Il Tirreno)

#### Taranto:

"...Terminal container nomine..."(Uomini e Trasporti, Il Sole 24 Ore)

#### Cagliari:

"...nasce il sistema portuale..."(Informazioni Marittime)

#### Milazzo:

"...rotazione dei portuali..."(Gazzetta del sud)

#### Focus:

- **Le Fonti Shipping Awards** (Informazioni Marittimi)

#### Notizie da altri porti italiani ed esteri

#### Altre notizie di Shipping e Logistica

#### Informare

#### Messaggero Marittimo



## Trieste: Gateway turco per l'Europa-D'Agostino: "Un traffico cresciuto del 20% nel 2017"/INTERVISTA

**"Ci aspettiamo un 2018 ancora più in crescita", parla Zeno D'Agostino presidente dell'Autorità di Sistema.**

**TRIESTE**– Anche quest'anno il porto di Trieste ha partecipato a **Logitrans di Istanbul** (International Transport Logistics Exhibition) dal 15 al 17 novembre (Stand 316, Hall 9) la fiera alla quale sono stati presenti più di 15mila operatori del settore, provenienti da 54 Paesi diversi, 220 espositori e 22 nazioni.

A chiusura dell'evento il presidente dell'Autorità di Sistema Zeno D'Agostino, commenta le caratteristiche del traffico tra lo scalo giuliano e la Turchia, importante perché è il principale collegamento tra la Turchia e l'Europa.

**Presidente la vostra partecipazione alla Logitrans di Istanbul, si inserisce in quali dinamiche? "E' questa una fiera di rapporti consolidati e quasi amichevoli con i soggetti di quel mercato. E' un momento in cui ci ritroviamo tutti, all'interno di quella filiera, quindi è importante anche per capire le dinamiche di evoluzione di quel mercato e, gli eventuali progetti da sviluppare su Trieste. L'idea che stiamo consolidando su quel mercato è di ampliare il valore che già sperimentiamo. Con la Turchia già facciamo attività terminalistica tradizionale, poi stiamo potenziando sempre di più l'intermodale a livello europeo, penso che il tema successivo sia di sviluppare con loro anche l'attività logistica".**

**Quali sono i numeri di questi traffici ?**  
**"Con la Turchia abbiamo: traffici tradizionali ro-ro che rappresentano il 3% dei veicoli movimentati, rispetto al nostro traffico totale. Invece sta aumentando il numero dei camion che utilizzano il treno perché prima partivano dal porto di Trieste e buona parte non utilizzavano il treno, adesso invece sta diventando sempre più una filiera intermodale. Secondo me è già un record mondiale perché fa il 90% di intermodalità sul Molo VI. In questi giorni si stanno ultimando i lavori con il Molo V dove U.N. ro-ro sta costruendo un terminal ferroviario che aumenterà sicuramente il numero dei treni. Sebbene già quest'anno abbiamo un traffico ferroviario che cresce del 20%, ma ci aspettiamo un 2018 ancora più in crescita. Ci sono nuove infrastrutture ferroviarie, dedicate a quel traffico, che stanno arrivando proprio in questi giorni e sono tutte finanziate dal privato".**

**Il Molo V, dedicato al traffico intermodale, è il principale capolinea dell'autostrada del mare tra Trieste e la Turchia (Istanbul e Mersin), ovvero il principale collegamento della Turchia con l'Europa. Il Terminal Samer, di proprietà della società Samer seaports&terminals (per un investimento di 12 milioni di euro) con una superficie di oltre 174mila metri quadrati. La società ha una concessione di 25 anni, rinnovata nel 2016, per un canone annuale stimato di 1.533.942 euro. Samer seaports&terminals dal 2013 è controllata per il 60% delle quote dalla U.N. ro-ro di Istanbul, una delle principali compagnie armatoriali di navi ro-ro turche. Il restante 40% è ancora di proprietà della Samer&co. shipping spa, la storica agenzia marittima triestina. Dal Molo VI partono invece i traghetti della Ekol Logistik sempre per i collegamenti con la Turchia.**

**Il passaggio avviene soprattutto attraverso l'interporto Trieste – Ferneti? "I trasportatori turchi hanno dei vantaggi dal punto franco del porto di Trieste, l'interporto di Trieste Ferneti essendo di 10mila mq è avvantaggiato rispetto agli altri interporti regionali, quindi oggi è un satellite del traffico del porto di Trieste".**

## Comitato di Genova ha approvato i bilanci

GENOVA - Nella riunione di venerdì scorso, il Comitato di gestione dell'AdSp del Mar Ligure occidentale, ha approvato le note di variazione al bilancio di previsione 2017 e il bilancio di previsione 2018 nonché l'aggiornamento delle linee di indirizzo per l'avvio della procedura di assegnazione in concessione del servizio dei bacini di carenaggio. Per quanto riguarda le opere previste nei documenti relativi al bilancio 2017, si confermano alcune opere importanti interventi tra cui la fornitura dell'energia elettrica alle navi nel porto di Prà, la viabilità in sovrappasso dell'Aurelia a Vado Ligure e quella connessa ai nuovi varchi portuali oltre ad un significativo piano di manutenzioni delle strutture demaniali. Inoltre è stata confermata la prossima conclusione dei lavori infrastrutturali propedeutici alla realizzazione da parte di Rfi del secondo binario di raccordo tra il parco interno e il parco esterno di Voltri. La totalità degli interventi previsti nelle note di variazione - informa un comunicato dell'Autorità - ammontano a 41 milioni euro, percentuale pari al 55% degli originari stanziamenti e notevolmente superiore a quella registrata negli ultimi bilanci.

La programmazione del 2018 si attesta sui 90 milioni di euro e prevede alcune opere importanti quali il completamento del riempimento tra i ponti Ronco e Canepa, un primo lotto di dragaggi nell'area di Sampierdarena e la nuova torre piloti. Per lo scalo di Savona - Vado sono previsti interventi sulla cornice di viabilità urbana e portuale in attuazione di quanto previsto dell'Accordo di programma relativo alla realizzazione della piattaforma di Vado Ligure. Inoltre sono a bilancio lavori per il polo petrolifero di Vado per otto milioni di euro e il ripristino ad uso operativo dei due maggiori capannoni situati nel bacino di Savona. Nel bilancio di previsione 2018 sono contemplati anche 23 milioni destinati ad «acquisizioni di beni immateriali» fra cui spiccano 14,7 milioni di euro per la progettazione della nuova diga del porto di Genova e tre milioni di progettazione della diga a corredo della piattaforma di Vado.

Nella stessa riunione, il Comitato di gestione ha approvato anche l'aggiornamento delle linee di indirizzo per l'avvio della procedura di assegnazione in concessione del servizio dei bacini di carenaggio. In esse sono indicati le destinazioni dei bacini: i bacini 4 e 5 saranno dedicati al segmento delle navi mercantili mentre i bacini 1, 2 e 3 saranno dedicati al servizio della grande diportistica degli yacht. Le

linee guida contengono inoltre gli obblighi in capo al soggetto aggiudicatario di mantenere il servizio pubblico: un apposito regolamento stabilisce che almeno uno dei bacini per settore dovrà essere sempre lasciato al pubblico servizio. Gli altri bacini potranno essere assegnati a singoli operatori in uso esclusivo per un periodo massimo di cinque anni. La concessione avrà una durata di 25 anni e si prevede che il bando di gara potrà essere pubblicato entro l'anno. Il Comitato ha altresì approvato nuovi strumenti di valutazione del personale in relazione a specifici obiettivi che saranno definiti dall'amministrazione supportata in tale compito da un organismo di valutazione interna, già individuato. Si tratta di un elemento di novità introdotto dall'Autorità di sistema che sta completando la sua riorganizzazione interna, che prevede anche di poter assumere nell'anno 2018 35 nuovi addetti, destinati principalmente alle strutture tecniche.

A margine dei lavori, il segretario generale Marco Sanguineri, in conferenza stampa parlando della concessione dei cinque bacini di carenaggio, ha spiegato che «Ci sarà un soggetto privato, una società ad hoc, con una concessione venticinquennale, che gestirà i bacini, ma garantendo sempre una quota di servizio pubblico. Nei criteri di premialità per individuare il soggetto che si aggiudicherà i bacini, abbiamo reso particolarmente importanti quelli relativi all'occupazione. Ci sarà una clausola, come abbiamo condiviso con i sindacati, secondo i termini di legge».

## Il Secolo XIX

---

### Aponte: «Alleanza con Psa al Vte? Noi ci siamo, dipende solo da loro»

GENOVA. Oltre tre ore di con fronto, partito nel pomeriggio di ieri, poco prima delle quat tro e terminato alle sette, con la discesa dallo scalone prin cipale dell' Autorità di sistema portuale di Genova e Savona.

Gianluigi Aponte scende a Genova per sistemare la par tita di Bettolo: al Secolo XIX/ TheMediTelegraph risulta che Paolo Signorini abbia garanti to la firma della concessione entro fine anno, dopo che Aponte ha mostrato il nuovo layout del terminal. Accom pagnato dall' avvocato Alber to Rossi e da Franco Zuccari no, numero uno dell' agenzia Le navi, il secondo **armatore** mondiale ha parlato per un' ora e mezza con i vertici del porto, poi è arrivato anche il presidente della Regione Giovanni Toti, accompagnato da Edoardo Rixi (assessore ai porti) e dal segretario genera le Pierpaolo Giampellegrini.

«Ottime idee per Genova. Vo gliamo investire e investire mo sicuramente» dice il nu mero uno di Msc all' uscita del primo incontro genovese. Og gi Aponte sarà protagonista di un faccia a faccia nel capoluo go con il ministro Graziano Delrio in un incontro pubblico sul futuro della portualità li gure e italiana.

Ma si parte da Genova, dal nuovo terminal contenitori che dovrà sorgere a Bettolo. È lì che Msc investi rà? «Certo, ma non solo: lo fa remo in generale anche sulla logistica». Aponte non si sot trae quando chiediamo se nel futuro si può prevedere un' al leanza tra il gruppo di Ginevra e il Vte, il terminal contenitori di Psa: «Noi saremmo aperti, ma dipende da loro». I due gruppi, colossi dello shipping e alleati già in diverse parti del mondo nella gestione dei ter minal, stanno per realizzare una nuova infrastruttura a Pa nama. Ad Anversa il matrimo nio già funziona. Perché non dovrebbe funzionare anche a Genova? Aponte lancia l' of ferta di alleanza a Psa: per Ge nova significherebbe avere due player di rilevanza mon diale a gestire la quasi totalità del traffico contenitori. E Bet tolo per Genova cosa divente rebbe? «Un altro polo impor tante spiega Aponte Come il Vte: ormai il Vte è più o me no "arrivato" dal punto di vi sta della capacità, quindi ci vuole un altro terminal ed è bene che ci sia Bettolo». A Po nente e a Sampierdarena po trebbero così sorgere i due poli container del porto.

