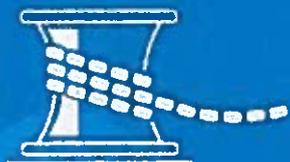


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 23/2/2017



ASSOPORTI  
www.assoporti.it

Rassegna stampa

# INDICE



## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Parte dal porto di Trieste il treno che unisce i mari adriatico e baltico..."** (L'Informatore Navale, Ansa, Corriere della Sera, The Medi Telegraph, Ferpress)

**"...Waterfron di Trieste e Napoli in attesa della svolta..."** (Corriere della Sera)

### Genova:

**"...Signorini:"subito la gara per l'Ente Bacini"..."**(La RepubblicaGE)

**"...Authority di Genova-Savona, primo comitato di gestione a marzo..."** (The Medi Telegraph)

**"...Genova, i fordi acquisiscono il 95%di Gip..."** (Informazioni Marittime)

### Livorno:

**"...Negri vende Gip e punta la prua verso la Darsena Europa..."** (Corriere Marittimo)

**"...I porti alla prova dell'alleanza..."** (Il Tirreno)

**"...Il nostro porto non può aspettare..."**(Il Tirreno)

### Piombino:

**"...In banchina i cassone della Concordia..."** (Il Tirreno,La Nazione)

### Messina:

**"...Terminal Messina, i lavoratori promuovono il nuovo contratto..."** (The Medi Telegraph)

### Catania:

**"...Logistica internazionale marittima e sicurezza alimentare delle merci..."**(Quotidiano di Sicilia)

## Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

Lloyd's List

## PARTE DAL PORTO DI TRIESTE IL TRENO CHE UNISCE I MARI ADRIATICO E BALTICO



### QUESTA MATTINA LA CERIMONIA DI INAUGURAZIONE DEL NUOVO SERVIZIO INTERMODALE SULLA DIRETTRICE KIEL – GÖTEBORG

Trieste, 22 febbraio 2017 – Parte da Trieste il primo treno che unisce i mari Adriatico e Baltico. La cerimonia di inaugurazione ufficiale del nuovo servizio intermodale a lunga percorrenza dallo scalo giuliano sulla direttrice Kiel-Göteborg, in arrivo e partenza via mare dalla Turchia e dalla Grecia, si è tenuta questa mattina presso il terminal EMT del Molo VI.

Il servizio promosso da EKOL, operatore logistico turco che ha acquisito di recente la partecipazione di maggioranza del terminal EMT, è stato avviato con successo da qualche settimana e rappresenta il primo collegamento operativo lungo il corridoio TEN-T Adriatico-Baltico.

La partenza è prevista ogni mercoledì alle ore 11 da Trieste con l'arrivo il giorno successivo a Kiel in Germania alle ore 13, per una distanza ferroviaria di 1.360 km coperta in 26 ore. Il carico prosegue poi via mare per ulteriori 234 miglia, per raggiungere la destinazione finale di Göteborg in Svezia nella mattinata di venerdì mattina, dopo 14 ore di navigazione.

“Questo progetto ha una grande valenza perché espande il raggio di azione del porto di Trieste a nord, verso i paesi scandinavi e potenzialmente la Russia; a sud-est, oltre la Turchia, partner ormai consolidato dello scalo, anche verso l'Iran e altre destinazioni. Il collegamento conferma la grande vocazione ferroviaria di Trieste, centrale per l'intero sistema portuale italiano, dimostrando che si può lavorare insieme al Governo, a RFI e agli operatori privati per sviluppare progetti che portino vantaggi competitivi in breve tempo”, ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino.

Il nuovo collegamento si inserisce nel contesto del crescente sviluppo del porto di Trieste, che ha visto un incremento del 68% di traffici ferroviari in due anni (+27% nel solo 2015), per un totale di più di 7600 treni movimentati nell'anno appena concluso, cui si è abbinata una serie di investimenti infrastrutturali, realizzati dall'Authority e da soggetti privati. La frequenza settimanale del servizio verrà a breve raddoppiata, dati i crescenti volumi di traffico, con la previsione di un potenziamento fino a 3 rotazioni ogni 7 giorni.

Alla realizzazione del progetto collaborano TX Logistik e Mercitalia Rail per la trazione ferroviaria, Alpe Adria e la stessa TX Logistik in qualità di MTO, e Stena Line cura la prosecuzione marittima fino a Göteborg.

