

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
2 FEBBRAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Genova:

"...La Cina conferma interesse per l'Italia..."

(The Medi Telegraph, Repubblica)

"...in porto spunta l'ipotesi agenzia..."

(Il Nautilus, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Ansa)

Livorno:

"...tre milioni di euro per progettare le opere..."(L'Informatore Navale)

Ravenna:

"...i traffici in linea con 2016..." (Ferpress)

Napoli:

"...al via opere per 40 mld..."

(Ferpress, Affari Italiani, The Medi Telegraph, Gazzetta del sud, La Repubblica, Informazioni Marittima, L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo)

Brindisi:

"...Punto Portuale..."(Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Boccia, Gioia Tauro grandi opportunità..." (Ansa)

Messina:

"...Zona Asi, necessaria una moderna viabilità..."

(Gazzetta del Sud, Il citadinodimessina.it)

Palermo:

"...leva per lo sviluppo dell'economia..."(Quotidianodisicilia.it)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

La Cina conferma l'interesse per l'Italia: Venezia, Trieste e Genova in pole

Genova - Il governo però suggerisce di sfruttare il porto di Trieste: «Lì è già tutto pronto».

Genova - La Cina vuole investire sui porti italiani. L'annuncio è dell'ambasciatore cinese Li Ruiyu: «Le autorità e le aziende cinesi hanno già preso contatti con i porti di Trieste, Genova e Venezia per sviluppare nuove opportunità di cooperazione», ha detto Li intervenendo al convegno sulla "Nuova Via della Seta". L'obiettivo, ha aggiunto, è «giungere quanto prima alla sigla di un memorandum d'intesa» per la cooperazione bilaterale.

Parole che riconoscono l'intenso lavoro svolto dalla nostra rete diplomatica, a partire dall'ambasciata italiana di Pechino guidata da Ettore Sequi. **Proprio Sequi, in occasione dello stesso convegno organizzato da Sioi e ambasciata cinese, ha detto che «i porti italiani non sono alternativi ma complementari al Pireo. L'interesse della Cina è forte e concreto ma - ha avvertito - la Via della Seta andrà avanti con o senza di noi».**

In occasione della visita a Pechino del maggio scorso, il premier, Paolo Gentiloni, dopo aver incontrato il presidente cinese, Xi Jinping, aveva rivelato «l'esplicita intenzione» della leadership cinese di investire su Trieste e Genova: «Avverrà - aveva detto Gentiloni al Forum sulla cooperazione internazionale Belt and Road - c'è una data X, c'è un impegno». Impegno che oggi sta per concretizzarsi.

IL GOVERNO SUGGERISCE TRIESTE

Con il raddoppio del Canale di Suez, il Mediterraneo ha acquisito nuova centralità. La Cina ha investito nel Pireo ed è alla ricerca di un canale di accesso per connettere velocemente le merci con il resto d'Europa. **«Il governo italiano - ha spiegato Sequi - ha offerto ai cinesi una via complementare alla ferrovia che Pechino ipotizza di costruire per collegare il porto greco all'Europa attraverso i Balcani e suggerisce di sfruttare anche i sistemi portuali e ferrati già esistenti, e già pronti, come Trieste.** Sia perché sono immediatamente disponibili ed estremamente ben collegati, con procedure di sdoganamento tra le più veloci in Europa, mentre dal Pireo occorre ancora costruire adeguati e onerosi collegamenti ferroviari attraverso i Balcani; sia perché è difficile far transitare solo attraverso un porto l'assai ingente numero di container che dall'Asia giungono nel Mediterraneo».

La posizione geografica dell'Italia garantisce ai nostri porti un ruolo strategico. I cinesi lo hanno capito e stanno pensando di creare nel Nord d'Italia un hub logistico europeo. Non a caso Cosco (quarta compagnia al mondo) **ha acquisito il 40% del terminal in costruzione a Vado Ligure: il nuovo porto container sarà operativo entro il 2019**.

I primi risultati di Belt and Road (BRI, la Nuova Via della Seta), l'iniziativa lanciata dal presidente cinese, Xi Jinping, nel 2013 per creare connessioni infrastrutturali via terra e via mare tra Cina e Europa, confermano che si tratta di grande piano geoeconomico, condiviso e inclusivo, destinato a trasformare l'Eurasia: 900 progetti di nuove infrastrutture, quasi 1000 miliardi di investimenti, 780 miliardi di dollari generati dagli interscambi con i 60 paesi coinvolti, 200 mila nuovi posti di lavoro. Questo mastodontico progetto che tocca due terzi della popolazione mondiale «non ha solo una forte componente infrastrutturale ma esprime la proiezione internazionale di Pechino», ha sottolineato Sequi. «Pechino ha una visione lunga e sempre più ampia, Bri si conferma come l'elemento centrale del cambiamento storico che la Cina sta vivendo nel quadro di una progressiva apertura in tutti i fronti», ha concluso l'ambasciatore.

La Cina ferma i container di rifiuti / IL CASO

Genova - A essere colpito è un traffico di 4 milioni di teu oltre al mercato delle imbarcazioni da demolire.

Genova - Per sostenere il proprio tumultuoso sviluppo economico, per anni la Cina ha chiuso gli occhi di fronte ai problemi ambientali che questo sviluppo ha provocato. Il problema raggiunse la massima visibilità mondiale in occasione delle Olimpiadi di Pechino del 2008, **con l'allarme fra gli atleti per l'alta concentrazione di smog e la minaccia della squadra di atletica dell'Australia di disertare la cerimonia di apertura.** Tanto che l'allora presidente del Cio, Jacques Rogge, dovette intervenire ufficialmente a dire che «non ci sono rischi per gli atleti». Da allora la situazione è molto cambiata. La Cina studia da superpotenza mondiale e non vuole più passare agli occhi dell'opinione pubblica internazionale per la pattumiera del mondo.

L' economia del mare

Via della Seta, Genova porto cinese

L' ambasciatore Ruiyu: "Presto un memorandum d' intesa con tre scali italiani"

La Cina vuole investire sui porti italiani. Dopo le ipotesi emerse a più riprese e relative ai terminali marittimi italiani, adesso si compie un passo in avanti ulteriore, con l' annuncio della volontà di arrivare a un accordo in tempi brevi attraverso la firma di un memorandum. L' annuncio è dell' ambasciatore cinese in Italia, Li Ruiyu, a un convegno dedicato proprio alla nuova via della seta svoltosi a Roma. Il fatto che ormai, quasi quotidianamente, si tengano convegni sul tema è di per sé un segnale eloquente, anche se certo non può bastare nel dare certezze all' operazione. Ma la volontà cinese di trovare punto di sbocco marittimi ai traffici di container è molto netta. « Le autorità e le aziende cinesi hanno già preso contatti con i porti di Trieste, Genova e Venezia per sviluppare nuove opportunità di cooperazione - ha spiegato Li al convegno sulla Nuova Via della Seta - L' obiettivo è giungere quanto prima alla sigla di un memorandum d' intesa per la cooperazione bilaterale ». Parole che riconoscono l' intenso lavoro svolto dalla nostra rete diplomatica, a partire dall' ambasciata italiana di Pechino guidata da Ettore Sequi.

Proprio Sequi, in occasione dello stesso convegno organizzato da Sioi e ambasciata cinese, ha detto che « i porti italiani non sono alternativi ma complementari al Pireo. L' interesse della Cina è forte e concreto ma la Via della Seta andrà avanti con o senza di noi ».

Già lo scorso maggio, durante la visita del premier Paolo Gentiloni in Cina, era apparsa molto nettamente la volontà cinese di puntare sugli scali italiani. Dopo aver incontrato il presidente cinese, Xi Jinping, Gentiloni aveva infatti rivelato « l' esplicita intenzione cinese di investire su Trieste e Genova. Avverrà, c' è una data X, c' è un impegno ».

E proprio sull' esigenza di rendere i porti italiani piattaforme logistiche in grado di velocizzare il più possibile il flusso delle merci, ieri a un altro convegno sul rapporto fra shipping, logistica e industria, è intervenuto anche il sindaco di Genova Marco Bucci.

« La posizione strategica ci dà cinque giorni di vantaggio rispetto a Rotterdam per le merci che arrivano dall' Asia - ha detto Bucci - . E tuttavia i ritardi burocratici ci rallentano al punto di farci perdere questo beneficio » .

A penalizzare il settore logistica contribuiscono anche la presenza di pericoli geopolitici per quanto

- segue

riguarda il mare, e di deficit di sicurezza ed efficienza sul fronte dei trasporti su strada. Ma l'alleanza tra industria, commercio e logistica resta centrale per il raggiungimento degli obiettivi. E' questa la conclusione a cui è giunta la prima giornata del convegno "Shipping, forwarding & logistics meet industry", iniziato a Milano nella sede di Assolombarda. Promosso dall'International propeller clubs, Assologistica e Alsea, il convegno ha tentato di mettere a confronto i protagonisti del settore della logistica, dell'industria e del commercio per individuare criticità e potenzialità. Su questo fronte, è stato sottolineato il ruolo delle nuove tecnologie 4.0 Come la blockchain, l'intelligenza artificiale. Ma anche droni, big data e sistemi di supporto alle decisioni che, se implementati, possono aiutare il settore a diventare più veloce e sicuro, riducendo così il divario con i poli del Nord come Rotterdam.

massimo minella

Il Secolo XIX

L' IDEA DI UN GRUPPO DI TERMINALISTI PER AFFRONTARE L' EMERGENZA LAVORO

Genova, in porto spunta l' ipotesi agenzia

Per chiudere il bilancio della Culmv mancano ancora più di 1,7 milioni di euro

GENOVA. La questione lavoro nel porto di Genova fagocita tutti gli argomenti.

Ieri i terminalisti si sono riuniti nel direttivo di Confindustria e più che le concessioni (sempre "in arrivo") o i canoni pagati sulle banchine di Savona (quei 3,5 euro della nuova piattaforma di Vado scaldano ancora gli animi dei genovesi), le due ore di incontro sono state dedicate soprattutto alla Culmv. La linea dura tiene ancora: gli operatori non intendono mettere mano al portafogli. E ieri lo hanno ribadito un po' tutti. C'è chi sostiene di aver anticipato già le fatture per permettere ai camalli di superare l'emergenza di fine anno, e chi ha ribadito che la cassa è chiusa e non si aprirà: «Non questa volta». Ma alla Culmv serve una cifra non ancora determinata, che potrebbe variare tra gli 1,7 e i 2,2 milioni di euro per chiudere la partita del 2017. Gli operatori però rilanciano: perché ieri è emersa con chiarezza la strada che gli imprenditori portuali vorrebbero percorrere: l'agenzia del lavoro. «D'altronde fanno notare due terminalistigli esempi dei porti in cui è stata creata, sono positivi: da Livorno a Trieste, il modello potrebbe funzionare anche per Genova».