Non c' è solo Genova nei pensieri di Aponte, capo di un gruppo con dimensione mon diale. La crisi del settore colpi sce duro da anni, ma il 2017 non si chiuderà male, anzi «abbastanza bene» dice il nu mero uno di Msc, «Sono abba stanza soddisfatto». Ma sarà un anno migliore per il cargo o per le crociere? «Entrambe le attività vanno bene». Il fronte genovese rimane invece aperto su diverse questioni.

L' accordo con i Messina per entrare nel capitale della so cietà, «sta procedendo», ma quando

## - segue

---

chiediamo se c'è qualche intoppo sul fronte bancario Banca Carige è la banca esposta con il gruppo genovese l'armatore sorren tino conferma che qualche in toppo su quel fronte esiste «ma penso che arriveremo ad una conclusione». Oggi Apon te incontrerà il ministro Delrio a Genova, e sarà Fabri zio Palenzona a moderare il dialogo pubblico tra i due. Ma già ieri il "Comandante" aveva le idee chiare su cosa chiedere al ministro: «Speriamo che decida qualcosa sulla nuova diga che è l'opera più importante per Genova, per l'economia del porto e per la sua espansione. Spero che il ministro decida di fare che questa diga».

In un'intervista al Secolo XIX questa estate, Aponte confer mava la propria contrarietà all'accordo tra Stx e Fincantieri. Oggi che la strada tra i due gruppi cantieristici è tracciata, il numero uno di Msc non cambia idea: «Rimango contrario. E penso che i risvolti saranno negativi in futuro. Non voglio entrare nel merito dei dettagli, ma lo vedremo in futuro».

# Il Vte vuole il pre-announcement dei camion

IL terminal Vte del porto di Genova macina record di traffico in questo anno 2017. Il cinque settembre scorso il Terminal di Psa Voltri-Pra ha raggiunto un importante traguardo: un milione di teu movimentati nel corso del 2017. Il risultato è stato raggiunto con un mese di anticipo rispetto al 2016.

Il dato è conseguenza anche dell'ottimo risultato del mese di agosto, che ha visto oltrepassare la soglia dei 135.000 teu, segnando un aumento del 20% rispetto all'anno precedente. La crescita è proseguita nei mesi successivi. A ottobre è stato segnato un nuovo record di traffico per il terminal, con 145.249 teu movimentati. E' lo 0,1 per cento in più rispetto al record di settembre 2017, ma rispetto a ottobre 2016 il terminal è cresciuto del 18,3 per cento.

Il terminal si è attrezzato per rendere più scorrevole il flusso delle merci. «Dal principio dello scorso settembre - afferma l'amministratore delegato per l'Italia di Psa-Sinport, Gilberto Danesi - abbiamo inaugurato l'ufficio, con un investimento di 3,5 milioni di euro. Questo ha reso più vivibile il lavoro degli operatori, spedizionieri e autotrasportatori, che inoltre hanno un'accessibilità migliore.

L'area è attrezzata con to-

tem telematici. Inoltre abbiamo un interlocutore unico con gli spedizionieri, il consorzio Csp».

Un passaggio, quest'ultimo che non aveva mancato di creare qualche malumore. Ma Danesi afferma: «Il vero problema è che con tutto il rispetto non possiamo più avere a che fare con imprese che operano in una dimensione artigianale. La frammentazione a noi fa male. Per questo da tanti spedizionieri di varco abbiamo fatto il passaggio al consorzio. Non potevamo avere dieci operatori sparsi in uffici diversi. Oggi è tutto concentrato e questo consente anche una maggiore sicurezza sul lavoro».

L'investimento per l'ufficio merci rientra in un progetto di modernizzazione da 250 milioni euro, con al centro il potenziamento delle gru di banchina. Ricorda il sito del terminal: «Otto nuove gru di banchina di ultima generazione, nuovi parabordi e bitte, estensione del parco reefer, rinnovamento della ferrovia interna e molte altre innovazioni tecnologiche permettono a Vte di essere un'eccellenza del mercato del trasporto marittimo globale.

I risultati ci stanno dando ragione. Nel 2017 il volume dei traffici è in costante aumento. Nuovi servizi scala-

no il nostro terminal con navi di dimensioni impensabili fino a due anni fa. Oggi, siamo in grado di operare navi da 15 mila teu e oltre senza limitazioni, di giorno ed anche di notte».

Il bilancio delle nuove gru, un anno dopo l'entrata in funzione delle prime, è positivo: «Le nuove gru - afferma Danesi - hanno una resa su-

periore alle nostre aspettative, ci hanno permesso di fare 29 movimenti all'ora, contro i 23 movimenti all'ora precedenti. Inoltre introdurremo ulteriori automatismi ai mezzi, come il cambio automatico o i sensori di parcheggio, che ci consentiranno di migliorare ancora la nostra produttività».

Ma tutto questo ancora non basta. Oggi il Vte dichiara un tempo di circa 45 minuti fa l'entrata e l'uscita del camion (gate in/gate out). Un ulteriore miglioramento sarà possibile quando gli autisti potranno anticipare al terminal il proprio arrivo. «Il problema per i porti come Genova e che i camion non avvisano. In altri scali

esiste già il pre-announcement. In Italia se ne sta occupando il Mit con Dcx, la società che gestisce la piattaforma telematica dei porti. L'arrivo di grandi navi, che comporta la movimentazione anche di 7.500 teu in una volta, crea una mole di lavoro molto superiore rispetto al passato, quando magari si muovevano 2.000 teu. O pianifichiamo il lavoro o si va a soffrire. Abbiamo bisogno del pre-announcement, soprattutto a Genova».

Un altro nodo da sciogliere è quello ferroviario. Le Fsi hanno preso l'impegno di realizzare il raddoppio dei binari di uscita dal terminal nel 2018, ma Danesi aspetta a giudicare: «E' una richiesta ventennale, Aspettiamo di vedere che cosa succederà. Aspettiamo anche il rafforzamento della stazione esterna al porto, che permetterà di formare treni di oltre 700 metri, contro gli attuali 600. Questo ci permetterà di allargare la nostra offerta».

L'area operativa del terminal si estende su 978 mila metri quadri di superficie suddivisa in sei moduli. L'area è inoltre dotata di un terminal ferroviario riservato (capacità fino a 120 treni a settimana) con accesso diretto alla rete ferroviaria nazionale.

## Porto digitale: Genova al vertice grazie a E-port

Gestisce quasi tutte procedure scalo, 12 mln informazioni anno



(ANSA) - GENOVA, 20 NOV - Il primo tassello verso la gestione elettronica delle procedure del porto di Genova, oggi il più avanzato in Italia su questo versante, risale al 2005, "quando - ricorda Massimo Moscatelli, Segretario di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi - l'incremento dei traffici al terminal container VTE di Prà rese necessario digitalizzare pratiche che fino a quel momento venivano espletate su supporto cartaceo".

Oggi E-port, come è stato poi chiamato il Port Community System (PCS) del porto di Genova, gestisce quasi tutte le procedure dello scalo "e processa 12 milioni di informazioni all'anno, confermandosi il più avanzato tra tutti i sistemi digitali in uso negli scali italiani" assicura Moscatelli, intervenuto sul tema in occasione del convegno 'Le rotte digitali del trasporto - IoT e big data: opportunità e rischi della digital transformation', organizzato a Genova dal Secolo XIX e The Medi-Telegraph.

E-port è anche stato il primo PCS italiano ad entrare, alcuni mesi fa, nella Piattaforma Logistica Nazionale, la cui implementazione è in capo a UIRNet, una Spa di diritto pubblico emanazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"Per questa ragione - aggiunge il Segretario di Assagenti - i server di E-port sono stati trasferiti nella sede del Ministero, a Roma".

Lo scopo della Piattaforma Logistica Nazionale - spiega durante il convegno Rodolfo De Dominicis, Presidente e Amministratore delegato di UIRNet - "è quello di creare un'omogeneità nelle risposte del sistema logistico italiano verso l'esterno. Ci stiamo riuscendo, anche se con le lentezze tipiche del nostro paese: in Olanda, dove stanno implementando uno strumento analogo, sono partiti dopo di noi e stanno finendo prima".

## Le rotte digitali del trasporto – Smart port e riforma doganale

*“E’ un cambiamento epocale anche dal punto di vista del nuovo codice doganale. Non c’è più il controllo sulla singola merce ma sulla tracciabilità del processo”, parla l’avvocato Sara Armella esperta di diritto doganale.*

**GENOVA**– Oggi si parla sempre più di **“trasformazione digitale”**, il termine indica l’uso delle tecnologie digitali per incrementare l’efficienza delle operazioni, introducendo un modus operandi più agile e sostenibile. Internet è arrivato rivoluzionando qualsiasi aspetto della vita dell’uomo e del mondo, pertanto è necessario sempre più avere una **“Smart Vision”**.

La parola declinata al mondo dei porti definisce una **“Smart Port Vision”**, ovvero l’identificazione di uno spazio fisico e logistico completamente digitalizzato tale da permettere il dialogo tra i soggetti e gli operatori che ne fanno parte e lo compongono, con un miglioramento dei servizi per quanto attiene alla loro qualità, una notevole riduzione delle tempistiche e pertanto anche dei costi.

Essere Smart Port significa anche saper dialogare all’esterno tra porti, un esempio tra tutti il concetto della tracciabilità della merce dal momento della partenza da un porto, all’arrivo e lo sbarco nello scalo successivo fino alla destinazione finale.

Queste le tematiche affrontate a Forum annuale sulla logistica organizzato da “The Meditelegraph” a Genova, palazzo San Giorgio.