All'inaugurazione sono intervenuti: Francesco Parisi, presidente della Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Ahmet Musul, amministratore delegato Ekol, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Robert Rydberg, ambasciatore di Svezia in Italia, Debora Serracchiani, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Roberto Dipiazza, sindaco di Trieste, Dirk Claus, amministratore delegato del porto di Kiel e Pietro Mancuso, amministratore delegato di TX Logistik.

“Il porto di Trieste, anche grazie a questo collegamento, si conferma come uno dei più importanti scali d'Italia. L'unico che è riuscito in questo momento a concretizzare un sogno logistico fondamentale: essere il cardine tra nord e sud lungo il corridoio Adriatico-Baltico” ha annunciato Debora Serracchiani, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

“Oggi si celebra l'inizio di un servizio intermodale che amplia notevolmente le prospettive di mercato del porto di Trieste, ponendolo realmente al centro di un sistema che collega il Nord Europa con l'Oriente e che dall'altro ha una profonda valenza simbolica, perché è il primo reale collegamento sul corridoio Adriatico-Baltico” ha sostenuto Francesco Parisi, presidente della Francesco Parisi Casa di Spedizioni.

“Nell'ambito della costante strategia espansiva di EKOL, siamo molto lieti di offrire un nuovo ponte intermodale che collega l'Estremo Oriente – la Turchia e l'Iran – con Trieste, il centro dell'Europa ma anche la Germania settentrionale, il Mar Baltico, la Scandinavia e la Russia.

## - segue

---

Un servizio efficiente in termini di tempo e anche ecologico, perché riduce il traffico sulle strade e le emissioni, e che potrà aprire nuove opportunità di business economico tra le aree che connette” ha affermato Ahmet Musul, amministratore delegato Ekol.

Per Robert Rydberg, ambasciatore di Svezia in Italia: “Nel contesto di nazioni che guardano al protezionismo e al chiudere le frontiere, è importante mostrare come il libero scambio sia una fonte importante di sviluppo economico, benessere e relazioni pacifiche. Questo nuovo collegamento è quindi il simbolo che un ponte tra i continenti europeo e asiatico è possibile e positivo”.

“Mai come in questo momento – ha dichiarato Roberto Dipiazza, sindaco di Trieste – la nostra città vive una grande progettualità: Porto Nuovo, Porto Vecchio e anche EZIT mostrano come nonostante la crisi, Trieste stia guardando avanti e già lavorando per nuovi traguardi. L’impegno delle istituzioni deve essere quello di lavorare assieme nell’interesse del territorio. Solo così si può crescere e creare sviluppo e lavoro”.

Kiel e Trieste sono punti di partenza cruciali per i traffici marittimi verso la Scandinavia e la Turchia, e il collegamento ferroviario tra di loro rappresenta il metodo migliore per connettere questi due importanti hub logistici, e apre nuove incredibili potenzialità. Già il fatto che il servizio sia “tutto esaurito” mostra come ci sia interesse e ci fosse necessità di creare questo servizio” ha ribadito Dirk Claus, amministratore delegato del porto di Kiel.

“Questo progetto – ha concluso infine Pietro Mancuso, amministratore delegato di TX Logistik - mostra la collaborazione tra diverse realtà parte del gruppo Ferrovie Italiane e ha un concreto risvolto ecologico, togliendo dalle strade un gran numero di camion e riducendo quindi le emissioni nocive. Si tratta inoltre di un collegamento più efficiente, perché via intermodale le mete di partenza e arrivo sono collegate più rapidamente, permettendo così di soddisfare meglio le esigenze dei clienti”.

## Porti: Trieste, al via primo collegamento per Goteborg

Partito oggi primo treno corridoio Adriatico-Baltico



(ANSA) - TRIESTE, 22 FEB - È stato inaugurato stamattina il primo collegamento logistico fra l'Adriatico e il Baltico, con la partenza del primo treno del nuovo servizio intermodale a lunga percorrenza che collega il porto di Trieste al porto di Kiel (Germania). La linea prosegue poi via mare sulla direttrice Kiel-Göteborg, con collegamenti anche per Malmö e Oslo, realizzando concretamente le linee guida del corridoio europeo Adriatico-Baltico.

L'obiettivo è il trasporto di contenitori, semirimorchi e casse mobili, in arrivo e partenza via mare dalla Turchia e dalla Grecia, avente come origine e destinazione il mercato dell'area baltica.