La proposta è pronta, c'è persino un nome per la presidenza, anche se nel difficile percorso, la compattezza del fronte potrebbe essere la prima vittima. Perché in fondo, per garantire la pace sociale in porto, converrebbe forse pagare. Per ora comunque il fronte tiene: Vte, Sech, Spinelli, Messina, San Giorgio e Forest sarebbero tutti d'accordo.

L'armonizzazione con Savona va avanti, è tra le priorità, ma non è un'emergenza come quella della Culmv. Rimane sul tavolo quella cifra pagata dai savonesi che è la metà di quella a carico dei genovesi. Difficile pensare che il presidente del porto Paolo Signorini riveda al ribasso le tariffe del capoluogo.

Più facile pensare ad un meccanismo di compensazioni, magari sulla manutenzione: potrebbe essere il punto di caduta di una trattativa che comunque i terminalisti intendono portare avanti.

Il fronte del porto quella data dovrà essere presentato un piano di ristrutturazione. E possibilmente di rilancio. La situazione di partenza è però critica, come rilevano nel documento i due commercialisti incaricati di tracciare il percorso giusto. Sul fronte dell'efficientamento c'è anche la parte relativa alla riduzione dei costi che contiene una parziale autoassoluzione: già è stato fatto molto, scrivono i due esperti, ma si potrebbe fare di più. Poi rimane la questione delle tariffe da affrontare «con fermezza» con i terminalisti. La gran parte del piano passa però dal denaro pubblico: grazie all'emendamento

- segue

Cassinelli" il 15% delle tasse portuali consentirà ai camalli di alleggerirsi con l' accompagnamento alla pensione degli "anziani". Così come per la formazione l' intenzione è di rendicontare anche le spese del 2017 e cercare di metterle in conto all' Authority. Il piano, quando sarà completo, dovrebbe avere un orizzonte di 5 anni e potrebbe servire alla Culmv per ottenere una proroga della gara per operare in porto vinta quasi dieci anni fa. Sulla strada però c' è un ostacolo che può stravolgere tutto: Bruxelles non è tanto tenera con gli "aiuti di Stato" e non sarà facile far passare il futuro dei camalli attraverso gli stretti vincoli europei.

SIMONE GALLOTTI

Per chiudere il bilancio della Culmv mancano ancora più di 1,7 milioni di euro

GENOVA. La questione lavoro nel porto di Genova fagocita tutti gli argomenti.

Ieri i terminalisti si sono riuniti nel direttivo di Confindustria e più che le concessioni (sempre "in arrivo") o i canoni pagati sulle banchine di Savona (quei 3,5 euro della nuova piattaforma di Vado scaldano ancora gli animi dei genovesi), le due ore di incontro sono state dedicate soprattutto alla Culmv. La linea dura tiene ancora: gli operatori non intendono mettere mano al portafogli. E ieri lo hanno ribadito un po' tutti. C'è chi sostiene di aver anticipato già le fatture per permettere ai camalli di superare l'emergenza di fine anno, e chi ha ribadito che la cassa è chiusa e non si aprirà: «Non questa volta». Ma alla Culmv serve una cifra non ancora determinata, che potrebbe variare tra gli 1,7 e i 2,2 milioni di euro per chiudere la partita del 2017. Gli operatori però rilanciano: perché ieri è emersa con chiarezza la strada che gli imprenditori portuali vorrebbero percorrere: l'agenzia del lavoro. «D'altronde fanno notare due terminalistigli esempi dei porti in cui è stata creata, sono positivi: da Livorno a Trieste, il modello potrebbe funzionare anche per Genova».

La proposta è pronta, c'è persino un nome per la presidenza, anche se nel difficile percorso, la compattezza del fronte potrebbe essere la prima vittima. Perché in fondo, per garantire la pace sociale in porto, converrebbe forse pagare. Per ora comunque il fronte tiene: Vte, Sech, Spinelli, Messina, San Giorgio e Forest sarebbero tutti d'accordo.

L'armonizzazione con Savona va avanti, è tra le priorità, ma non è un'emergenza come quella della Culmv. Rimane sul tavolo quella cifra pagata dai savonesi che è la metà di quella a carico dei genovesi. Difficile pensare che il presidente del porto Paolo Signorini riveda al ribasso le tariffe del capoluogo.

Più facile pensare ad un meccanismo di compensazioni, magari sulla manutenzione: potrebbe essere il punto di caduta di una trattativa che comunque i terminalisti intendono portare avanti.

Il fronte del porto Le linee guida del piano di risanamento anticipate ieri dal Secolo XIX/TheMediTelegraph, sono servite alla compagnia per ottenere dall'Authority la proroga sino a fine marzo. Entro quella data dovrà essere presentato un piano di ristrutturazione. E possibilmente di rilancio. La situazione di partenza è però critica, come rilevano nel documento i due commercialisti incaricati di tracciare il percorso giusto. Sul fronte dell'efficientamento c'è anche la parte relativa alla riduzione dei costi che contiene una parziale autoassoluzione: già è stato fatto molto, scrivono i due esperti, ma si potrebbe fare di più. Poi rimane la questione delle tariffe da affrontare «con fermezza»

-segue

con i terminalisti. La gran parte del piano passa però dal denaro pubblico: grazie all'"emendamento Cassinelli" il 15% delle tasse portuali consentirà ai camalli di alleggerirsi con l'accompagnamento alla pensione degli "anziani". Così come per la formazione l'intenzione è di rendicontare anche le spese del 2017 e cercare di metterle in conto all' Authority. Il piano, quando sarà completo, dovrebbe avere un orizzonte di 5 anni e potrebbe servire alla Culmv per ottenere una proroga della gara per operare in porto vinta quasi dieci anni fa. Sulla strada però c'è un ostacolo che può stravolgere tutto: Bruxelles non è tanto tenera con gli "aiuti di Stato" e non sarà facile far passare il futuro dei camalli attraverso gli stretti vincoli europei.

SIMONE GALLOTTI

Porto di Genova: verso ok ro-ro e container al Terminal rinfuse



GENOVA – Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato l'adeguamento del Piano Regolatore Portuale finalizzato a consentire la movimentazione di ro-ro e container nelle aree dell'attuale Terminal Rinfuse, in aggiunta alle merceologie già autorizzate. Il provvedimento – spiega l'authority – è coerente con le delibere già assunte in precedenza dal Comitato di gestione ed è propeedeutico al pronunciamento del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici.

Questa modifica era stata richiesta da Trge (in cui nell'estate 2017 sono subentrati il Gruppo Spinelli e MSC rilevando rispettivamente il 44% e il 36% della società terminalistica dalla Italiana Coke di Augusto Ascheri, rimasta azionista di minoranza col 20%), che lo scorso settembre aveva ottenuto un'autorizzazione temporanea di 6 mesi per poter movimentare container e merce rotabile sui propri moli.

Il Comitato di gestione ha poi dato parere favorevole al "procedimento ricognitorio degli assetti concessori facenti capo a Centro Servizi Derna e all' A.T.I. Messina San Giorgio". In sostanza, questa decisione, "in coerenza con atti già deliberati dall'ex Autorità Portuale di Genova", riporta in capo a Centro Servizi Derna (Gruppo Spinelli) un'area di circa 16.500 mq a nord di Ponte Canepa.

Il Comitato ha approvato anche il Piano triennale Anticorruzione, così come disposto da Anac. Il documento, dopo la ricognizione del "rischio corruzione" tra le varie attività dell'ente, elaborata secondo le linee guida della stessa Autorità Anticorruzione, indica le possibili azioni per prevenire il suddetto rischio essenzialmente attraverso l'innalzamento del livello di trasparenza delle procedure e con un'ulteriore digitalizzazione di atti e documenti.

Vte cresce ancora: a gennaio +30,6%

Genova - Nel primo mese del 2018 i volumi hanno sfiorato i 142 mila teu.

Genova- A gennaio il terminal genovese di Psa Voltri-Prà ha totalizzato un traffico di 141.871 teu. **Si tratta di una crescita del 14,5 % rispetto a dicembre 2017 e del 30,6 % rispetto a gennaio dell'anno scorso.**

Genova, in porto spunta l'ipotesi agenzia / RETROSCE- NA

Genova - L'idea di un gruppo di terminalisti per affrontare l'emergenza lavoro. Per chiudere il bilancio della Culmv mancano ancora più di 1,7 milioni di euro.

Genova - La questione lavoro nel porto di Genova fagocita tutti gli argomenti. Ieri i terminalisti si sono riuniti nel direttivo di Confindustria e più che le concessioni (sempre "in arrivo") o i canoni pagati sulle banchine di Savona (quei 3,5 euro della nuova piattaforma di Vado scaldano ancora gli animi dei genovesi), le due ore di incontro sono state dedicate soprattutto alla Culmv. **La linea dura tiene ancora: gli operatori non intendono mettere mano al portafogli. E ieri lo hanno ribadito un po' tutti.** C'è chi sostiene di aver anticipato già le fatture per permettere ai camalli di superare l'emergenza di fine anno, e chi ha ribadito che la cassa è chiusa e non si aprirà: «Non questa volta». Ma alla Culmv serve una cifra non ancora determinata, che potrebbe variare tra gli 1,7 e i 2,2 milioni di euro per chiudere la partita del 2017. **Gli operatori però rilanciano: perchè ieri è emersa con chiarezza la strada che gli imprenditori portuali vorrebbero percorrere: l'agenzia del lavoro.**

«D'altronde - fanno notare due terminalisti - gli esempi dei porti in cui è stata creata, sono positivi: da Livorno a Trieste, il modello potrebbe funzionare anche per Genova». La proposta è pronta, c'è persino un nome per la presidenza, anche se nel difficile percorso, la compattezza del fronte potrebbe essere la prima vittima. Perchè in fondo, per garantire la pace sociale in porto, converrebbe forse pagare. Per ora comunque il fronte tiene: Vte, Sech, Spinelli, Messina, San Giorgio e Forest sarebbero tutti d'accordo. L'armonizzazione con Savona va avanti, è tra le priorità, ma non è un'emergenza come quella della Culmv. Rimane sul tavolo quella cifra pagata dai savonesi che è la metà di quella a carico dei genovesi. Difficile pensare che il presidente del porto Paolo Signorini riveda al ribasso le tariffe del capoluogo. Più facile pensare ad un meccanismo di compensazioni, magari sulla manutenzione: potrebbe essere il punto di caduta di una trattativa che comunque i terminalisti intendono portare avanti.