La digitalizzazione ha reso necessaria pertanto una rivoluzione normativa, il nuovo nuovo codice doganale ha introdotto cambiamenti operativi e nuovi ruoli. **Sara Armella, avvocato esperta di diritto doganale**, studio Armella & Associati di Genova, è intervenuta sul tema. [\(VIDEO INTERVISTA\)](#)

*“È un cambiamento epocale anche dal punto di vista del nuovo codice doganale. Non c’è più il controllo sulla singola merce ma sulla tracciabilità del processo, un controllo sulla supply chain e un controllo preventivo sugli operatori che devono essere riconosciuti come AEO, cioè operatori economici autorizzati, soggetti che sono autorizzati dalle dogane, come particolarmente affidabili.*

*Questo non solo per coloro che operano nella logistica, ma per tutti coloro quelli che influiscono nella catena del valore e che producono merci che sono destinate all’estero, merci che devono essere importate in Italia.*

*Sempre di più si dà rilievo, ai fini di una semplificazione dei controlli, al fatto che il soggetto sia certificato. Il fatto che sia stato preventivamente approvato dalle dogane, consente minori controlli fisici sulla merce, quindi minori costi, risparmi in termini di tempi e anche una sensibile riduzione delle garanzie che sono necessarie per gli sdoganamenti.*

*In definitiva una **maggiore efficienza finanziaria e logistica** che deve essere opportunamente utilizzata dagli operatori. C’è un salto di qualità che si deve fare e una specifica competenza in materia doganale che va assicurata, non solo da parte degli operatori logistici, ma da parte di tutti coloro che intervengono nelle operazioni”.*

## Le Dogane: «Va premiato il rinnovamento digitale»

*Toti: «Chiedere più autonomia non significa essere egoisti»*

GENOVA. Oltre 400 persone hanno partecipato, ieri, alla quarta edizione del Forum "Shipping & Intermodal Transport" dedicata quest'anno alle "Rotte digitali del trasporto. IoT e big data: opportunità e rischi della digital transformation". L'evento, organizzato da The MediTelegraph e Il Secolo XIX, si è tenuto a Genova, a Palazzo San Giorgio.

Dopo i saluti di benvenuto da parte di Massimo Righi, direttore de Il Secolo XIX, l'apertura dei lavori è stata affidata al governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti. «Chiedere più autonomia per i porti- ha detto Toti- non è frutto di un egoismo ligure, è la volontà di rendere più efficiente un asset fondamentale per tutto il Paese». «Ormai -ha aggiunto il governatore - dopo la chiusura di molte grandi fabbriche, il porto di Genova è la prima azienda del Nord Italia. Dal sistema logistico della Liguria transitano le merci da e per la zona più produttiva del Paese. Il governo sta portando avanti il progetto della nuova diga del porto di Genova ed ha fatto bene con lo sportello unico doganale», mentre per quanto riguarda la riforma delle Authority

«è noto che noi vorremmo fare delle modifiche». Successivamente è stata la volta della prima illustrazione pubblica a cura di Paolo Guglielminetti (associate partner PwC) dal titolo "Connettere l'Europa: digitalizzazione dei corridoi", mentre Saverio Romeo (chief research officer della londinese Beecham Research) ha presentato in anteprima europea il rapporto dal titolo "L'impatto dell'Internet delle cose (IoT) sulla gestione dei porti e della logistica".

Al primo dibattito hanno partecipato Teresa Alvaro (Agenzia delle Dogane), l'avvocato cassazionista Sara Armella, Maurizio Martucci (Tim) e Massimo Pellegrino (PwC Strategy&). Per il direttore centrale Tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane «devono essere cancellati i vecchi modelli di business e va premiato il rinnovamento digitale. La Dogana deve reinterpretare la sua missione istituzionale: controlli e servizi sincronizzati con i ritmi imposti dal mercato globale». «I nostri principali interlocutori - ha sottolineato - sono le aziende della catena logistica. Assieme a loro le Autorità di sistema portuali: anche da parte delle Authority è necessaria una maggiore uniformità a quelle che sono le indicazioni che arrivano da Roma. Le novità a breve termine? Sarà necessario lavorare ancora sullo sportello unico per completare un iter già avviato da tempo». «La rivoluzione digitale che sta toccando tutti i settori produttivi- ha spiegato l'avvocato Armella - si sta verificando anche nel rapporto tra operatori e Agenzia delle dogane: questo significa che è in atto una vera e propria rivoluzione nel

mondo del controllo delle merci».

Nel corso del Forum sono intervenuti anche Luca Abatello, ad di Circle, con una presentazione sulle tecnologie emergenti nel mondo dello shipping e Nicolas Beaumer, product strategy manager di Actility che ha trattato la tecnologia "disruptive" per il settore dei trasporti e della logistica.

Videointerviste e approfondimenti sono disponibili sui siti [www.ilsecoloxix.it](http://www.ilsecoloxix.it) e [www.themeditelegraph.it](http://www.themeditelegraph.it).

IL CASO DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE

# Porto di Genova, dove la tecnologia è di casa

De Dominicis: «Più facile raddoppiare il traffico»

**GENOVA.** Il primato di Genova è storico, ma continua anche nel presente. Il porto ha lanciato E-port, il sistema che ha permesso la digitalizzazione delle procedure e oggi è il primo Port Community System italiano ad entrare, alcuni mesi fa, nella "Piattaforma Logistica Nazionale". Massimo Moscatelli, segretario di Assagenti ricorda le tappe che hanno portato alla situazione attuale, con UIRNet unico soggetto attuatore della Piattaforma e Logistica Digitale (Dxc, Vitrociset e Fai Service) nel ruolo di gestore definitivo. E spiega ancora il meccanismo che permetterà al sistema di sostenersi dal punto di vista economico: «Voglio sottolineare - dice Moscatelli in apertura della tavola rotonda dedicata allo sviluppo della Piattaforma logistica nazionale - che in tutti i numerosi e complessi passaggi documentali, compresi il protocollo di intesa e la convenzione operativa citati, nonché in tutte le altre corrispondenze, si sancisce, ed a volte si subordina, che all'entrata in vigore della nuova tariffa dovrà corrispondere una proporzionale diminuzione della sovrattassa sulle merci per quanto attiene alla quota di gestione e manutenzione delle infrastrutture tecnologiche». Niente duplicazioni quindi, per un tema, quello dei costi, che aveva creato polemiche. Il presidente e



Massimo Moscatelli



Lorenzo Greco

ad di UIRNet Rodolfo De Dominicis, sottolinea come uno degli scopi della piattaforma sia «creare un'omogeneità nelle risposte del sistema logistico italiano verso l'esterno. Ci stiamo riuscendo, anche se con le lentezze tipiche del nostro paese: in Olanda, dove stanno implementando uno strumento analogo, sono partiti dopo di noi e stanno finendo prima». Non solo: la piattaforma per De Dominicis significa che Genova può puntare anche al raddoppio del traffico con-

tenitori. Perché l'efficientamento delle infrastrutture passa dal digitale: «La telematica entra a far parte anche della cultura che deve saper coinvolgere tutti gli operatori. Non soltanto le città devono essere smart, ma anche i porti» ha spiegato nel suo intervento video Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto.

Luciano Boselli, il dirigente del servizio processi portuali ed innovazione della port Authority di Genova e Savona, riconosce non ci sono state forti resistenze alla digitalizzazione, mentre la relazione tecnica di Giorgio Cavo, presidente di IHub Telematica, ha svelato alcuni aspetti del ruolo della digitalizzazione. Mentre Lorenzo Greco, amministrativo delegato di Dxc, ha spiegato il ruolo di Logistica digitale: «C'è stato un importante punto di partenza con la gestione del Pcs del porto di Genova e in queste settimane stiamo completando la presa in carico di Ravenna e poi altri due porti aderiranno presto. La Piattaforma c'è ed è viva». Mino Giachino presidente di Saimare mette sotto i riflettori la lentezza con cui si muove l'Italia: «Pensate allo sportello unico: hanno frenato irresponsabilmente il decreto che lo istituì, e questa sarebbe una norma importantissima e a costo zero».

SIGAL

## Toti, 'Da autonomia dei porti liguri benefici al Paese'

Per governatore il 'porto di Genova è prima azienda Nord Italia'



(ANSA) - GENOVA, 20 NOV - "Chiedere più autonomia per i porti non è frutto di un egoismo ligure, è la volontà di rendere più efficiente un asset fondamentale per tutto il Paese". Lo ha detto Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, in occasione del convegno 'Le rotte digitali del Trasporto - IoT e big data: opportunità e rischi della digital transformation', organizzato da Il Secolo XIX e The MediTelegraph.

Intervenuto in apertura dell'evento, dopo i saluti introduttivi del direttore del quotidiano Massimo Righi, Toti ha ricordato che "ormai, dopo la chiusura di molte grandi fabbriche, il porto di Genova è la prima azienda del Nord Italia. Dal sistema logistico della Liguria transitano le merci da e per la zona più produttiva del Paese".

Per Toti i porti si stanno muovendo, ma è necessario investire: "Il Governo sta portando avanti il progetto della nuova diga esterna a Genova, che è pienamente sostenuto dagli enti locali, e ha fatto bene con lo sportello unico doganale", mentre per quanto riguarda la riforma delle autorità portuali "è noto che noi vorremmo fare delle modifiche". Il Presidente della Regione Liguria ha poi ricordato che la costruzione del Terzo Valico è ormai una realtà, "basta andare a vedere i cantieri dopo Bolzaneto", e che "grazie all'allungamento delle concessioni deciso dall'Europa, si potrà procedere anche con la Gronda, avviando i cantieri nei tempi previsti, che già sono dilatati rispetto al programma originale".

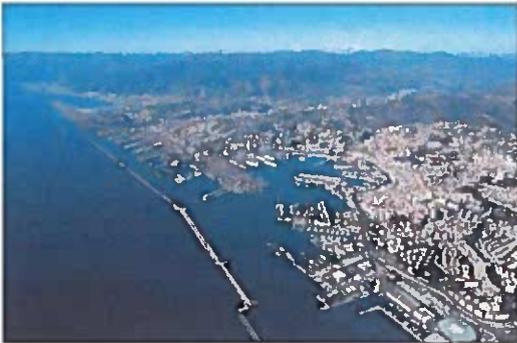
Toti ha quindi parlato di condizioni favorevoli, "come se i pianeti si fossero allineati: doppiamo sfruttarle. La Liguria può fare la sua parte e dare un contributo alla ripresa economica del Paese".