Il fronte del porto

Le linee guida del piano di risanamento anticipate ieri dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph*, sono servite alla compagnia per ottenere dall'Authority la proroga sino a fine marzo. Entro quella data dovrà essere presentato un piano di ristrutturazione. E possibilmente di rilancio. La situazione di partenza è però critica, come rilevano nel documento i due commercialisti incaricati di tracciare il percorso giusto. Sul fronte dell'efficientamento c'è anche la parte relativa alla riduzione dei costi che contiene una parziale autoassoluzione: già è stato fatto molto, scrivono i due esperti, ma si potrebbe fare di più. Poi rimane la questione delle tariffe da affrontare «con fermezza» con i terminalisti. La gran parte del piano passa però dal denaro pubblico: grazie all'«emendamento Cassinelli» il 15% delle tasse portuali consentirà ai camalli di alleggerirsi con l'accompagnamento alla pensione degli «anziani». Così come per la formazione l'intenzione è di rendicontare anche le spese del 2017 e cercare di metterle in conto all'Authority. Il piano, quando sarà completo, dovrebbe avere un orizzonte di 5 anni e potrebbe servire alla Culmv per ottenere una proroga della gara per operare in porto vinta quasi dieci anni fa. Sulla strada però c'è un ostacolo che può stravolgere tutto: Bruxelles non è tanto tenera con gli «aiuti di Stato» e non sarà facile far passare il futuro dei camalli attraverso gli stretti vincoli europei.

Porti: Genova, Pitto, grazie a e-port più efficiente e sicuro

Spediporto, da 2004 traffici doppi a parità di infrastrutture

(ANSA) - GENOVA, 01 FEB - "Il porto di Genova dal punto di vista dell'innovazione digitale è all'avanguardia, sicuramente all'altezza dei porti del Nord Europa. Invece siamo sempre conosciuti per quello che accadeva 20 anni fa, per gli scioperi: sono luoghi comuni duri a morire". Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi a Interlaken in Svizzera alla 18^ edizione della Sea Freight Conference "New Challenge: Is security and hinterland connectivity - in peril?" organizzata dallo Swiss Shippers' Council, ha raccontato una realtà, quella del sistema informatico del porto di Genova, E-port, che molti operatori ancora non conoscevano, ancorati ancora al vecchio schema dello scalo inaffidabile. "E' un sistema unico nel panorama italiano che garantisce efficienza e sicurezza. Abbiamo iniziato a lavorarci nel 2004 sull'onda delle code quotidiane e della congestione ai gate - dice -. Allora lo scalo movimentava 1.600.000 teus e i tempi di attesa per i camion potevano arrivare anche a 4 ore. Oggi il porto movimentava 2.600.000 teus, quasi il doppio, e il tempo massimo di attesa per un camion per "il giro terminal" è di 30 minuti". In un panorama in cui la realizzazione delle infrastrutture fisiche va a rilento, dalle opere nei terminal al Terzo Valico, l'informatica aiuta. "A parità di infrastrutture grazie anche E-port il porto di Genova ha potuto quasi raddoppiare i volumi" continua Pitto. E l'informatizzazione ha migliorato anche la sicurezza. "Nessuno può dire di essere del tutto al sicuro dagli attacchi informatici. Ma rispetto ai processi cartacei c'è stato un miglioramento importante: oggi c'è un'anagrafe di tutti i trasportatori che accedono al porto di Genova, ad esempio, e verrà lanciata a breve un'applicazione per cui il trasportatore avrà un pin per ritirare il container, aumentando la sicurezza delle operazioni in porto". (ANSA).

Livorno: Destinati all'Authority tre milioni di euro per progettare le opere. Avviata la progettazione della viabilità di cintura (Livorno) e del 2° lotto della SS398 (Piombino)



Conferenza dei presidenti delle Adsp: annunciata dal MIT la ripartizione delle risorse a valere sul fondo infrastrutture del codice degli appalti

Livorno, 1 febbraio 2018 – Tre milioni di euro al Sistema del Mar Tirreno Settentrionale per finanziare i progetti di fattibilità di opere ritenute prioritarie. A darne notizia è stato il ministro Graziano Delrio in occasione dell'ultima conferenza dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuali, svoltasi a Roma due giorni fa.

Le risorse, pari a 30 milioni per il triennio, provengono dal fondo per la progettazione di fattibilità tecnico economica delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, di cui all'art. 202 del nuovo codice degli appalti, e sono state ripartite dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti sulla base di un'attenta analisi delle proposte degli interventi avanzate dalle Port Authorities.

“Non possiamo che essere soddisfatti – ha detto il presidente Stefano Corsini – la fiducia accordataci dal MIT testimonia della solidità della nostra programmazione infrastrutturale, che si ispira alle scelte strategiche delineate dai principali strumenti di pianificazione, condivise dalla Conferenza nazionale dei presidenti delle AdSP”.

La dotazione dell'Authority del Mar Tirreno Settentrionale segue, per consistenza della cifra, quelle assegnate all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e quella del Mar Tirreno Centrale, promotori entrambi di due importanti progetti speciali.

I primi progetti avviati dall'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno saranno quelli relativi al riassetto della viabilità di cintura dell'area portuale di Livorno e il 2° lotto del prolungamento della SS398 a Piombino, da Gagno a Poggio Batteria.

ADSP Adriatico centro settentrionale: nel porto di Ravenna i traffici del 2017 sono in linea con il 2016

(FERPRESS) – Ravenna, 1 FEB – Il 2017 si chiude con un risultato di traffico nel Porto di Ravenna in linea con quello registrato l'anno precedente. La movimentazione complessiva, infatti, è stata pari a 25.990.375 tonnellate di merce, lo 0,1% in più rispetto al 2016.

Confrontando con il 2016 le differenti tipologie merceologiche movimentate, si evidenzia il buon andamento delle merci secche (+3,3%) e delle rinfuse liquide (+4,8%), mentre le merci in container risultano in calo del 24,4% e quelle su rotabili registrano una diminuzione del 6,7%.

Positivo il risultato dei materiali da costruzione, che con quasi 5,5 milioni di tonnellate movimentate, e una crescita di quasi 650 mila tonnellate segna un incremento del 13,3%. Il merito va alle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a oltre 4,7 milioni di tonnellate, con oltre 500 mila tonnellate in più (+12,1%) rispetto allo scorso anno e il dato migliore dal 2005.

Molto buono anche il dato del clinker, passato da 135 mila a 193 mila tonnellate.

In calo, invece, i prodotti metallurgici, con 6,253 milioni di tonnellate (-1,7%), quasi tutti coils.

Per quanto riguarda il comparto agroalimentare, il 2017 si è chiuso con un risultato analogo a quello dello scorso anno. Sono calati i prodotti agricoli, in particolare frumento, mentre è aumentato il granoturco, grazie ai consistenti quantitativi sbarcati gli ultimi tre mesi dell'anno, pari a oltre 500 mila tonnellate, ovvero circa il 50% del totale annuo. Per le derrate alimentari continua il trend di crescita grazie all'import di sfarinati provenienti da Argentina e Paesi dell'Est Europa.

Buono il dato anche per le derrate alimentari liquide (+9,1%), in particolare per oli vegetali, e per i combustibili minerali solidi (+19,9%), in particolare coke.

In aumento anche i prodotti petroliferi, pari a quasi 2,6 milioni di tonnellate (+6,4%), di cui oltre l'82,3% provenienti da porti italiani.

In calo invece i prodotti chimici liquidi, pari a 864 mila tonnellate (-4,5%) e i concimi, pari a oltre 1,5 milioni di tonnellate (-4,2%).

In ripresa rispetto ai primi mesi dell'anno, i rotabili, grazie al buon risultato sulla linea Ravenna-Brindisi-Catania, dove sono stati movimentati 59.385 trailer per Catania e 12.701 per Brindisi, per un totale di 8.705 pezzi in più (+13,7%) rispetto allo scorso anno. In totale, compresa la linea della Grimaldi per Bari e Patrasso, linea sospesa dalla fine di ottobre, il numero dei trailer è stato pari a 74.806 unità (-5,4%).

Per i container, invece, non si registrano dati positivi: la movimentazione è stata pari a 223.369 TEUs, 11.142 in meno (7.103 pieni e 4.039 vuoti) e in calo del 4,8% rispetto allo scorso anno.

"I dati della movimentazione in Porto nel 2017 mostrano che il traffico ancora "tiene" – dichiara il Presidente dell'Autorità Portuale, Daniele Rossi – e l'anno si chiude con numeri che si attestano su quelli del 2016. La flessione dei container conferma la necessità di accelerare sul fronte della realizzazione degli investimenti programmati. Quanto previsto nel Progetto Hub portuale di Ravenna, ormai alle battute finali del suo percorso autorizzativo, unitamente a tutte le azioni che si stanno portando avanti per l'efficientamento dei servizi portuali, per l'informatizzazione del sistema e per l'ammodernamento delle reti di collegamento viario e ferroviario avrà ricadute positive sull'attività di tutti i terminal e contribuirà alla crescita di ogni tipo di traffico. Ravenna si conferma, anche per il 2017, il principale Porto per l'importazione di materie prime e semilavorati per il settore industriale padano.

- segue

Dobbiamo, però, lavorare per ridurre, attraverso una azione di marketing mirata alle aziende esportatrici del nostro bacino di riferimento, il divario attualmente esistente tra la quantità di merce sbarcata (22.644.555 tonnellate, con un incremento del 2,5% rispetto al 2016, miglior risultato dal 2008), e quella imbarcata (3.345.820 tonnellate, con un calo del 13,5% , pari a 5 anni fa)".

Per quanto riguarda le crociere si registrano dati positivi sul 2016, che pure è stato un anno di crescita del settore a Ravenna. Nel 2017 è aumentato sia il numero dei crocieristi sbarcati a Porto Corsini (50.133), + 9,9% rispetto al 2016, sia il numero delle toccate (48), + 9,1% rispetto all'anno precedente. "Il Terminal Crociere – conclude il Presidente Rossi – deve esprimere numeri ancora maggiori, adeguati alla propria potenzialità infrastrutturale, e per questo, seppure nel complesso scenario internazionale del settore, sul quale spesso incidono fattori esterni legati alle strategie dei grandi operatori o ad eventi geopolitici imprevedibili, si sta lavorando con il terminalista per promuovere in maniera più efficace e coordinata lo scalo".

Trasporti: Cascetta, via a 100 opere. Per Sud 40 mld e 50mila posti di lavoro per realizzarle

(FERPRESS) – Napoli, 1 FEB – Il rilancio dei trasporti nel Mezzogiorno ‘passa’ da Napoli dove, Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa fornisce i ‘conti’ nel corso del convegno del Mit sul mega-piano da 126 miliardi che prende il via.

Da qui a 10 anni – spiega – solo come ricadute in termini di occupazione collegata alla realizzazione delle opere si parla di circa 50.000 posti all’anno: “parliamo di 10 volte lo stabilimento di Pomigliano d’Arco e cinque volte l’Ilva di Taranto”.

Cascetta, alla presenza del ministro Graziano Delrio, spiega che il costo totale per il Sud ammonta a poco meno di 50 miliardi (49,4) e che di questi sono già disponibili 36,2 miliardi: 21 miliardi per le ferrovie (12 già disponibili); 11 miliardi per strade e autostrade (9,7 già disponibili); 957 milioni per i porti (852 ci sono già); 14,1 miliardi per le città metropolitane (12 già disponibili) e infine 1,5 miliardi (già tutti disponibili) per gli aeroporti.

L’elenco delle opere è lungo e Cascetta, tra le altre, cita: dalla nuova linea AVR Napoli-Foggia-Bari al raddoppio della Messina-Siracusa, la velocizzazione della Catania-Siracusa, AVR Palermo-Catania e Messina-Catania, velocizzazione della Bologna-Foggia-Bari (AVR) fino all’upgrade tecnologico ed infrastrutturale della Salerno-Reggio Calabria.

Una ‘sfida antica’ quella del rilancio del Sud, a volte fallimentare, che però oggi può contare su finanziamenti di tutto rispetto: complessivamente (l’intero piano Mit) si tratta – spiega Cascetta – di 108 opere e programmi di intervento prioritari. In totale dunque risorse per 126,3 miliardi di cui circa 94.2 miliardi già finanziati (75%) e ulteriori 12.5 da allocare per coprire fabbisogni (stanziati in legge di Bilancio 2018). Insomma – spiega – “una enorme opportunità”.

Connettere l' Italia, ma al Sud c' è ancora arretratezza infrastrutturale

Prezioso (Confindustria): "In Campania e in Puglia c' è inadeguatezza tra le varie modalità ed i punti di snodo".

Spaxs, discorso di Corrado Passera all' apertura della borsa La crescita del Mezzogiorno dipende fortemente dall' ottimizzazione di traffici e approvvigionamenti, dal coordinamento delle reti di trasporto e mobilità, dalla connessione e interazione tra i principali nodi urbani e i flussi di persone e merci. Il miglioramento di questi aspetti ha un impatto più immediato su Campania e Puglia, dove maggiore è la base produttiva. Ma in queste aree, così come nel resto del Mezzogiorno, si riscontra ancora un deficit infrastrutturale. Lo ha affermato il presidente di Confindustria Campania, nonché numero uno degli industriali napoletani, Ambrogio Prezioso, presentando un convegno sulla **logistica** con la partecipazione del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio e di Confindustria, Vincenzo Boccia. "In alcune zone, come la Campania e la Puglia, più che di gap quantitativo si deve parlare di persistente inadeguatezza dei collegamenti tra le varie modalità di trasporto e gli stessi punti di snodo, come aeroporti, porti, terminal ferroviari. Queste diseconomie si aggiungono a quelle che chiamo note dolenti: pressione fiscale e cuneo fiscale elevati, burocrazia, tempi della giustizia, costo dell' energia", ha sottolineato Prezioso. "Come sistema associativo, in raccordo con Confindustria centrale, siamo impegnati a superare queste criticità, ma siamo convinti che la competizione debba avvenire per sistemi, su scala territoriale vasta, con armonia e complementarità di interventi e funzioni". Prezioso ha detto che da anni gli imprenditori hanno richiesto politiche di sviluppo territoriale che, in linea con le direttrici di marcia assunte per l' intero Paese, tenessero conto della necessità di ridurre il divario strutturale del Sud. "Si può e si deve agire in tal senso anche sul versante **logistico**. La creazione nel meridione di zone economiche speciali può, ad esempio, favorire una crescita di insediamenti attraendo capitali privati da altre aree italiane ed estere. E la realizzazione di opere fondamentali per abbattere i tempi di trasporto, come l' alta capacità Napoli-Bari, può davvero contribuire a intaccare, finalmente, il divario strutturale con il Centro Nord. Oggi, con Connettere l' Italia, c' è un piano strategico per la mobilità del Paese, un piano che, se realizzato, può avere ricadute positive per il Mezzogiorno. Lo

- segue

sviluppo ha però un costo. Che, di fatto è un investimento e per Connettere l' Italia è previsto uno sforzo ingente, 123 miliardi di euro". Il rappresentante di Confindustria ha inoltre affermato che "l' obbligo del 34% della spesa ministeriale, voluto dall' attuale governo e da assolvere a partire da quest' anno, non deve restare sulla carta. A prescindere da qualsiasi esito abbiano le prossime consultazioni politiche nazionali. E' una questione di equità. Di standard da assicurare in ogni parte del Paese. Che riguardano anche i livelli di sicurezza, oltre che la qualità e i tempi di trasporto. Perché quando parliamo di **logistica** e di trasporti, dobbiamo renderci conto dell' importanza che assume in tanti casi la dimensione territoriale dell' intervento migliorativo da realizzare. Si tratta di opere o di raccordi che richiedono strategie di vasto respiro, superando in primo luogo ottiche municipali e campanilistiche ed utilizzando la metodologia del partenariato pubblico-privato. Questa prospettiva -ha continuato Prezioso- ci aiuterà anche a sviluppare una rete **logistica** e di trasporto integrata e intermodale, in cui gomma e ferro, trasporto aereo e marittimo risultino il più possibile complementari e sinergici. Per dare concretezza agli interventi programmati è inoltre determinante che si sappia distinguere la dialettica politica dal confronto e dal dialogo istituzionale. L' unico parametro dev' essere l' interesse della collettività. E questo deve costituire il punto di riferimento per qualsiasi soggetto politico". Tags: delrio infrastrutture **logistica** intermodalità.

EDUARDO CAGNAZZI

Cascetta e la pioggia di soldi al Sud: «40 miliardi in 10 anni»

Napoli - Il presidente di Ram svela il maxi piano di investimenti del governo sulle infrastrutture del Mezzogiorno: coinvolti porti, treni, strade e aeroporti.

Napoli - «L'investimento in corso per le infrastrutture al Mezzogiorno è gigantesco. Per i prossimi 10 anni il totale delle risorse disponibili è nell'ordine di 40 miliardi di euro». Lo ha detto Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram, Rete autostrade Mediterranee, a margine del convegno «Le infrastrutture per il Mezzogiorno» in corso a Napoli. «Parliamo - ha spiegato Cascetta - di metropolitane, ferrovie, alta velocità che scende a Mezzogiorno, il completamento della rete viaria, le autostrade in Sicilia, grande accordi dei corridoi ferroviarie europei nei porti del Sud, i collegamenti ferroviari degli aeroporti. C'è una enorme opportunità per il Mezzogiorno che si è costruita in questi anni». Cascetta ha sottolineato che «quaranta miliardi di euro in 10 anni sono veramente una cura da elefante per il sistema Mezzogiorno. **Che solamente in termini di occupazione collegata alla realizzazione delle opere vale circa 50.000 posti di lavoro l'anno. Stiamo parlando di 10 volte lo stabilimento di Pomigliano d'arco, cinque volte l'Ilva di Taranto.** Solo per la realizzazione di questo piano Marshall delle infrastrutture, al di là delle ricadute sull'economia e sulla competitività del Mezzogiorno. Ci sarà anche un forte impulso all'industria delle costruzioni e alla filiera industriale collegata alle tecnologie dei trasporti e delle comunicazioni».

Il rilancio del Mezzogiorno grazie alla logistica. Delrio fa il punto a Napoli, piano da 49 mld

(FERPRESS) – Napoli, 1 FEB – “Abbiamo messo in campo programmi di investimento infrastrutturali per il Mezzogiorno che valgono complessivamente 49 miliardi di euro, di cui 36 miliardi disponibili. Stiamo cercando di recuperare il gap accumulato nei decenni precedenti, i risultati si vedranno appieno nei prossimi anni ma già ora ci conforta molto che negli ultimi tre anni il Pil del Sud sia cresciuto più della media italiana”.

Lo ha detto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio al convegno ‘La logistica per lo sviluppo del Mezzogiorno’ in corso all’Unione industriali di Napoli.

L’iniziativa rientra nell’ambito di “Connettere l’Italia”, il nuovo piano strategico da 123 miliardi promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la mobilità del Paese, in cui per il Sud ci sono 49 miliardi di investimenti. (vedi slide al link:

<http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2018-02/Cascetta%20Stat%20Mezzogiorno%20finale.pdf>)

Ad aprire il dibattito, dopo i saluti di Ambrogio Prezioso, presidente di Confindustria Campania, la relazione introduttiva di Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram Spa, sugli interventi prioritari necessari per realizzare un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture nel Mezzogiorno.

La creazione di un sistema dei trasporti e della logistica serio vuol dire accelerare la rincorsa del Mezzogiorno. Qualcosa si sta muovendo. Tra il 2014 e il 2017 il trasporto passeggeri e merci è aumentato ad una velocità maggiore rispetto alla crescita del Pil. Non solo. Il numero di passeggeri che transitano negli aeroporti del Sud è aumentato del circa il 20% rispetto al 16% della media nazionale. Segno positivo anche per il trasporto passeggeri via mare, +9.4% rispetto a +8.5% della media nazionale.

E’ fondamentale quindi l’internazionalizzazione del Mezzogiorno e il suo completo inserimento nella rete dei corridoi trans-europei. E’ la conclusione del panel moderato da Alessandro Barbano che ha visto confrontarsi Vincenzo De Luca, presidente della Regione Campania, Gianni Armani, amministratore delegato di Anas Spa, Zeno D’Agostino, presidente di Assopporti e Maurizio Gentile, amministratore delegato Rfi Spa.

In questo contesto l’innovazione si sta rivelando un fattore chiave. Nel 2017 il numero delle nuove start up nel Sud Italia è cresciuto del 31,1%.

Le linee di intervento promosse dal governo per la logistica a Sud

Se la logistica è mettere insieme, interconnettere, i diversi modi di trasporto, bisogna cominciare da quelli aerei. A questo proposito, il piano prevede 1,5 miliardi per nuovi collegamenti ferroviari e nuove piste.

La cura del ferro al Mezzogiorno prevede circa 21 mld per portare l’Alta Velocità da Napoli a Bari, da Salerno a Reggio Calabria, a Messina-Palermo-Catania, Bologna-Foggia-Bari ed in Sardegna Cagliari-Sassari-Olbia. Anche i nuovi collegamenti Battipaglia-Potenza-Metaponto, il potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola e Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria sono stati inseriti tra le priorità del governo per il potenziamento della rete ferroviaria.

E poi c’è la cura dell’acqua con 957 milioni per finanziare interventi di manutenzione, aumento capacità, digitalizzazione, ultimo miglio e sostenibilità ambientale nei porti del Sud dove transita il 46% dei traffici totali.

Rilanciare la competitività dei porti delle regioni del Mezzogiorno passa anche dalla zona economica speciale con regime fiscale semplificato, burocrazia zero e servizi logistici efficaci garantiti.

Sul fronte della mobilità sostenibile, al Sud, 2 spostamenti su 3 avvengono ancora in auto. Al fine di migliorare la vivibilità delle città meridionali, sono stati stanziati 14 miliardi per il trasporto rapido di massa, per ferrovie, metropolitane e tramvie e l’acquisto autobus, tram e treni.