## «Chiedere autonomia per i porti non è frutto di egoismo ligure»

GENOVA - «Chiedere più autonomia per i porti non è frutto di un egoismo ligure, è la volontà di rendere più efficiente un asset fondamentale per tutto il Paese». Lo ha detto Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, in occasione del convegno "Le rotte digitali del Trasporto - IoT e big data: opportunità e rischi della digital transformation" che si è tenuto ieri a Genova. Intervenuto in apertura dell'evento, dopo i saluti introduttivi del direttore del quotidiano "Il Secolo XIX" Massimo Righi, Toti ha ricordato che «ormai, dopo la chiusura di molte grandi fabbriche, il porto di Genova è la prima azienda del Nord Italia. Dal sistema logistico della Liguria transitano le merci da e per la zona più produttiva del Paese». Secondo il governatore ligure i porti si stanno muovendo, ma è necessario investire: «Il Governo sta portando avanti il progetto della nuova diga esterna a Genova, che è pienamente sostenuto dagli enti locali, e ha fatto bene con lo sportello unico doganale», mentre per quanto riguarda la riforma delle Autorità portuali «è noto che noi vorremmo fare delle modifiche». Il presidente della Regione Liguria ha poi ricordato che la costruzione del Terzo Valico è ormai una realtà, «basta andare a vedere i cantieri dopo Bolzaneto», e che «grazie all'allungamento delle concessioni deciso dall'Europa, si potrà procedere anche con la Gronda, avviando i cantieri nei tempi previsti, che già sono dilatati rispetto al programma originale». Toti ha quindi parlato di condizioni favorevoli, «come se i pianeti si fossero allineati: doppiamo sfruttarle. La Liguria può fare la sua parte e dare un contributo alla ripresa economica del Paese». Al convegno è intervenuto anche Mino Giachino, presidente di Saimare e responsabile trasporti di Forza Italia, sostenendo che «da un'economia del mare e da una logistica più efficienti il Paese potrebbe avere un punto di Pil in più all'anno». Ma Giachino ha anche lamentato la lentezza della logistica pubblica che non supporta ancora adeguatamente le aziende del settore portuale e logistico in competizione quotidiana con Paesi che si sono dati una logistica pubblica molto più efficiente. «In Italia economia del mare e logistica valgono il 10% del Pil con oltre un milione di occupati. I Paesi che hanno resistito meglio alla crisi sono quelli che dispongono di porti e logistica efficienti. Ecco perché è strategica la nuova diga al porto di Genova». Per Giachino l'economia del mare e logistica sono essenziali per ridare slancio a un Paese come il nostro che da anni è alla ricerca del Pilperduto. «L'Italia - prosegue - continua a perdere oltre 600.000 containers che pur diretti alla Pianura Padana preferiscono arrivare nei porti del Nord Europa». Infine, Giachino ha ricordato che gli oltre venti controlli che si fanno alla merce nei porti hanno frenato il decreto che istituisce lo sportello unico, una norma a costo zero che renderebbe di colpo più attrattivi i nostri scali e quindi darebbe un impulso alla crescita del Paese.

## Porti: Giachino, economia mare e logistica prioritari

Svilupparla e migliorarla per far crescere il Pil



(ANSA) - GENOVA, 20 NOV - Da una economia del mare e da una logistica più efficiente il Paese potrebbe avere 1 punto di Pil in più all'anno. Lo sostiene Mino Giachino, presidente di Saimare e responsabile trasporti di Forza Italia, intervenendo al convegno organizzato dal Secolo XIX e da The MediTelegraph sulla digitalizzazione dei trasporti. Giachino ha lamentato la lentezza della logistica pubblica che "non supporta ancora adeguatamente le aziende del settore portuale e logistico del Paese in competizione quotidiana con Paesi che si sono dati una logistica pubblica molto più efficiente. Nel nostro Paese economia del mare e logistica valgono il 10% del Pil con oltre un milione di occupati. L'Italia continua a perdere oltre 600.000 container che pur diretti alla Pianura Padana preferiscono arrivare nei porti del Nord Europa e solo questo ci fa perdere miliardi. Ma investendo nei porti, negli aeroporti e nelle reti ferroviarie europee il nostro Paese potrebbe crescere di almeno 1 punto di Pil in più all'anno".

## Porti: La Spezia, operatori chiedono un piano anti-code

"No a interventi tampone. Coinvolgiamo industrie e caricatori"



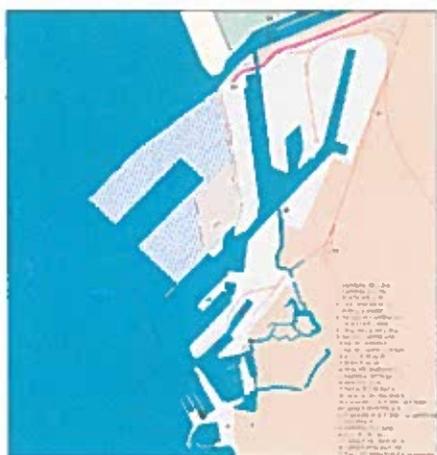
(ANSA) - GENOVA, 20 NOV - Serve un piano condiviso per risolvere il problema delle code nel porto della Spezia. A lanciare la richiesta sono gli operatori del porto della Spezia, formata dalle associazioni di spedizionieri, agenti marittimi e agenti doganali, che pensa ad un "intervento globale" e non ad una "soluzione tampone" per risolvere il problema una volta per tutte. "E' giunto il momento di una forte mobilitazione globale di tutte le forze in campo, anche cittadine, per risolvere un problema che minaccia di compromettere il core business di La Spezia, ovvero il suo porto". La proposta prevede un intervento immediato sull'organizzazione dei varchi per sveltire il più possibile le operazioni di scarico, ma contemporaneamente anche il coinvolgimento dei maggiori caricatori, e quindi le imprese produttrici presso le quali gli autotrasportatori caricano i container con destinazione La Spezia, per un progetto di razionalizzazione anche degli orari.

"Solo in questo modo - spiega una nota della Port Community cittadina - sarà possibile incidere a fondo sui flussi evitando le concentrazioni di tir in coda e favorendo lo smaltimento dei camion, oggi costretti a lunghe e insopportabili code, specialmente in alcune ore centrali del pomeriggio". L'obiettivo è una nuova pianificazione operativa condivisa fra l'Autorità portuale di sistema, il terminal container LSCT e tutti gli operatori portuali.

# Informatore Navale

---

## La Spezia. Code in porto, subito un piano che coinvolga anche le industrie e i caricatori



La Community di La Spezia era stata la prima a denunciare i rischi

La Spezia, 20 novembre 2017 – Incidere subito sull'organizzazione dei varechi e sveltire il più possibile le operazioni di scarico, ma nel contempo coinvolgere i maggiori caricatori e quindi le imprese produttrici presso le quali gli autotrasportatori caricano i container con destinazione La Spezia, in progetto di razionalizzazione anche degli orari. Solo in questo modo sarà possibile incidere a fondo sui flussi, evitando le concentrazioni di Tir in coda e favorendo uno smaltimento dei camion, oggi costretti a lunghe e insopportabili code, specialmente in alcune ore centrali del pomeriggio. Secondo la Community portuale di La Spezia solo un intervento globale che coinvolga tutti player e consenta di evitare i picchi di congestionamento, anche attraverso una nuova pianificazione operativa frutto di una condivisione fra l'Autorità portuale di sistema, il terminal container LSCT ma anche tutti gli operatori portuali di La Spezia, può consentire di raggiungere risultati permanenti.

“Avevamo per primi – sottolinea Sergio Landolfi a nome della Community portuale di La Spezia – sottolineato i rischi di una politica del rinvio e di una sottovalutazione, sia da parte dell'Autorità di sistema portuale, sia da parte del terminal, di un problema che è ormai giunto al calor bianco. Purtroppo le nostre previsioni si sono rivelate corrette ed è giunto il momento di una forte mobilitazione globale di tutte le forze in campo, anche cittadine, per risolvere un problema che minaccia di compromettere seriamente il core business di La Spezia, ovvero il suo porto”. Secondo la Community degli operatori portuali è ormai tramontato il tempo delle soluzioni tampone ed è necessario assecondare lo sviluppo futuro del porto e la crescita dei suoi traffici con misure coerenti.

## Code in porto alla Spezia coinvolgere i caricatori

LA SPEZIA - La Port Community di La Spezia che da tempo aveva messo in luce i rischi provocati dalle code dei mezzi pesanti in entrata nel porto, chiede al più presto un piano organico che coinvolga anche le industrie e i caricatori, in grado di risolvere la situazione. Incidere subito sull'organizzazione dei varchi e sveltire il più possibile le operazioni di scarico, ma nel contempo coinvolgere i maggiori caricatori e quindi le imprese produttrici presso le quali gli autotrasportatori caricano i container con destinazione La Spezia, in progetto di razionalizzazione anche degli orari. Solo in questo modo - sostiene la Community - sarà possibile incidere a fondo sui flussi, evitando le concentrazioni di Tir in coda e favorendo uno smaltimento dei camion, oggi costretti a lunghe e insopportabili code, specialmente in alcune ore centrali del pomeriggio. Secondo la Community portuale di La Spezia, infatti, solo un intervento globale che coinvolga tutti i player e consenta di evitare i picchi di congestionamento, anche attraverso una nuova pianificazione operativa frutto di una condivisione fra l'Autorità di Sistema portuale, il terminal container "Lset", ma anche tutti gli operatori portuali di La Spezia, può consentire di raggiungere risultati permanenti. «Avevamo per primi – sottolinea Sergio Landolfi a nome della Community portuale di La Spezia – sottolineato i rischi di una politica del rinvio e di una sottovalutazione, sia da parte dell'AdSp, sia da parte del terminal, di un problema che è ormai giunto al calor bianco. Purtroppo le nostre previsioni si sono rivelate corrette ed è giunto il momento di una forte mobilitazione globale di tutte le forze in campo, anche cittadine, per risolvere un problema che minaccia di compromettere seriamente il core business di La Spezia, ovvero il suo porto». Infine, sempre secondo la Community degli operatori portuali, è ormai tramontato il tempo delle soluzioni tampone ed è necessario assecondare lo sviluppo futuro del porto e la crescita dei suoi traffici con misure coerenti.