- segue

Occorre inoltre mettere in rete nuove strade ed autostrade. Sono circa 12 i miliardi da destinare a nuovi itinerari e al potenziamento delle infrastrutture esistenti. Ma modernizzare il sistema infrastrutturale delle strade italiane significa anche dotare il Paese di strutture intelligenti: i primi interventi sono sull'A2 Autostrada del Mediterraneo che diventerà la prima smart-road d'Italia

Annuncio del ministro Delrio

Trasporti al Sud dal Mit 49 mld

reggio calabria «Abbiamo messo in campo programmi di investimento infrastrutturali per il Mezzogiorno che valgono complessivamente 49 miliardi di euro, di cui 36 miliardi disponibili. Stiamo cercando di recuperare il gap accumulato nei decenni precedenti, i risultati si vedranno appieno nei prossimi anni ma già ora ci conforta molto che negli ultimi tre anni». L'ha detto il Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio al convegno "La **logistica** per lo sviluppo del Mezzogiorno" svoltosi all'Unione industriali di Napoli. L'iniziativa rientra nell'ambito di "Connettere l'Italia", il nuovo piano strategico da 123 miliardi promosso dal Ministero delle Infrastrutture per la mobilità del Paese, in cui per il Sud ci sono 49 miliardi di investimenti.

«Se la **logistica** è mettere insieme, interconnettere, i diversi modi di trasporto, bisogna cominciare da quelli aerei, per i quali il piano prevede 1,5 miliardi per nuovi collegamenti ferroviari e nuove piste», ha detto Delrio. E poi ha illustrato la cura del ferro al Sud che «prevede circa 21 mld per portare l'Alta Velocità da Napoli a Bari, da Salerno a Reggio Calabria, a Messina-Palermo-Catania, Bologna-Foggia-Bari e in Sardegna Cagliari-Sassari-Olbia. Anche i nuovi collegamenti

Battipaglia-Potenza-Metaponto, il potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola e Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria sono stati inseriti tra le priorità del governo per il potenziamento della ferrovia».

Ed ecco la cura dell'acqua: «Sono 957 i milioni per finanziare manutenzione, aumento capacità, digitalizzazione, ultimo miglio e sostenibilità ambientale nei porti del Sud dove transita il 46% dei traffici totali. Rilanciare la competitività dei porti delle regioni del Mezzogiorno passa anche dalla Zes con regime fiscale semplificato, burocrazia zero e servizi **logistici** efficaci garantiti».

«Sul fronte della mobilità sostenibile, al Sud, 2 spostamenti su 3 avvengono in auto.

Al fine di migliorare la vivibilità delle città meridionali, sono stati stanziati 14 miliardi per il trasporto rapido di massa, per ferrovie, metropolitane e tramvie e l'acquisto autobus, tram e treni. Occorre, inoltre, mettere in rete nuove strade ed autostrade - ha concluso Delrio -. Sono circa 12 i miliardi da destinare a nuovi itinerari e al potenziamento delle infrastrutture esistenti. Modernizzare il sistema infrastrutturale delle strade italiane significa dotare il Paese di strutture intelligenti: i primi interventi sono sull'A2 che sarà la prima smart-road italiana».

Nuova area portuale di Napoli ecco il progetto (abusivi inclusi)

L'immagine Nelle diapositive della nuova area portuale di Napoli spuntano gli ambulanti: ieri, alla presentazione, il ministro Delrio ha notato, scherzando, che gli abusivi sono destinati a popolare la zona. Il che ha acceso subito una polemica.

Carfagna (FI): "Lo Stato faccia lo Stato, imponga la legalità" FRANCESCO NICCHIARELLI/

Informazioni Marittime

Napoli, nuova stazione marittima al Beverello, si parte

La gara per la nuova stazione marittima del Beverello partirà a febbraio, dopo l'ultimo ok, quello della verifica di progetto. «Aperto il cantiere, nel giro di un anno l'opera verrà realizzata», assicura Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia). Giovedì il presidente, insieme al ministro dei Trasporti (MIT), Graziano Delrio, al segretario generale dell'Adsp, Francesco Messineo, e ad Annamaria Carloni, deputata del Partito Democratico eletta in Campania e componente della Commissione Trasporti della Camera, hanno presentato il progetto e le fasi che porteranno non solo alla realizzazione di una nuova stazione marittima per la partenza degli aliscafi verso Ischia, Capri e Procida, ma soprattutto alla risistemazione di quell'area, particolarmente congestionata di auto, moto e persone. Costerà 20,5 milioni di euro e sarà una prima fase. La seconda prevede la realizzazione di una nuova banchina per eliminare gli accosti in andana. Quest'ultimo intervento verrà avviato come progetto parallelamente al cantiere della stazione, il cantiere invece verrà avviato solo una volta terminata la nuova stazione, «per non ostruire i lavori e creare troppi disagi», precisa Spirito.

Si tratta del primo waterfront all'indomani delle [nuove linee guida del MIT sugli investimenti in opere pubbliche](#), approvato dal Cipe a novembre 2016. «Abbiamo messo a disposizione 100 milioni, grazie anche al contributo di Carloni», commenta Delrio a proposito dei waterfront portuali. «Napoli - aggiunge - è il primo porto a sfruttare questo nuovo sistema progettuale».

Il progetto del Beverello

In termini architettonici, è basato sulle *filtering lines*: una galleria ipogea scavalca il caos di via Marina e sfocia, a mare, su una nuova biglietteria degli aliscafi e, verso l'interno, nella stazione della metropolitana "porto" in costruzione. In mezzo, gallerie commerciali, servizi, spazi all'aperto e, si spera, attività culturali. Uno spazio senza barriere, un corridoio pedonale che dal molo Beverello porta a Palazzo San Giacomo. «A marzo incontreremo Álvaro Siza per le ultime rifiniture. Un sottopasso archeologico congiunge piazza municipio e porto», spiega Spirito. «È un progetto - conclude - coerente con il concorso internazionale per il waterfront lanciato nel 2008 e vinto dallo studio di Michel Euvé».

Adsp Napoli: a settembre via al nuovo water front. Presentato progetto stazione Beverello

(FERPRESS) – Napoli, 1 FEB – Entro il mese di febbraio sarà bandita la gara per l'attribuzione dei lavori, che dovranno concludersi entro un anno dall'inizio effettivo dei lavori. Lavori che, presumibilmente, avranno inizio entro il mese di settembre-ottobre, anche per non danneggiare il flusso dei movimenti turistici nel periodo estivo, dato che il traffico verso le isole del golfo campano rappresenta quasi la metà del traffico dei traghetti verso le isole (tre milioni e mezzo su circa sei milioni e mezzo totali).



E' il progetto della nuova stazione Beverello del porto di Napoli che è stato presentato dal presidente dell' Autorità di sistema portuale Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito, insieme al ministro delle infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, che ha garantito il finanziamento di 20,5 milioni di euro nell'ambito dei fondi stanziati per rinnovare il water front nei principali porti.

La nuova stazione Beverello si inserisce armonicamente nel progetto di risistemazione dell'intera area di piazza Municipio. La nuova stazione avrà spazi funzionali commerciali e di servizi, nuove banchine per l'attracco facile e veloce dei traghetti da e per le isole e saranno creati nuovi spazi a disposizione dei cittadini per un nuovo rapporto tra porto e città.

Grande soddisfazione e' stata espressa sia da Spirito che dal ministro, che ha apprezzato particolarmente il lavoro svolto dal presidente dell' Adsp Mar Tirreno centrale.

Consulta la [presentazione del progetto](#)

PROGETTO PER RISISTEMAZIONE WATERFRONT DEL PORTO DI NAPOLI. PRIMA FASE FUNZIONALE – BEVERELLO



Napoli, 1 febbraio 2018 – L'intervento – Riqualficazione dell'area monumentale del porto di Napoli – Calata Beverello è un lotto funzionale del più ampio progetto di riqualficazione del *waterfront* del porto di Napoli. Nel suo insieme, il progetto, basato sulla idea progettuale vincitrice del concorso internazionale del 2004, si propone di realizzare una rivisitazione dell'intero fronte del porto, che si collega più direttamente alla città antica, a partire da Molo S. Vincenzo sino a Piazza Mercato.

Un intervento così delicato può essere strutturato necessariamente solo per fasi funzionali che preservino al tempo stesso una visione integrata di assieme. Il primo elemento funzionale, quello più urgente rispetto alla necessità di migliorare i servizi al passeggero, riguarda la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri del Molo Beverello, che rappresenta il principale *hub* del porto di Napoli per l'approdo degli aliscafi e dei traghetti che servono il traffico passeggeri da e per le isole del Golfo. Parliamo complessivamente di più di 6,5 milioni di turisti e cittadini, che ogni anno si avvalgono dei collegamenti verso le Isole del Golfo, e verso la Costiera.

Il costo di questa fase è pari a 20,5 milioni di euro, ed è finanziata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; il progetto ha superato tutto l'iter previsto dalle nuove linee guida in tema di finanziamento delle opere portuali, compresa l'approvazione della analisi costi benefici valutata dalla struttura tecnica di missione del Ministero.

Il progetto prevede la demolizione delle strutture esistenti e la realizzazione di una nuova stazione marittima per le vie veloci di collegamento con le isole del Golfo di Napoli e con la Costiera, i cui manufatti saranno utilizzati per i servizi connessi alle attività di banchina e di traffico passeggeri nonché alla realizzazione, nella parte relativa alla copertura, di una passeggiata – lungomare – di cui la città è sprovvista, in continuità con l'accesso alla città, attraverso la nuova stazione della metropolitana di piazza municipio.

Il progetto consiste nella riqualficazione delle infrastrutture esistenti, attraverso la valorizzazione architettonica dei luoghi e il potenziamento dell'efficienza trasportistica di quest'ambito portuale. La superficie complessiva interessata dal progetto è di circa 14.000 mq. Si parte dalla realizzazione di un nuovo terminal passeggeri di servizio al traffico marittimo (metrò del mare) del golfo di Napoli. Il terminal è stato pensato come una struttura multifunzionale in cui saranno collocate aree biglietterie, uffici, negozi, bar e servizi, oltre ad aree attesa con i relativi servizi (wc, sala internet etc.).

Il riassetto del molo prevede un nuovo Terminal plurifunzionale con le seguenti funzioni:

- servizi ai passeggeri (spazi di attesa, biglietterie, servizi igienici ecc.) di complessivi mq 3260 circa;
- servizi commerciali per complessivi 465 mq circa;
- servizi di ristorazione per complessivi 475 mq circa;
- uffici per complessivi 220 mq circa;

- segue

La realizzazione del terminal passeggeri risponde non solo ad esigenze di tipo strutturale, data la vetustà delle strutture esistenti, che, realizzate negli anni '90, non più in grado di sostenere i rilevanti flussi di passeggeri ma anche ad esigenze di tipo organizzativo, connesse alle inefficienze dei servizi di banchina e all'organizzazione del sistema di flusso dei passeggeri.

Il progetto prevede azioni dedicate per fronteggiare le inefficienze organizzative e realizzare una gestione adeguata dei flussi di passeggeri attraverso l'erogazione di servizi specifici quali:

- sistemi di annuncio delle partenze/arrivi;
- sistemi di annuncio per le coincidenze mare/mare e mare/metro;
- punti di informazione permanenti;
- evoluzione di sistemi auto organizzanti;
- servizi di informazione di stazione e a distanza;
- servizi di biglietteria on line;
- servizi per la sicurezza, quali punto di vigilanza permanente e gestione degli stati di panico;
- servizi di assistenza sanitaria ai pass.