## Livorno al centro della portualità Effetti e strategie della riforma Delrio

*Il 14 e il 15 dicembre al Lem si accende il dibattito con i tavoli tematici*

LA PORTUALITÀ livornese ma non solo, oggi per domani, su 'Prospettive e cambiamenti necessari all' economia marittima'. Un tema più che attuale, che sarà affrontato in due giornate di lavoro e tre tavoli 'tematici' al Lem (Palazzo dei portuali in via San Giovanni) il 14 e 15 dicembre. L' evento è stato organizzato dal circolo Pd di economia marittima guidato da Yari De Filicaia - che farà la relazione introduttiva - per stimolare un nuovo dibattito sui temi della portualità. Mentre stenta ad andare a regime l' ultimo tassello della riforma portuale - la Conferenza Stato-Regioni non ha ancora risolto lo scontro tra il governo e l' Anci sulla partecipazione ai comitati di gestione dei sindaci - ci si interroga su alcuni degli aspetti più operativi che la riforma sta mettendo in cantiere. Tra gli interventi programmati, quelli del presidente di Assoportri Zeno D' Agostino, del presidente di Confeltra Nereo Marcucci, del presidente della federazione nazionale degli spedizionieri Fedespedi Roberto Alberti e per l' Agenzia delle Dogane Ernesto Carbone.

Moderatrice di punta Gloria Dari, presidente della Spedimar labronica che è l' associazione impegnata nell' organizzazione del workshop. Il programma, ancor in fase di elaborazione definitiva, circola già tra gli addetti ai lavori ed ha avuto adesioni altrettanto importanti per i tre tavoli tematici. Parleranno il presidente dell' Autorità di sistema Stefano Corsini, il suo segretario generale e presidente pro tempore della Porto2000 Massimo Provinciali, l' ad del Terminal Darsena Toscana Luca Becce che interverrà come presidente Assiterminal, Daniele Grifoni del terminal Lorenzini. Sul tema specifico relativo all' evoluzione del sistema delle crociere, con l' integrazione possibile sui piani economico e culturale con il territorio, ci sarà anche un intervento del sindaco di Livorno Filippo Nogarini mentre il sindaco di Collesalveti parlerà delle 'zone franche', interverrà anche l' organizzatore De Filicaia.

I TRE TAVOLI tematici riguardano sia le crociere, come scritto più sopra, sia le 'zone franche', che rappresentano uno degli argomenti più attuali in porti come quello di Livorno che hanno vere aree retroportuali, dove un eventuale regime doganale specifico funzionerebbe moltiplicatore degli investimenti. Terzo argomento, l' invecchiamento della popolazione lavorativa e le ricadute nel mondo delle banchine. Si cercherà di approfondire quanto l' innovazione tecnologica può contribuire in meglio alla soluzione almeno parziale del problema: e quanto, al contrario, può minacciare di far uscire dal mercato del lavoro i meno giovani.

## Tra gli ospiti

Tra gli ospiti, il presidente di Assoport Zeno D' Agostino, di **Confetra** Nereo Marcucci, il presidente della federazione nazionale degli spedizionieri Roberto Alberti.

# Aumento di capitale da 10 milioni di euro per l'Interporto

L'impegno assunto in toto dall'Authority conferma il legame tra l'infrastruttura di Guasticce e lo sviluppo dei traffici portuali

► LIVORNO

Ieri mattina, durante l'Assemblea dei soci, è stato approvato l'aumento di capitale da 10 milioni di euro per l'Interporto Vespucci che si era impegnata a sottoscrivere nel mese di maggio 2016, firmando un protocollo di intesa con la Regione e la stessa Società Interporto.

Un atto che conferma la crescita di un'infrastruttura centrale per lo sviluppo dell'area livornese, la cui importanza è emersa chiaramente anche l'ultima settimana, con un colosso internazionale che ha presentato una manifestazione di interesse per acquistare

un'area di 62mila metri quadrati e poi con la società leader cinese nella produzione di auto elettriche che ha annunciato di volervi aprire uno stabilimento.

Tra i presenti, chiaramente, c'era il sindaco di Collesalveti Lorenzo Bacchi, all'assemblea sulla base del mandato ricevuto dal Consiglio Comunale nella seduta dello scorso 27 ottobre, socio - come altri Comuni, Livorno, Pisa, Lucca - della società, sul cui territorio ricade interamente l'interporto.

«Possiamo prendere atto definitivamente della prospettiva di inclusione e governance unitaria Porto-Interporto. Da sempre questo è stato un ca-

vallo di battaglia dell'amministrazione colligiana».

Emblematiche in tal senso le parole del Presidente dell'Authority di Sistema Stefano Corsini: «Consideriamo quest'area strategica, come espansione a terra del Porto».

«All'inizio di questo percorso - ha aggiunto poi con soddisfazione il sindaco Bacchi - eravamo solo noi a credere in un'unica gestione Porto-Interporto. Oggi questo risultato è divenuto patrimonio diffuso, oltre che concreta opportunità a disposizione di tutto il sistema economico livornese».

L'Authority ad oggi è il secondo socio pubblico di Interporto di cui detiene il 9,59%,

dopo la Regione Toscana, che possiede il 23,5% delle quote.

L'azionista principale rimane privato, vale a dire il Monte dei Paschi, che ha il 21% dell'interporto, ma che detiene attraverso Mps Capital Service un altro 19%.

Il protocollo tra Regione e Authority che aveva sancito l'aumento di capitale aveva permesso un anno fa la ristrutturazione del debito di Interporto, una lunga trattativa che ha coinvolto 15 istituti di credito per un debito complessivo di circa 60 milioni di euro, nella quale si è prevista sostanzialmente una moratoria sul debito fino al 2022 accompagnata da un piano di dismissione di asset non strategici e allo sviluppo di nuovi servizi logistici.

## ► DOPO L'INTESA PALAZZO ROSCIANO-REGIONE

### L'anno scorso la ristrutturazione del debito

L'aumento di capitale approvato ieri - che rientra anche nell'operazione di ristrutturazione del debito - permetterà all'Interporto di avviare la realizzazione del proprio piano strategico in stretta connessione con il più ampio progetto di sviluppo dell'area costiera livornese delineato nell'Accordo di Programma sottoscritto nel maggio 2015 tra autorità locali,

Regione Toscana e Presidenza del Consiglio dei Ministri. L'accordo prevede importanti interventi infrastrutturali per la logistica integrata e la mobilità in ambito portuale (Darsena Europa e Zona franca doganale) e ferroviario (scavalco tra il Porto e l'Interporto e collegamento con la linea Vada-Pisa) che sono destinati ad aumentare l'attrattività del porto.



### **Taranto: per la prima volta dall'addio di Evergreen, c'è chi si candida a gestire il terminal container**

C'è qualcuno che bussa alla porta del porto di Taranto. Si chiama – stando a quanto comunica la stessa Autorità portuale di sistema del mar Ionio – Società Consortile “Southgate Europe Terminal”, costituita tra i soci Zeta System Spa e Taranto Iniziative Produttive Srl e intende ottenere in concessione una parte del molo polisetoriale della città pugliese per trent'anni, di una porzione di banchina e dell'area retrostante in località Molo Polisetoriale, in modo da rendere operativo un terminal multipurpose con la gestione del ciclo completo di movimentazione di merce containerizzata e merce varia. L'Authority aggiunge pure che la società ha chiesto «l'anticipata occupazione limitatamente ad una parte della superficie oggetto della domanda di concessione medesima».

Il molo in questione è una delle fette più appetitose del porto di Taranto anche perché 1.200 metri sono stati riannodati in tempi recenti (tra il luglio 2016 e lo scorso agosto) anche magari allo scopo di trovare un operatore interessato alla gestione. Da due anni e mezzo, infatti, da quando cioè ha chiuso l'attività la Taranto container Terminal controllata da Evergreen, il molo è rimasto fermo e nessuno aveva avanzato la propria candidatura per amministrarlo. Adesso, finalmente, una svolta.

# Porto Taranto, nuova società candidata per il molo polisettoriale

A più di un anno dallo stop alla candidatura del consorzio Ulisse, un'altra società si fa ora avanti per ottenere in concessione dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio una parte del molo polisettoriale del porto di Taranto e della relativa area retrostante.

Si tratta della "Southgate Europe Terminal", società consortile costituita tra i Zeta System, una spa di Matera attiva nella logistica, e "Taranto Iniziative Produttive" che è una srl.

La società, dice l'Authority, ha avanzato un'istanza «al fine di acquisire la concessione demaniale marittima per la durata di anni trenta. Ciò - specifica l'Authority - al fine di rendere operativo un terminal multipurpose con la gestione del ciclo completo di movimentazione di merce containerizzata e merce varia. La società - dice ancora l'Authority - ha chiesto l'anticipata occupazione limitatamente ad una parte della superficie oggetto della domanda di concessione». Adesso l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio effettuerà «l'iter istruttorio di rito» al termine del quale deciderà se concedere o meno l'area in questione alla nuova società.

Il molo polisettoriale è tra le principali infrastrutture del porto di Taranto ed è stato di recente sottoposto a lavori di ammodernamento per 1200 metri. Di questi, 600 sono stati ultimati a luglio 2016 e altri 600 ad agosto 2017.

Il relativo collaudo del tratto riqualificato è però avvenuto solo nella scorsa estate. L'Autorità portuale da mesi è alla ricerca di uno o più operatori che chiedano in concessione o l'intera

## **-segue**

---

banchina o parti di essa. Questo allo scopo di rilanciare il porto e rioccupare il personale della società Taranto container terminal, precedente concessionario della banchina, oggi disoccupato e preso in carico dalla nuova Agenzia del lavoro

portuale. "Soutghate Europe Terminal" è la prima a farsi avanti presentando istanza di concessione ma ci sarebbero altre due manifestazioni di interesse all'orizzonte. E a differenza del passato, quando la banchina fu data ad un solo concessionario, stavolta si punterebbe ad un frazionamento: più operatori e attività diverse.

Della nuova società va detto che "Taranto Iniziative Produttive" era già presente insieme ad altre realtà anche nel consorzio Ulisse che nel 2016 si era candidato alla concessione del molo polisettoriale. L'istanza del consorzio Ulisse fu poi respinta in fase istruttoria dall'Authority per mancanza dei requisiti richiesti. Da quando è andata via (2015) la società Taranto container terminal, partecipata dalla compagnia Evergreen,

il molo polisettoriale è rimasto inutilizzato anche per l'avvio dei lavori di ammodernamento. Taranto container terminal aveva ottenuto la concessione dell'infrastruttura agli inizi del 2000 e sin quando ha operato, si è occupata del transhipment dei container occupando circa 520 addetti. Personale in seguito posto in cassa integrazione, poi in mobilità e adesso trasferito all'Agenzia del lavoro portuale costituita a fine 2016 dal Governo con un decreto legge.