Dal punto di vista tecnico il progetto prevede:

- la demolizione delle preesistenze (biglietterie e locali di ristoro esistenti);
- la realizzazione di una nuova struttura di circa 2.400 mq di basso impatto visivo ma di elevata qualità architettonica, nella quale riorganizzare le attività del terminal passeggeri (accoglienza imbarco-sbarco, biglietterie, sosta, ristoro, informazione ecc.);
- miglioramento dell'assetto di banchina mediante la realizzazione dei due nuovi pontili previsti in ATF, con un sostanziale miglioramento delle operazioni di attracco e di imbarco;
- razionalizzazione dei flussi di traffico carrabile e pedonale in partenza e in arrivo e delle aree di sosta;
- realizzazione di una nuova struttura di circa 360 mq adibita alla ricollocazione delle attività bar-ristoro demolite spazialmente connessa al terminal;
- realizzazione sul lato del Maschio Angioino, a ridosso di Via Acton di un'area dedicata ai taxi e alla sosta breve delle auto private e pullman;
- creazione di un nuovo lungomare pubblico, in continuità con la piazza della Stazione Marittima, utilizzando la copertura del terminal come un percorso attrezzato ed un affaccio verso il mare e verso il Maschio Angioino;
- autonomia funzionale dei nuovi edifici rispetto al sistema complessivo di riqualificazione del *waterfront* monumentale del porto

Punto Portuale



BRINDISI – Ritorniamo su questa finestra – oblò de **IL NAUTILUS** – che si apre sulle relazioni tra un porto e un territorio. Un appuntamento che sta riscontrando accoglienza fra i nostri lettori per successive riflessioni. Quando un porto perde importanza economica delle proprie funzioni marittimo-portuali, il sistema produttivo imperniato sul quel porto subisce una caduta delle relazioni tra porto e territorio.

Tecnicamente si dice che si de-marittimizza il sistema economico del territorio, inteso come città e/o regione che ospita quel porto, perdendo il carattere culturale produttivo-marittimo dell'intera economia locale. Per dirla in breve, si perde quella "vocazione marittima" ai traffici del commercio da/per il mare.

E se si perde coscienza marittimo-portuale, sicuramente si va verso un conflitto tra evoluzione tecnologica, gigantismo navale, grandi infrastrutture, logistica spinta e sviluppi dell'economia locale legata al mare, al porto, ai traffici marittimi, con una forte perdita di consenso delle scelte e decisioni politiche rispetto ad una scelta finanziaria – economica.

Anche la sola trasformazione del concetto di "porto" – da momento iniziale e finale di un sistema di trasporto a "anello" intermedio della catena logistica, pur nel rispetto dell'evoluzione tecnologica, non va verso una direzione di marittimizzazione del territorio, anzi fa perdere quel tratto antico di cultura marittima. Una tale trasformazione del concetto di nodo portuale sembra rincorrere due finalità, a volte contrastanti: massimizzare l'utilità di un porto per la c.d. utenza portuale, diretta e indiretta con una preminente funzione imprenditoriale, e ottimizzare l'impatto sul territorio, città e/o regione in termini di reddito, occupazione, ambiente, qualità della vita e relazioni politiche.

Senza considerare l'opinione del cluster logistico – portuale che è convinto che perseguire la gestione di un porto ne aumenta l'efficacia, a tutto beneficio dei loro fruitori; mentre dimentica di pensare minimamente alle peculiarità di una economia locale e come creare sviluppo produttivo/occupazionale e valore economico aggiunto alla città. Bisogna riconoscere quanto impegno sta ponendo l'International Propeller Club Port of Salerno, con il suo presidente Avv. Alfonso Mignone, autore d'importante libro sulla riforma portuale di Federico II, sul come collegare le strategie di un porto e di un territorio. In vari porti italiani, a Brindisi la scorsa settimana, Alfonso Mignone va affermando e divulgando l'importanza di una presenza del pubblico (Federico II), come ruolo istituzionale politico, economico e sociale forti per le finalità di sviluppo del suo regno. Si evince, nella riforma portuale di Federico II, l'importanza di una retroportualità, di una maggiore presenza dei porti meridionali per incidere sui traffici nel Mediterraneo, da e per l'oriente, coadiuvati da zone a vantaggio produttivo/economico – le masserie dislocate in prossimità di porti, le *zes ante litteram* – per l'esportazione dei prodotti dell'agricoltura e per l'importazione di spezie.

L'invito a riflettere su come un cluster logistico – portuale debba ri-marittimizzare un territorio; implicando di più i porti del Meridione d'Italia da/verso i mercati del Nord Africa; attivando una strategia mirata di vere e proprie autostrade del mare e proponendo un aggiornamento delle reti TEN-T. In questa prospettiva una governance di sistema portuale deve essere intesa come insieme di interazioni tra città e porto nel condividere scelte di governo dell'uso dello spazio portuale, risorsa pubblica per creare reddito e occupazione.

Abele Carruezzo

Porti: Boccia, Gioia Tauro grandi potenzialità

'Paese deve rifiutare idea di essere periferia d'Europa'

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 1 FEB - "Il porto di Gioia Tauro è una grande potenzialità. Dopo l'allargamento del Canale di Suez e le rotte della via della seta che i cinesi stanno pianificando, Gioia Tauro potrebbe diventare una delle grandi potenzialità del Paese che deve rifiutare l'idea di essere periferia d'Europa ma elemento centrale tra quest'ultima e il Mediterraneo. A Gioia Tauro a questo punto diventa strategico". A dirlo il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia oggi a Gioia Tauro per la pre-assise per il Sud di Confindustria in vista dell'assemblea nazionale.(ANSA).

San Filippo del Mela

Zona Asi, necessaria una moderna viabilità

san filippo del mela Senza una nuova viabilità di collegamento tra le aree industriali di Pace del Mela e , difficilmente il Piano regolatore dell' **Autorità portuale** andrà avanti. In tal senso in più occasioni gli amministratori comunali del comprensorio tirrenico e della Valle del Mela sono stati chiari nelle varie riunioni avute col presidente dell' **Authority**, De Simone.

Per loro quella strada rappresenta l' ultima occasione di rilancio della zona Asi, da tempo in forte crisi con alcune industrie in ginocchio e molte altre che hanno chiuso i battenti. Considerazioni che hanno portato due anni addietro l' **Autorità portuale** a prevedere un intervento strutturale nel Piano triennale delle opere pubbliche, denominato "Comune di Pace del Mela-Lavori adeguamento della viabilità di accesso esistente al pontile Asi per un importo previsto di euro 1 milione 500 mila euro».

A distanza di tempo però nulla si è concretizzato ed ecco la ragione per la quale gli amministratori tirrenici chiedono una espressa previsione nel nuovo strumento urbanistico. La strada infatti, sebbene non compresa entro i confini demaniali di competenza dell' **Autorità portuale**, può rivestire interesse in quanto opera di collegamento anche a servizio del porto.(g.p.)

Il ministro è tornato sulla grande opera ritenendola strategica nel "corridoio Napoli-Palermo", pur rinviando tutto allo "studio di fattibilità"

Delrio: il Ponte è prioritario ma... viene dopo

Sicindustria sostiene la posizione di Musumeci e dei deputati: «Sui porti si tuteli l'Autorità dello Stretto»

Lucio D' Amico Torna a parlare di Ponte il ministro Delrio mentre Sicindustria dichiara il proprio convinto sostegno all' iniziativa del presidente della Regione Nello Musumeci a tutela dell' **Autorità portuale di Messina e Milazzo**. E sempre dall' Associazione industriali della nostra provincia si leva un grido d' allarme per la perdurante situazione di stallo in cui versano le procedure (giunte quasi a conclusione) del nuovo Piano regolatore del porto. Sono temi dirimenti per il futuro di **Messina** e dello Stretto, farne materia di campagna elettorale è inevitabile ma la città non può permettersi il lusso né di inseguire altre chimere né di banalizzare questioni serissime.

E quella del Ponte è una questione serissima, perché in molti ci si è resi conti della necessità di affrontare, e sciogliere, una volta per tutte i nodi infrastrutturali che tengono inchiodata al palo questa porzione essenziale del Paese e dell' intero Mediterraneo. Serissima ovviamente è anche la questione dell' impatto del Ponte sui territori ma questo vale per tutte le grandi opere e non può servire come pretesto per abolire dall' agenda Italia l' unica grande infrastruttura considerata "impattante" quando al Nord vi sono opere che hanno

riflessi pesantissimi su paesaggio e ambiente, dalla Tav al traforo del Brennero o al Canale di Gonda previsto a Genova.

«Il corridoio Napoli-Palermo è una priorità - ha dichiarato ieri il ministro dei Trasporti, rispondendo a una delle domande rivoltegli dai giornalisti -, incluso il Ponte sullo Stretto». E fin qui sembra l' annuncio ufficiale da parte del Governo di riprendere l' iter rimasto bloccato dopo la decisione del governo Monti. In realtà, non è proprio così e le affermazioni di Delrio s' iscrivono nel diario del "vedremo, faremo". Il Ponte, infatti, secondo il ministro, facendo parte del corridoio Napoli-Palermo è una priorità, ma «come ipotesi progettuale, dopo lo studio di fattibilità apriremo il dibattito pubblico, vedremo il rapporto costi-benefici e saremo poi pronti a metterci i 4 miliardi che servono». Va ricordato, solo per onore di cronaca, che il progetto del Ponte non era un' ipotesi ma l' opera era stata appaltata, dopo che ne era stata abbondantemente accertata la fattibilità. Va anche sottolineato, però, che il Governo, d' intesa con le

- segue

affermazioni dell'amministratore delegato di Ferrovie-Anas Renato Mazzoncini, ha considerato non più attuale il progetto elaborato ai tempi della "Stretta di Messina" e dell'allora potentissimo supermanager Ciucci, mentre si punta su procedure realizzabili anche in tempi ragionevoli, considerando il Ponte né più né meno che una delle grandi opere pubbliche del Paese, la cui realizzazione ricadrebbe a carico del "colosso" del settore nato dalla fusione di Ferrovie e Anas. Delrio ha esaltato, infine, gli impegni profusi dal Governo per il rilancio delle infrastrutture nel Mezzogiorno, citando i 21 miliardi di euro stanziati per la "cura del ferro" che, secondo il ministro, prevede di portare l'Alta Velocità da Napoli a Bari, da Salerno a Reggio Calabria e poi a Messina-Catania-Palermo.

E veniamo al rebus porti. Anche qui tutto è rimasto "congelato", almeno per Messina e Milazzo, mentre nel resto d'Italia la controversa riforma portuale è già realtà da mesi. Sicindustria ha registrato «con soddisfazione l'unanime presa di posizione della deputazione regionale messinese, contraria all'inclusione dei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Meridionale con sede a Gioia Tauro, posizione condivisa dal presidente Musumeci. La risoluzione - sottolinea il presidente Sebastiano D'Andrea - conforta la posizione di Sicindustria espressa già da tempo in molti documenti che motivavano con dati inoppugnabili la propria contrarietà a tale disegno. Sicindustria - insiste il presidente - auspica che, in attesa della soluzione definitiva, la portualità messinese mantenga la possibilità di continuare a gestire i propri traffici e a sviluppare gli interventi e gli investimenti già programmati, che costituiscono le premesse per l'ulteriore rilancio di un comparto produttivo che genera valore per l'intero territorio metropolitano e sostiene l'occupazione».

Registra con soddisfazione la unanime posizione della deputazione regionale messinese

Sicindustria Messina sull' Autorità Portuale Sicindustria

Sicindustria Messina sull' Autorità Portuale
Sicindustria Messina registra con soddisfazione la unanime posizione della deputazione regionale messinese, contraria all' inclusione dei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo nell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto, con sede a Gioia Tauro, posizione condivisa dal Presidente della Regione Musumeci. La risoluzione conforta la posizione di Sicindustria Messina espressa già da tempo in molti documenti che motivavano con dati inoppugnabili la propria contrarietà a tale disegno. Dall' incontro sono emerse varie ipotesi di soluzione, ma tutte rivolte alla valorizzazione del sistema portuale messinese. Sicindustria Messina auspica perciò che, in attesa della soluzione definitiva, la portualità messinese mantenga la possibilità di continuare a gestire i propri traffici e a sviluppare gli interventi e gli investimenti già programmati, che costituiscono le premesse per l' ulteriore sviluppo di un comparto produttivo che genera valore per l' intero territorio metropolitano e sostiene l' occupazione.

Prg del porto

Industriali all' attacco: «Marisicilia non dica no»

L' appello di Sicindustria Messina non può non essere condiviso: «Invitiamo tutte le istituzioni interessate ad attivarsi rapidamente per la rimozione di ogni ostacolo e la soluzione di una "querelle" incomprensibile per gli interessi della città e dannosa per il comparto produttivo». È un messaggio che ha per oggetto l' iter del Prg portuale e un preciso destinatario. «Registriamo con sorpresa - afferma l' associazione degli industriali presieduta dall' ing. Sebastiano D' Andrea - come, dopo decenni di attesa, ormai in dirittura d' arrivo, il Piano regolatore del porto debba subire un ennesimo insopportabile rallentamento per una incomprensibile mancanza di collaborazione tra istituzioni». Il riferimento, come detto, è indirizzato a un soggetto ben individuato: «Marisicilia, che pur con funzioni di interesse militare occupa comunque terreni demaniali, rifiuta la propria adesione al progetto con il risultato di provocare ulteriori danni al comparto produttivo marittimo che, in mancanza del Piano, rischia di veder vanificati gli investimenti, con ulteriori ritardi anche sui progetti di riqualificazione e valorizzazione di intere porzioni della città».

Messina. Dati in beneficenza 500 kg di pesce sequestrato

La Guardia di Finanza ha sequestrato 500 kg di pesce e il Comune ha donato tutto in beneficenza (o "beneficienza" come si legge nel comunicato stampa). Ad annunciarlo sono l'assessore alle Politiche Sociali, Nina Santisi, e l'assessore alle Politiche del Mare, Sebastiano Pino. Un esempio di costruttiva collaborazione tra le Forze dell' Ordine e l' Amministrazione comunale che ha reso possibile l' importante donazione della enorme quantità di pesce a diverse associazioni di volontariato ed enti caritatevoli , che quotidianamente offrono un pasto caldo alle persone meno fortunate. Gli enti che hanno accolto l' invito, si sono recati al Comando della Guardia di Finanza nella **Zona Falcata** ed hanno ritirato grandi quantitativi di pesce in base al numero delle persone ospitate . Queste le associazioni beneficiarie: Casa Serena; le mense di S. Antonio e di Cristo Re; le associazioni Santa Maria della Strada, Piccole Sorelle dei Poveri, e Cosmos dello Stretto, l' IPAB Regina Elena, la Casa di ospitalità Colle Reale, la Comunità di Sant' Egidio e Madre Maria Teresa Cortimiglia, Casa Ahmed, Casa Noemi, la Cooperativa sociale Arzilla, lo SPRAR di Villa Lina, Sofia Idelson e l' Albero della vita. Questo bellissimo esempio di solidarietà è stato reso possibile grazie alla disponibilità e alla collaborazione del Comandante della Stazione Navale della Guardia di Finanza di Messina, Tenente Colonnello Salvatore Valea e del Luogotenente Giuseppe Spanò. (4)

Trasporti, leva per lo sviluppo dell' economia della Sicilia

Sabato, presso l' Auditorium Rai a Pa, il convegno del Centro studio New Media e Fondazione Bridges Research. Costi superiori a quelli previsti e numero di passeggeri e traffico inferiori alle aspettative

PALERMO - Il 3 febbraio si terrà a Palermo, presso l' Auditorium della Rai il convegno sul tema: "Per una svolta dei Trasporti in Sicilia: analisi economiche e scelte modali". Promosso dal Centro Studio New Media e dalla Fondazione Bridges Research il convegno è incentrato sugli interventi di alcuni dei maggiori esperti nazionali del settore dei trasporti: Marco Ponti, professore emerito del Politecnico di Milano, Francesco Ramella dell' Università di Torino, Pietro Beria, del Politecnico, Giovanni Tesoriere professore di ingegneria aerospaziale, Pietro Spirito, presidente dell' **autorità portuale** del Tirreno centrale e l' ingegnere Filippo Palazzo, responsabile progetti Palermo direzione investimenti RFI. Trarrà le conclusioni l' assessore alle Infrastrutture della Regione Siciliana, Marco Falcone. Obiettivo dichiarato del convegno è quello di offrire spunti e proposte concrete per "liberare" la Sicilia dalla sindrome della trappola dei trasporti, che da sempre condiziona lo sviluppo economico e la libertà di movimento dei siciliani. Come ha evidenziato il tragico deragliamento in Lombardia, il quadro nazionale ed internazionale sulle grandi opere ferroviarie e stradali evidenzia come siano altissimi i rischi di sprechi. In primo luogo per le previsioni sbagliate riguardanti costi molto superiori a quelli previsti e numero di passeggeri e di traffico molto inferiori alle aspettative dichiarate. La fisiologica tendenza a prevedere bassi costi e grandi traffici provoca enormi sprechi e scandalose speculazioni. Anomalie che condizionano l' economia di mercato e aggravano il dissesto del debito pubblico. E che contribuiscono a rendere l' Italia poco competitiva per gli investitori internazionali, soprattutto di quei paesi dove, come Stati Uniti e Gran Bretagna, maggiore è l' attenzione a non sprecare i soldi dei contribuenti. Incrementare la trasparenza dei processi di pianificazione e di finanziamento, evitare errori di valutazione, dare informazioni imparziali: questi i fattori essenziali per accelerare i tempi di realizzazione ed accrescere la fiducia della collettività nelle politiche di investimento nei trasporti. Viceversa scelte politiche non verificabili e non negoziabili in dibattiti tecnici e nel confronto con le parti

- segue

sociali, dichiarazioni che considerano prioritaria qualsiasi opera in qualsiasi sede purché funzionale alla cosiddetta "cura del ferro" e alla corsa all' appalto, contraddicono il rigore e il rispetto degli interessi pubblici che deve sempre presiedere, in particolar modo nell' attuale situazione di crisi, l' attenta utilizzazione del denaro dei contribuenti. La svolta dei trasporti in Sicilia comporta un' analisi comparativa di tutte le modalità. A partire da quella stradale che evidenzia, statisticamente, una rilevanza economica schiacciante sulle altre, sia per il trasporto merci che per quanto attiene la capillarità dei collegamenti e il flusso di passeggeri. Lo sviluppo delle varie modalità può essere guidato, ma non capovolto. L' uso dei mezzi privati è irrefrenabile e centrale. La tentazione di sviluppare oltre misura servizi pubblici comporta ingentissimi costi e scarsissimi risultati. Servizi pubblici dei quali vanno intanto adeguati qualità e standard di sicurezza. I trasporti pubblici per essere funzionali a costi ragionevoli, hanno l' esigenza di essere comunque diffusamente utilizzati. Quanto più utenti e passeggeri sono "sparsi" nel territorio, tanto più il servizio pubblico deve adeguarsi con mezzi capillari veloci e frequenti. Caratteristiche queste evidenziate prevalentemente dalle metropolitane nelle linee urbane e dai pullman nelle linee extraurbane. Il treno soffre e soffrirà sempre dell' impossibilità di fare servizi "porta a porta, tant' è che la ferrovia ha bisogno della strada, e non le strade della ferrovia. Le strade sono utilizzabili senza limiti temporali da una pluralità di mezzi pubblici e privati, individuali e collettivi, la ferrovia è funzionale soltanto ai treni e ad orari predefiniti. A piene mani si coglie oggi, però, un ingiusto sbilancio degli interventi a danno delle strade ed a favore delle ferrovie, come ha denunciato in una recente intervista Giovanni Tesoriere, Preside della Facoltà di Ingegneria e Architettura dell' Università di Enna e esperto di trasporti: "Oggi in Sicilia i pullman percorrono quasi 70 milioni di chilometri all' anno ricevendo poco meno di 68 milioni di euro di contributi. Le ferrovie nel 2017 hanno percorso 9,6 milioni di treno/km e ci sono costati 111 milioni di euro. Se poi riportiamo i finanziamenti proporzionalmente ai passeggeri trasportati avremmo differenze da capogiro". Nell' ottimizzare le risorse, la priorità - osserva ancora Tesoriere - è dunque "quella di assicurare la manutenzione o completare le infrastrutture già esistenti e poi eventualmente aprire cantieri per nuove opere".

GIANFRANCO D' ANNA

Informazioni Marittime

Marina d'Arechi si presenta al Boot di Dusseldorf

E' terminata con un obiettivo preciso per il 2018 la partecipazione di Marina d'Arechi al Boot di Dusseldorf, il salone internazionale della nautica di lusso e sportiva: l'anno appena iniziato per l'infrastruttura salernitana sarà dedicato ad un'apertura sempre maggiore sui mercati internazionali.

E le prime risposte positive sono già arrivate in occasione del salone tedesco. Sono stati circa 200 i contatti attivati dalla società appartenente al gruppo Gallozzi. Il 95 per cento dei quali provenienti dall'intero territorio tedesco, un mercato quanto mai fertile per il diporto turistico di lusso. Oltre alla Germania, i mercati particolarmente interessati ai servizi offerti all'interno dell'infrastruttura salernitana sono quello inglese - confermato dagli oltre 100 contatti arrivati durante il London Boat Show di metà gennaio - quello svizzero, quello austriaco e quello olandese. In pratica l'intero "bacino" dell'Europa continentale guarda a Salerno, e al Marina d'Arechi come meta turistica da scegliere per la imminente stagione estiva.