Compito dell'Agenzia è quello di formare e rioccupare questo personale in nuove attività del porto nell'arco di 36 mesi.

La candidatura di una società di Matera alla concessione del molo polisettoriale di Taranto, da un lato, conferma come l'arco ionico della Basilicata veda lo scalo pugliese come proprio riferimento e, dall'altro, si

## **-segue**

---

**muove nel solco della Zona economica speciale per la quale si punta ad una Zes interregionale tra Puglia e Lucania. Le Zes, istituite dall'ultimo decreto legge Sud con la finalità di attrarre investimenti usando la leva delle agevolazioni, in Puglia saranno due: una adriatica, che farà leva sui porti di Bari e Brindisi, e l'altra ionica con base Taranto.**

## Nasce il sistema portuale della Sardegna



L'Autorità di sistema portuale dei porti sardi si è ufficialmente costituita. Venerdì la prima riunione del Comitato di gestione per l'approvazione dei regolamenti. Il "parlamentino" del nuovo ente regolatore dei porti della Sardegna, guidato dal presidente **Massimo Deiana** ([incaricato a luglio](#), nella foto), è costituito da:

**Giuseppe Minotauro**, comandante del porto di Cagliari, per le direzioni marittime di Cagliari e Olbia

**Italo Meloni**, professore di Ingegneria dell'Università di Cagliari, per la Regione Sardegna

**Massimiliano Piras**, docente di Diritto della Navigazione all'Università di Cagliari, per la Città Metropolitana

**Settimo Nizzi**, sindaco di Olbia, per il Comune

«Con la prima riunione del Comitato di Gestione ufficializziamo la completa operatività dell'ente che amministrerà i principali porti isolani», commenta Deiana. «È un momento storico – continua – per l'avvio di un lavoro che sarà svolto in totale sinergia tra gli attuali sette scali che rientrano nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale ed i relativi territori di riferimento. Sono certo – conclude – che tutti i membri del Comitato di gestione sapranno, con grande sensibilità e competenza, sostenere ed indirizzare l'azione dell'ente per i prossimi quattro anni, consapevoli che ci attenderanno importanti sfide nello scenario del sistema trasportistico marittimo mediterraneo».

Il Comitato di gestione (organo regolatore pubblico) sostituisce il Comitato portuale, a composizione mista pubblico-privata. Adotta il Piano regolatore portuale, approva il Piano operativo triennale, individua strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche, approva il bilancio consuntivo e di previsione. L'organo consultore delle attività del Comitato di gestione è l'Organismo di partenariato, composto da imprenditori e stakeholders.

Movimentazione merci

## I sindacati insistono: rotazione dei portuali

Milazzo Di nuovo in fibrillazione i portuali mamertini. L' assenza di lavoro e le restrizioni dell' art. 17 della legge 84/94 che ormai da qualche anno impone la rotazione delle maestranze viene maldigerita anche perché l' attività è tutt' altro che fiorente come ai tempi della Compagnia portuale. E così i malumori sono crescenti anche se sino ad oggi contenuti. Ma col passar dei mesi e in assenza delle soluzioni annunciate la tensione cresce tra coloro che magari di politica e burocrazia masticano poco o nulla e desiderano solo portare qualche soldo a casa. Ad essere realisti - e tutte le istituzioni coinvolte lo hanno confermato - non ci sono molti margini di manovra, ma si sta cercando di fare di tutto per assicurare ai lavoratori portuali la possibilità di svolgere la loro attività attraverso un percorso che possa dare delle risposte che sino ad oggi sono mancate a coloro che sono rimasti fuori dall' attività di movimentazione.

Sostanzialmente una dozzina di persone. E in tale contestato anche i sindacati hanno ribadito la situazione di grande emergenza non solo occupazionale ma anche sociale.

«Riteniamo - ripetono ancora una volta i sindacalisti del Fim Cub - che in assenza di alternative, si debba cercare di dar corso alla

nostro proposta formulata nei mesi scorsi che prevede il coinvolgimento di tutte le maestranze nella movimentazione delle merci portuali. E ciò mantenendo il vincolo dei 9 lavoratori previsti dall' art.

17 approvato dal ministero e oggetto della gara bandita dall' Autorità portuale. Mensilmente la cooperativa "Gruppo portuale Milazzo" dovrebbe trasmettere all' Autorità portuale, alla Capitaneria e quindi al ministero, un elenco dei soggetti impegnati nelle attività nel porto facendo ruotare tutti i propri soci-lavoratori. Attualmente invece lavorano sempre gli stessi nove che quando restano a casa percepiscono il sussidio di disoccupazione. Per gli altri undici invece, in atto, né lavoro né altre indennità riparatrici».(r.m.)

## Informazioni Marittime

---

### "Le Fonti Shipping Awards" allo studio legale SLC di Napoli



È lo studio legale napoletano SLC (Studi Legali Consociati – Avv.ti Porzio Bove e Associati) che il 13 novembre si è aggiudicata la VII edizione del prestigioso «Le Fonti Shipping Awards» quale Team legale dell'anno.

Il team di Napoli, guidato dal socio fondatore, l'avvocato Vittorio Porzio (nella foto, in home page), è stato selezionato dal centro studi Le Fonti – Research & Media, dall'Istituto di Scienze e Cultura con le indicazioni redazionali di media del settore (i mensili World Excellence e la rivista Legal ed il quotidiano Finanza & Diritto). Gli studi candidati al premio e selezionati per essere ammessi alla serata di premiazione finale tenutasi a Milano presso la sede di Borsa Italiana (Palazzo Mezzanotte) lo scorso 13 novembre, erano in tutto sei tra i più importanti in Italia. La manifestazione si è svolta nell'ambito della XXXIII edizione del gruppo dei Le Fonti Legal Awards con tappe a Londra, New York, Dubai, Singapore, Hong Kong. La Commissione Europea, tra gli altri, è partner dell'iniziativa.

La motivazione con la quale è stato assegnato il premio a SLC è la seguente: «Per essere uno dei migliori Studi italiani nel settore dello Shipping. Per l'ampia preparazione e professionalità e la vocazione internazionale che consentono allo Studio di fornire alla propria clientela, nazionale e straniera, un'assistenza completa ed efficiente».

Informazioni Marittime ed il Bollettino Avvisatore Marittimo si complimentano con l'avv. Porzio, i soci ed i collaboratori dello Studio legale per il prestigioso riconoscimento a loro assegnato.

## Pescara: consegnati i lavori di taglio della diga foranea del porto abruzzese

(FERPRESS) – Pescara, 20 NOV – Sono stati consegnati questa mattina, all’impresa Rcm Costruzioni di Sarno (Salerno), i lavori di taglio della diga foranea del porto di Pescara. Gli interventi avranno una durata di 10 mesi e vedranno un investimento complessivo di 3 milioni e mezzo di euro, finanziati dalla Regione.

Contemporaneamente sarà realizzata la barriera soffolta a nord della darsena commerciale, così da garantire la sicurezza degli operatori portuali.

“Oggi è una giornata storica per la città di Pescara – ha sottolineato il presidente della giunta regionale Luciano D’Alfonso – perché si concretizza un’opera attesa da anni, sulla quale l’amministrazione regionale ha lottato in tutte le sedi, sfidando ostacoli e pastoie burocratiche che ne hanno rallentato la realizzazione per troppi anni. Un intervento necessario per restituire funzionalità al porto, recuperando la naturale azione di dragaggio del mare, che consentirà di eliminare inutili sprechi di risorse pubbliche per mastodontici interventi di pulitura dei fondali”.

La Rcm procederà alla demolizione di un tratto di circa 70 metri della diga foranea, ripristinando il naturale deflusso delle acque del fiume e dei detriti, con positivi effetti anche sulla qualità delle acque di balneazione.

“Ci dotiamo – ha continuato il presidente – di una nuova armatura per l’economia dell’acqua, da cui dipenderanno il futuro economico e le nuove prospettive di questa città, il cui legame con il mare è forte e indissolubile”.

Entro dicembre, inoltre, sarà completata la progettazione esecutiva dei nuovi moli guardiani, per un importo di circa 15 milioni di euro, già disponibili e inseriti nel Masterplan. I cantieri potrebbero aprire già entro la prossima primavera. La Regione, inoltre, è impegnata a reperire ulteriori risorse finanziarie per portare a compimento la riqualificazione complessiva dell’infrastruttura portuale, ritenuta strategica nei piani di sviluppo per l’Abruzzo.

## Porti: Pescara, al via lavori taglio diga foranea

Intervento per 3,5 mln, dieci mesi per la conclusione



Al via, presso la banchina del molo sud del Porto di Pescara, i lavori per il taglio della diga foranea. Il presidente della Regione Luciano D'Alfonso, partecipando all'ideale taglio del nastro ha sottolineato che "oggi siamo qui per l'avvio di questa opera infrastrutturale che appariva difficile dal realizzarsi e che oggi vede il via". "Questa - ha detto D'Alfonso - è un'opera che costa 3,5 milioni di euro e che noi come Regione abbiamo voluto subito in questa legislatura, predisponendo la copertura finanziaria. Questa della diga foranea è stata la prima collocazione finanziaria delle prime risorse che noi abbiamo rinvenuto, per far sì che si corrispondesse in termini utili ad una opera necessaria che consentisse il recupero di funzionalità del porto di Pescara attraverso una semplice operazione: consegnare all'acqua del mare e alla sua forza, una quota di manutenzione del dragaggio del porto. Mi sono convinto a questa opera perché ho ritenuto vergognoso pagare 12 milioni di euro due milioni di euro di lavori, come accaduto anni fa. È stata questa la ragione che mi ha convinto". Il segretario particolare del presidente, Enzo Del Vecchio, ha detto che "quella di oggi è una giornata importante non solo per Pescara, ma per tutta l'economia abruzzese. Tutta la Regione e anche oltre avrà benefici dalla partenza di questi lavori. Oggi è qui l'impresa aggiudicataria dei lavori con le proprie maestranze per impiantare il cantiere, finalizzato all'apertura della diga per un braccio di settanta metri che dovrà poi rappresentare l'area che convoglierà l'uscita del fiume al di fuori della diga foranea. Ci siamo finalmente grazie all'impegno di Regione, Provincia e Comune che tanto si sono spesi per l'avvio dei lavori di ricostruzione del Porto di Pescara, sia sotto l'aspetto turistico che sotto quello della qualità dell'acqua per quanto riguarda la balneazione. I lavori - ha poi aggiunto Enzo Del Vecchio - sono contabilizzati e programmati intorno ai dieci mesi, ma contiamo che l'impresa possa compiere il tutto nei tempi più ristretti, tenendo conto che poi ci sono i periodi della stagione in cui non, si potrà operare". Per il sindaco di Pescara Marco Alessandrini "questo è un giorno non come un altro, perché c'è stata una lunga attesa che oggi è finita' dopo un combattimento con la burocrazia e con i labirinti rimani.