E', dunque, positivo il bilancio fatto dai vertici di Marina d'Arechi per la partecipazione al Boot. Il salone internazionale di Dusseldorf, quest'anno, ha contato 1.923 espositori provenienti da 68 Paesi diversi che hanno presentato yachts, imbarcazioni e accessori per le attività sportive che si svolgono in acqua. Oltre, ovviamente, a contare la presenza di altre 10 infrastrutture da tutta Italia, da La Spezia a Marsala e alla Sardegna. Passando, ovviamente, per Marina d'Arechi. La squadra di Mda, però, è già pronta ad affrontare un nuovo confronto, questa volta con il mercato italiano: il 10 febbraio si partirà, infatti, per Napoli e per l'edizione 2018 del Nauticsud.

Approdata a Brindisi la goletta Oloferne per incentivare la cultura del mare



BRINDISI – Approda a Brindisi la goletta Oloferne, un'imbarcazione d'epoca del 1944, che navigherà lungo tutta la costa della penisola italiana incentivando la creazione di una rete museale legata alla cultura del mare.

Progetto che gode del riconoscimento ICOM Italia, patrocinato dal Ministero dei Beni Culturali, dalla Marina Militare e dalla Guardia Costiera ed in collaborazione con l'Assonautica Nazionale e con la Lega Navale.

Alfredo Malcarne, presidente di Assonautica Nazionale, ci spiega: "Un'iniziativa che parte da lontano, parte da Trieste e arriverà sulle coste francesi tra circa un mese. Non è soltanto un evento utile a promuovere gli spazi museali brindisini dedicati alla cultura del mare, ma è anche una provocazione, un'invito alla città e a chi la governa di mettere in rete tutti gli spazi che noi abbiamo che riguardano la cultura del mare, per poter fare di questa città uno spazio museale condiviso, aperto a tutti, per trecentosessantacinque giorni all'anno, non soltanto quando arriva una goletta promossa dal Ministero dei Beni Culturali".

Andrea Retucci, delegato regionale della Lega Navale Italiana: "Questo è un argomento che sta molto a cuore alla Lega Navale italiana, in particolar modo alla Lega Navale Puglia che rappresento, perchè diffondere la cultura del mare, soprattutto ai giovani, è un'impegno che ci vede coinvolti ed impegnati tutto l'anno. Purtroppo, i nostri giovani, al di là del godere il mare durante i mesi estivi o praticare qualche gara sportiva, non conoscono nulla. quindi, queste manifestazioni contribuiscono a far conoscere effettivamente il valore, l'importanza che il mare rappresenta per l'intera collettività".

Il presidente della Lega Navale sezione di Brindisi, Roberto Galasso, aggiunge: "Tra gli scopi istituzionali della Lega Navale c'è proprio la diffusione della cultura del mare. Per noi, quindi, è un'occasione da prendere al volo, condividendo con l'Assonautica di Brindisi questo convegno per la presentazione di questo museo navigante. Il progetto È stato condiviso anche dalla presidenza nazionale della Lega Navale, perchè trattandosi di un museo itinerante, questa bellissima imbarcazione a vela di venti metri, e girando praticamente tutta l'Italia, tutte le sezioni della Lega si sono rese disponibili per accogliere questa iniziativa".

Marco Tibiletti, fondatore e presidente dell'associazione La Nave di Carta: "Mettere in rete, unire e collegare spazi, lavorare insieme, è sostanzialmente uno dei punti principali di questo progetto. Il museo navigante è nato proprio per stimolare tutti i presidi di tradizione marinaresca, che possono essere musei ma anche piccole stanze dove un pescatore del luogo racconta le sue storie sulla gente di mare del suo paese. Stimolare la messa in rete di realtà che ci sono, perchè poco conosciute o valorizzate. Il museo non è un luogo dove ci si annoia, il museo può essere, e sta diventando sempre di più, un posto dove si va a respirare cosa È stato una volta per potersi proiettare nel futuro. I musei raccolgono le testimonianze e le tradizioni per trasmetterle ai giovani che si devono costruire il futuro".

Salvatore Carruezzo

Porti: a breve l'inizio dei lavori a Sant'Agata Militello

Nei prossimi giorni verranno rimosse le barche e le attrezzature

(ANSA) - PALERMO, 1 FEB - Tra pochi giorni cominceranno i lavori per il porto a Sant'Agata di Militello (Me), verranno rimosse le barche e le attrezzature della banchina di riva del porto per consentire all'impresa incaricata di predisporre in totale sicurezza le aree di cantiere. Dopo è previsto un ulteriore intervento di bonifica da ogni materiale, attrezzatura e rifiuto per consentire all'impresa Cogip, incaricata dell'esecuzione dei lavori di realizzazione delle opere portuali di poter predisporre, in piena efficienza e totale sicurezza, le aree di cantiere. (ANSA).

Costruzione di un impianto di GNL a terra presso il porto di Göteborg



Foto: Swedegas

Porto di Göteborg – 1 febbraio 2018 – Jill Söderwall dal porto di Göteborg e Johan Zettergren di Swedegas hanno aperto la strada al nuovo impianto, che rappresenterà una grande spinta per l'offerta di GNL del porto di Göteborg.

La costruzione di un impianto di gas naturale liquefatto (GNL) è attualmente in corso nel porto di Göteborg. La struttura aprirà nuove opportunità per le navi alimentate a GNL che fanno scalo nel porto energetico di Göteborg. Diventerà pienamente operativo nel 2018.

Il GNL è attualmente il combustibile marino più pulito disponibile per le principali compagnie di navigazione. L'uso del GNL come carburante riduce al minimo le emissioni di zolfo, particelle e metalli pesanti. Le emissioni di ossido di azoto sono ridotte dell'80%. L'UE ha già evidenziato il GNL come combustibile marino chiave per il futuro.

Il GNL come combustibile marino è sempre più utilizzato nel mondo in quanto le norme globali sullo zolfo diventano sempre più severe. Il porto di Göteborg ha compiuto notevoli progressi nella promozione del suo utilizzo. Il primo bunkeraggio di GNL si è svolto nel porto di Göteborg nell'autunno 2016, e da allora sono stati sviluppati regolamenti operativi e routine e l'efficienza è stata migliorata, con un conseguente aumento costante del numero di operazioni di bunkeraggio di GNL.

Bunkeraggio efficiente nel tempo

Oggi, Skangas fornisce navi con GNL utilizzando un sistema di bunkeraggio nave-nave nel porto di Göteborg. Skangas è ora affiancato da Swedegas, che possiede e gestisce la rete di trasmissione del gas in Svezia. Swedegas amplierà il numero di opzioni LNG nel porto con la costruzione di una struttura che garantirà un bunker LNG sicuro, rapido ed efficace a terra, mentre le navi si stanno caricando e scaricando nel porto dell'energia.

“Con Skangas e Swedegas che operano nel porto di Göteborg, abbiamo due società che si completano a vicenda con offerte diverse. Le linee di navigazione ora hanno un ulteriore incentivo a prendere in considerazione il passaggio al GNL”, ha dichiarato Jill Söderwall, vicepresidente e responsabile delle operazioni commerciali del porto di Gothenburg Energy Port.

Struttura scalabile con più scelte

La struttura sarà scalabile e può essere adattata alle esigenze dei clienti. Gli acquirenti di gas potranno anche scegliere il loro fornitore. Il GNL arriverà nella struttura tramite rimorchio o container, e sarà distribuito tramite una condotta criogenica da 450 metri isolata in vuoto alla banchina.

La struttura segna il primo passo nella costruzione di una soluzione più ampia per l'infrastruttura del gas nel porto di Göteborg, con la possibilità di connettersi alla rete di trasporto del gas. Col tempo, l'industria svedese e il trasporto terrestre potrebbero anche utilizzare la struttura.

- segue

“Come nel caso della rete di trasporto del gas, in cui è possibile trasportare sia il gas naturale che il biogas, il nuovo impianto sarà flessibile e può essere utilizzato anche per lo stoccaggio e il trasporto di gas rinnovabili. I clienti con accesso alla rete di trasmissione possono già scegliere il biogas, e questo è qualcosa che stiamo cercando di estendere al settore delle spedizioni come passo successivo nella transizione verso alternative rispettose dell'ambiente”, ha affermato Johan Zettergren, Chief Executive di Swedegas.

L'UE ha assegnato il progetto PCI (progetto di interesse comune), il che significa che è uno dei progetti infrastrutturali più prioritari in Europa. L'UE, tramite l'INEA (Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti), ha anche confermato che sono in atto misure di sostegno per garantire che il progetto raggiunga la sua realizzazione.

Swedegas

Swedegas è una società di infrastrutture che investe in sistemi energetici intelligenti. La società è proprietaria della rete di trasporto del gas, che si estende da Dragør in Danimarca a Stenungsund in Svezia. Swedegas trasporta energia ai distributori e ai clienti direttamente connessi. La rete di trasporto del gas fornisce 33 aree municipali con gas, oltre a imprese industriali, centrali termiche combinate e stazioni di rifornimento veicoli. Swedegas sta sviluppando una nuova infrastruttura per biogas, gas idrogeno e GNL.

Per ulteriori informazioni, contattare:

Stefan Strömberg, addetto stampa, il porto di Göteborg

+46 (0) 70-436 01 51, stefan.stromberg@portgot.se

oppure Saila Horttanainen, Vicepresidente Communications, Swedegas

+46 (0) 70-622 76 06, saila.horttanainen@swedegas.se

Informazioni: porto di Göteborg

Il porto di Göteborg è il più grande porto della regione nordica. Il 30 per cento del commercio estero svedese passa attraverso il porto di Göteborg e il 60 per cento di tutto il traffico di container.

Il porto di Göteborg è l'unico porto in Svezia in grado di accogliere le più grandi navi portacontainer del mondo e offre la più ampia gamma di rotte marittime all'interno e all'esterno dell'Europa. Le 25 navette ferroviarie che partono ogni giorno significano che le aziende di tutta la Svezia e la Norvegia hanno un collegamento diretto e rispettoso dell'ambiente con il più grande porto della regione nordica. Il porto di Gothenburg ha terminal per petrolio, automobili, ro-ro, containers and passengers. www.portofgothenburg.com Seguici su social media Condividi su facebook Condividi su twitter Condividi su linkedin Per saperne di più su Mynewsdesk Costruzione di un impianto di GNL a terra presso il porto di Gothenburg Materiale correlato Images Ownlookxc4ottykyh0gh0 Impianto LNG di Swedegas presso il Porto di Göteborg L'infrastruttura del gasdotto dello stabilimento è in grado di fornire GNL per imbarcazioni a tre ormeggi. Completamente espansa, la pianta può anche essere fornita con GNL sia dal lato mare che dal lato terra. Photographer / Source Swedegas. Informazioni sul Port of Gothenburg. Il porto di Gothenburg è il più grande porto della regione nordica. Un terzo del commercio estero svedese passa attraverso il porto di Göteborg e il 60% di tutto il traffico di container.