Finalmente possiamo dire che diamo un taglio a questa diga, auspicando che le condizioni meteo possano facilitare il lavoro dell'impresa. Oggi una grande giornata, aspettando il risultato finale del lavoro che è quello di consentire a madre natura di fare il proprio corso quanto a manutenzione ordinaria di questa struttura".

IL PROGETTO DI RICERCA

## Altro che rifiuti: i sedimenti del porto sono un concime

■ PISA

Dai sedimenti dragati del porto di Livorno sono cresciuti melograni, fragole e lattughe grazie a Hortised, il progetto europeo "Life" coordinato dal Dipartimento di scienze della produzione agroalimentare e dell'ambiente (Dispa) dell'Università di Firenze, al quale partecipano l'Istituto per lo Studio degli Ecosistemi (Ise-Cnr) dell'Area della ricerca del Consiglio Nazionale dei Cnr di Pisa, l'Università Miguel Hernandez di Elche (Alicante - Spagna) e due aziende vivaistiche private. Il progetto è teso a dimostrare che dal dragaggio dei sedimenti dei corpi idrici portuali - un'attività svolta regolarmente per consentire la libera navigazione delle imbarcazioni - si possono ricavare substrati per la coltivazione nel settore del vivaismo e della frutticoltura. L'attività dell'Ise-Cnr si è concentrata sui fanghi del porto di Livorno dragati e poi trattati per un tempo pari a 18 mesi mediante l'utilizzo di sostanza organica e piante (fitotrattamento). Il sedimento fitotrattato ha caratteristiche simili ad un suolo ed è stato, pertanto, sperimentato dagli altri partecipanti al fine di produrre piantine di lattuga e di melograno, nonché cespi di lattuga, fragole e melagrane. Dal punto di vista agronomico, i risultati ottenuti in campo presso l'Azienda Agricola Zelari Company in provincia di Pisa, il vivaio Caliplant (Murcia - Spagna) e l'Universidad Miguel Hernandez (Alicante - Spagna) sono



Una draga al lavoro all'imboccatura del porto di Livorno (archivio)

molto incoraggianti, con produzioni medie simili a quelle riscontrate nel terriccio commerciale puro se coltivate in una miscela con il 50 % di sedimento bonificato. «Ad oggi - si legge in una nota del Ise-Cnr - non erano state individuate metodologie valide per un uso applicativo dei sedimenti dragati. Lo sfruttamento della torba negli ultimi 25 anni, ha causato gravi problemi nelle aree di approvvigionamento. Diversi Paesi hanno stabilito piani ambiziosi per ridurre l'uso di torba in orticoltura, tuttavia i materiali alternativi fino ad oggi disponibili, non sono risultati soddisfacenti. Circa la metà della torba prodotta è usata per la produzione di piante ornamentali e circa l'1% viene utilizzata per la coltivazione di piante da

frutto. Invece, la quantità totale di sedimenti contaminati dragati in Europa è pari a circa 200 milioni di metri cubi annui che potrebbero essere utilizzati in agricoltura cambiando le normative e le linee guida europee in campo vivaistico e agricolo».

«Nostro compito è dimostrare che questi sedimenti trattati sono congeniali all'agricoltura dal punto di vista della fertilità e della produttività agronomica - dice Grazia Masciandaro dell'Ise/Cnr - e che lo sono anche dal punto di vista della sicurezza alimentare, in quanto sarà verificata l'eventuale presenza di contaminanti nella pianta e nel frutto e saranno effettuate misure per la caratterizzazione morfologica, biochimica e sensoriale dei frutti».

## La nota AdSp su «Tco» ci ricorda Victor Hugo!

LIVORNO - (R. R.) Si racconta che Victor Hugo, il gigante della narrativa, non solo francese, trovandosi sull'isola britannica di Guernsey, dove aveva scritto "I miserabili", impaziente di sapere come il suo lavoro era stato accolto dal pubblico, con un insuperabile esercizio di sintesi, inviò al proprio editore a Parigi una lettera con un semplice punto interrogativo. Questi, per non essere da meno, volendo significargli il grande successo di pubblico che aveva accolto l'opera, gli inviò un foglio con su un bel punto esclamativo. Pur senza raggiungere tali vette di concisione, risulta notevole l'essenzialità con cui l'ufficio stampa dell'AdSp di Livorno ha comunicato che il Comitato di gestione portuale ha assegnato giorni fa al Terminal calata Orlando una *«concessione della durata di 12 anni per la realizzazione e gestione di un terminal multipurpose sulla sponda Est della darsena Toscana»*, con ciò ponendo finalmente termine al confronto che ormai da tempo opponeva la stessa Tco alla Livorno terminal toscano (Ltt) per l'occupazione di quei contestati spazi portuali consistenti in 180 metri di banchina con un fondale di 12 metri, in grado di accogliere navi da 25 mila tonnellate. Il dottor Roberto Alberti, presidente e socio di maggioranza della Tco nonché presidente della Federazione nazionale degli spedizionieri (Fedespedi), interpellato in proposito, dichiarando di non conoscere, riguardo alla delibera del Comitato, alcun particolare in più di quanto è apparso nello stringatissimo bollettino di palazzo Rosciano, ha espresso soddisfazione per l'esito del lungo (e doloroso) confronto con la Ltt, impersonata, fra l'altro dall'ex direttore generale della Tco. Difficile, se non impossibile, non immaginare che, data la (futura) contiguità della Tco con la concessione su cui opera attualmente il terminal Lorenzini, non potranno, all'occorrenza, aversi forme di pressoché naturale osmosi, con reciproco vantaggio per le due società limitrofe.

## Interporto di Parma più vicino alla Norvegia

PARMA - Parma è ancora più vicina alla Norvegia a livello logistico e distributivo: merito di un nuovo collegamento ferroviario dall' Interporto della città emiliana direttamente a Rolvsøy, nella parte sudorientale del Paese, passando da Basilea, in Svizzera, e Goteborg, in Svezia. Il nuovo servizio prevede partenze dall'Italia ogni sabato mattina, con arrivo previsto a destinazione alle 18 del lunedì successivo. Il treno è multiprodotto, può cioè trasportare varie tipologie di merce fino ad un massimo di 63 tonnellate. All'Interporto di Parma a "lavorare" i venti vagoni, ciascuno dei quali dotato di 66 slot per pallet, è la Lanzi Trasporti, che ha un proprio terminal ferroviario interno collegato con le principali direttrici italiane ed europee. Partner del nuovo collegamento sono l'operatore Norvegese Colli- Care Logistics, che ha anche una sede a Modena, e la svedese Hector Rail, che si occupa della trazione ferroviaria insieme a Db Cargo. Lanzi trasporti ha inoltre siglato un contratto di rete d'impresa con due partner che operano nel settore dei trasporti e della logistica: la Sani di Parma e la Due Torri di Bologna. «La Norvegia è un primo risultato - dice Leonardo Lanzi, ad della Lanzi Trasporti - ma guardiamo con interesse al resto dell'Europa e pure oltre: penso al progetto sulla Via della seta, che può offrire interessanti opportunità. La merce è di varie tipologie: dall'alimentare (secco) al siderurgico, passando per manufatti di cemento, materie plastiche e altro».

## Ancora un mese di traffico merci record nei porti cinesi

Lo scorso mese i porti marittimi cinesi hanno stabilito il proprio nuovo record di traffico complessivo delle merci e di traffico containerizzato movimentato nel mese di ottobre. Ad ottobre 2017 i porti marittimi e gli inland port della nazione asiatica hanno movimentato un totale di 1.058,9 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +5,0% rispetto all'ottobre 2016. I soli porti marittimi hanno realizzato un picco di traffico di 722,7 milioni di tonnellate di carichi, con un incremento del +6,1% rispetto al precedente record di 681,2 milioni di tonnellate ottenuto ad ottobre 2016. Nei porti interni del paese il traffico è ammontato a 336,1 milioni di tonnellate (+2,7%).

Lo scorso mese i maggiori volumi di traffico sono stati movimentati dai porti di Ningbo-Zhoushan con 83,3 milioni di tonnellate (+8,7%), Shanghai con 56,9 milioni di tonnellate (+4,4%), Guangzhou con 52,2 milioni di tonnellate (+15,3%), Tangshan con 47,4 milioni di tonnellate (+3,6%), Tianjin con 43,7 milioni di tonnellate (-7,0%), Qingdao con 42,0 milioni di tonnellate (+0,5%), Dalian con 35,1 milioni di tonnellate (+7,4%) e Rizhao con 30,6 milioni di tonnellate (+3,9%).

Lo scorso mese i porti cinesi hanno movimentato un traffico containerizzato pari globalmente a quasi 20,0 milioni di teu, in crescita del +8,3% sull'ottobre 2016. I soli porti marittimi hanno movimentato un volume record pari a 17,8 milioni di teu, con un aumento del +8,1% sul precedente record di 16,4 milioni di teu stabilito ad ottobre 2016. Nei porti interni il traffico è stato di 2,2 milioni di teu (+9,7%).

Ad ottobre 2017 i più consistenti volumi di traffico dei container sono stati movimentati dai porti di Shanghai con 3,4 milioni di teu (+5,6%), Shenzhen con 2,1 milioni di teu (+10,4%), Ningbo-Zhoushan con 2,0 milioni di teu (+10,2%), Guangzhou con 1,7 milioni di teu (+3,8%), Qingdao con 1,5 milioni di teu (+0,5%), Tianjin con 1,3 milioni di teu (+14,4%), Xiamen con 932mila teu (+7,7%) e Dalian con 722mila teu (+8,6%).

Nei primi dieci mesi di quest'anno il traffico complessivo delle merci movimentato dai porti cinesi si è attestato a 10.546,1 milioni di tonnellate, con un rialzo del +7,4% sul periodo gennaio-ottobre del 2016. I soli porti marittimi hanno movimentato 7.234,3 milioni di tonnellate (+7,2%) e gli inland port 3.311,8 milioni di tonnellate (+7,9%).

Nei primi dieci mesi del 2017 i più rilevanti volumi di traffico delle merci sono stati movimentati dai porti di Ningbo-Zhoushan, che è il primo porto mondiale per volume di traffico delle merci, con 853,9 milioni di tonnellate (+10,6%), Shanghai con 586,7 milioni di tonnellate (+10,1%), Tangshan con 477,7 milioni di tonnellate (+11,7%), Guangzhou con 468,6 milioni di tonnellate (+9,4%), Qingdao con 423,9 milioni di tonnellate (+1,4%), Tianjin con 421,8 milioni di tonnellate (-8,3%), Dalian con 384,8 milioni di tonnellate (+4,4%), Yingkou con 311,4 milioni di tonnellate (+2,4%) e Rizhao con 302,5 milioni di tonnellate (+3,0%).

Complessivamente il traffico containerizzato è stato pari a 197,0 milioni di teu, con un incremento del +8,9% sui primi nove mesi del 2016, di cui 174,7 milioni di teu movimentati dai porti marittimi (+8,2%) e 22,3 milioni di teu dai porti interni (+15,5%). Nel periodo i primi porti container nazionali sono stati Shanghai, che è anche il primo porto container mondiale, con 33,3 milioni di teu (+8,0%), Shenzhen con 21,1 milioni di teu (+5,8%), Ningbo-Zhoushan con 20,8 milioni di teu (+13,7%), Guangzhou con 16,6 milioni di teu (+10,1%), Qingdao con 15,2 milioni di teu (+1,7%), Tianjin con 12,8 milioni di teu (+5,6%), Xiamen con 8,5 milioni di teu (-8,2%), Dalian con 8,3 milioni di teu (-0,8%) e Yingkou con 5,2 milioni di teu (+1,4%).

# Informare

**Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Brema/Bremerhaven è diminuito del -4,7%**

*A settembre il calo è stato del -11,9%*

Così come per il porto di Amburgo, negli ultimi trimestri anche relativamente all'altro principale scalo portuale tedesco di Brema/Bremerhaven il trend del volume di traffico delle merci movimentato risulta in calo, flessione che a Brema a settembre 2017 ha segnato un dato percentuale del -11,9% essendo state movimentate poco più di 5,3 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 6,1 milioni di tonnellate a settembre dello scorso anno.

La contrazione del traffico registrata lo scorso mese è stata generata principalmente dalla riduzione del -21,5% delle merci allo sbarco, che sono ammontate a 2,4 milioni di tonnellate, ma in calo sono risultate anche le merci all'imbarco che hanno totalizzato oltre 2,9 milioni di tonnellate (-2,1%). Complessivamente gli sbarchi e imbarchi di merci varie si sono attestati a 4,8 milioni di tonnellate (-12,3%), di cui 3,8 milioni di tonnellate di merci in container (-18,9%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 487mila teu (+8,5%) e 875mila tonnellate di merci convenzionali (+36,1%) formate da 385mila tonnellate di rotabili (+29,6%), 329mila tonnellate di siderurgici (+67,9%), 60mila tonnellate di prodotti forestali (+140,0%) e 101mila tonnellate di altre merci non containerizzate (-19,2%). Globalmente il volume di traffico delle rinfuse è diminuito del -9,4% essendo stato pari a 668mila tonnellate, di cui 60mila tonnellate di rinfuse liquide (-43,9%) e 608mila tonnellate di rinfuse secche (-3,5%) costituite da 382mila tonnellate di minerali (-0,3%), 60mila tonnellate di cereali e rinfuse alimentari (-16,7%), 43mila tonnellate di carbone e coke (+10,3%) e 183mila tonnellate di altre rinfuse secche (+34,6%).

Nel terzo trimestre del 2017 il porto di Brema/Bremerhaven ha movimentato un totale di 17,9 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -4,7% rispetto a 18,8 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre dello scorso anno. Le sole merci allo sbarco sono ammontate a 8,6 milioni di tonnellate (-10,2%) e quelle all'imbarco a 9,3 milioni di tonnellate (+1,1%).

Complessivamente nel terzo trimestre di quest'anno le merci varie sono state pari a 15,5 milioni di tonnellate (-5,0%), di cui 12,9 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-10,8%) realizzate con una movimentazione di container pari ad oltre 1,3 milioni di teu (-1,5%) e 2,6 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-40,5%) costituite da quasi 1,2 milioni di tonnellate di rotabili (-38,4%), 732mila tonnellate di siderurgici (+37,6%), 135mila tonnellate di prodotti forestali (+33,7%) e 554mila tonnellate di altre merci convenzionali (+51,4%). Il totale complessivo delle rinfuse è stato di 2,5 milioni di tonnellate (-2,2%), di cui 403mila tonnellate di carichi liquidi (+12,3%) e meno di 2,1 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-4,6%) costituite da 1,2 milioni di tonnellate di minerali (-8,1%), 296mila tonnellate di carbone e coke (+8,4%), 167mila tonnellate di cereali e rinfuse alimentari (-0,6%) e 834mila tonnellate di altre rinfuse solide (+85,7%).

Nei primi nove mesi del 2017 il porto tedesco ha movimentato 54,5 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -3,2% sul periodo gennaio-settembre dello scorso anno, di cui 27,4 milioni di tonnellate di merci allo sbarco (-4,8%) e 27,1 milioni di tonnellate di merci all'imbarco (-1,5%). Il totale delle merci varie è ammontato a 46,7 milioni di tonnellate (-4,0%), di cui 39,9 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-7,9%), traffico che è stato ottenuto con una movimentazione di contenitori pari a 4,0 milioni di teu (-3,9%), e 6,8 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+27,1%) formate da 3,5 milioni di tonnellate di rotabili (-43,9%), 1,7 milioni di tonnellate di siderurgici (+26,8%), 415mila tonnellate di prodotti forestali (+7,5%), 3mila tonnellate di frutta (-50,0%) e quasi 1,2 milioni di tonnellate di altre merci convenzionali (-1,0%). Il volume di traffico delle rinfuse è stato di 7,7 milioni di tonnellate (+2,5%), di cui 1,3 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+2,4%) e 6,5 milioni di tonnellate di rinfuse secche (+2,5%) costituite da 3,7 milioni di tonnellate di minerali (+7,2%), 837mila tonnellate di carbone e coke (-3,2%), 410mila tonnellate di cereali e rinfuse alimentari (-11,1%) e 2,8 milioni di tonnellate di altre rinfuse solide (-10,0%).

# Informare

---

## **GEFCO ha inaugurato una propria filiale in Grecia**

*Quest'anno è previsto un raddoppio del fatturato generato dal mercato greco*

GEFCO ha inaugurato una propria filiale in Grecia, nazione - ha evidenziato il gruppo logistico - con il maggior numero di navi e che controlla attualmente il 18% della flotta mondiale, con porti - quelli del Pireo e di Salonicco - che sono tra le vie di accesso regionali all'Europa sud-orientale e all'Europa centrale. Inoltre GEFCO ha ricordato che la Grecia ha avviato numerosi programmi tesi alla modernizzazione, all'ampliamento e al miglioramento delle sue infrastrutture e che negli ultimi anni la produzione industriale greca ha mostrato una crescita costante: in particolare sono presenti nel Paese alcune società leader nel settore dell'industria alimentare e del tabacco, nel settore tessile, farmaceutico, chimico, minerario, petrolifero e metalmeccanico.

«GEFCO - ha spiegato il direttore generale di GEFCO Grecia, Fabien Gauchet - mira a rafforzare la sua competitività e la sua presenza sul mercato greco e prevede di registrare un fatturato quasi doppio nel 2017. Intendiamo inoltre trasmettere alle aziende locali la nostra esperienza logistica maturata in decenni di attività, contribuendo così alla crescita e allo sviluppo del paese».

GEFCO ha precisato che la nuova filiale greca offre l'intera gamma dei servizi offerti dal gruppo e che sta già elaborando delle soluzioni stradali internazionali per diversi clienti e svilupperà ulteriori soluzioni quali il trasporto a temperatura controllata per i settori alimentare e farmaceutico, ben rappresentati in Grecia.

**Lo scorso mese il porto di Valencia ha movimentato 8,9 milioni di tonnellate di merci (+4,7%)**

*Ad ottobre i contenitori sono stati pari a 424mila teu (+3,0%) e nei primi dieci mesi del 2017 sono ammontati a 4,0 milioni (-1,9%)*

Lo scorso mese il sistema portuale gestito dall'Autorità Portuale di Valencia, che è costituito dai porti di Valencia, Sagunto e Gandía, ha movimentato oltre 6,3 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 12,8% rispetto a meno di 6,2 milioni di tonnellate nell'ottobre 2016. Il solo scalo portuale di Valencia ha movimentato 8,9 milioni di tonnellate di carichi (+4,7%), di cui 4,8 milioni di tonnellate di merci containerizzate (0%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 424mila teu (+3,0%), 737mila tonnellate di merci convenzionali (+21,6%), 153mila tonnellate di rinfuse liquide (-22,7%) e 186mila tonnellate di rinfuse solide (+129,7%). Nel segmento delle auto nuove di fabbrica sono stati movimentati 46mila veicoli (-7,8%). Il traffico dei passeggeri è stato di 115mila persone (19,2%), di cui 70mila crocieristi (14,7%) e 44mila passeggeri dei traghetti (-17,5%).

Nei primi dieci mesi del 2017 nel sistema portuale di Valencia il traffico delle merci è ammontato complessivamente a 61,5 milioni di tonnellate, con una crescita del -3,2% sul periodo gennaio-ottobre dello scorso anno. Nel solo scalo portuale di Valencia il traffico si è attestato a 56,3 milioni di tonnellate (+4,4%), di cui 46,6 milioni di tonnellate di merci in container (+4,6%) realizzate con una movimentazione di container pari a 4,0 milioni di teu (+1,9%), 6,9 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+1,7%), 1,2 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+18,4%) e quasi 1,3 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+15,1%). La movimentazione di auto nuove è stata di 447mila unità (-9,1%). Nei primi dieci mesi di quest'anno i passeggeri sono stati 872mila (+13,7%), di cui 351mila crocieristi (+2,2%) e 521mila passeggeri dei traghetti (+23,0%).