La cerimonia di inaugurazione si è svolta al terminal Emt del Porto nuovo di Trieste, alla presenza della presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani e del presidente dell'Autorità Portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino.

Dopo i saluti introduttivi di Francesco Parisi, presidente dell'omonima Casa di spedizioni, ha preso la parola l'amministratore delegato dell'operatore logistico turco Ekol, Ahmet Mosul, che ha acquisito di recente la partecipazione di maggioranza del Terminal Emt del Molo VI: "Istanbul e Trieste collegano l'Europa del nord, centro ed est al Mediterraneo orientale. Le opportunità per Trieste includono anche l'Estremo oriente: il porto italiano dell'Alto Adriatico potrebbe diventare la loro piattaforma per raggiungere l'Europa".

## Trieste: Partito il primo treno che unisce il Mar Adriatico al Baltico

**E' partito da Trieste il primo treno che unisce i mari Adriatico e Baltico.** La cerimonia di inaugurazione ufficiale del nuovo servizio intermodale a lunga percorrenza dallo scalo giuliano sulla direttrice Kiel-Göteborg, in arrivo e partenza via mare dalla Turchia e dalla Grecia, si è tenuta questa mattina presso il terminal EMT del Molo VI. Il servizio promosso da EKOL, operatore logistico turco che ha acquisito di recente la partecipazione di maggioranza del terminal EMT, è stato avviato con successo da qualche settimana e rappresenta il primo collegamento operativo lungo il corridoio TEN-T Adriatico-Baltico.

La partenza è stata stamani alle ore 11,00 da Trieste con l'arrivo domani a Kiel in Germania alle ore 13, per una distanza ferroviaria di 1.360 km coperta in 26 ore. Il carico prosegue poi via mare per ulteriori 234 miglia, per raggiungere la destinazione finale di Göteborg in Svezia nella mattinata di venerdì mattina, dopo 14 ore di navigazione.

*“Questo progetto ha una grande valenza perché espande il raggio di azione del porto di Trieste a nord, verso i paesi scandinavi e potenzialmente la Russia; a sud-est, oltre la Turchia, partner ormai consolidato dello scalo, anche verso l'Iran e altre destinazioni. Il collegamento conferma la grande vocazione ferroviaria di Trieste, centrale per l'intero sistema portuale italiano, dimostrando che si può lavorare insieme al Governo, a RFI e agli operatori privati per sviluppare progetti che portino vantaggi competitivi in breve tempo”, ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino.*

Il nuovo collegamento si inserisce nel contesto del crescente sviluppo del porto di Trieste, che ha visto un incremento del 68% di traffici ferroviari in due anni (+27% nel solo 2015), per un totale di più di 7600 treni movimentati nell'anno appena concluso, cui si è abbinata una serie di investimenti infrastrutturali, realizzati dall'Authority e da soggetti privati.

## - segue

---

La frequenza settimanale del servizio verrà a breve raddoppiata, dati i crescenti volumi di traffico, con la previsione di un potenziamento fino a 3 rotazioni ogni 7 giorni.

Alla realizzazione del progetto collaborano TX Logistik e Mercitalia Rail per la trazione ferroviaria, Alpe Adria e la stessa TX Logistik in qualità di MTO, e Stena Line cura la prosecuzione marittima fino a Göteborg. All'inaugurazione sono intervenuti: **Francesco Parisi**, presidente della Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Ahmet Musul, amministratore delegato Ekol, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Robert Rydberg, ambasciatore di Svezia in Italia, Debora Serracchiani, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Roberto Dipiazza, sindaco di Trieste, Dirk Claus, amministratore delegato del porto di Kiel e Pietro Mancuso, amministratore delegato di TX Logistik.

*“Il porto di Trieste, anche grazie a questo collegamento, si conferma come uno dei più importanti scali d'Italia. L'unico che è riuscito in questo momento a concretizzare un sogno logistico fondamentale: essere il cardine tra nord e sud lungo il corridoio Adriatico-Baltico”* ha annunciato **Debora Serracchiani, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia**. “Oggi si celebra l'inizio di un servizio intermodale che amplia notevolmente le prospettive di mercato del porto di Trieste, ponendolo realmente al centro di un sistema che collega il Nord Europa con l'Oriente e che dall'altro ha una profonda valenza simbolica, perché è il primo reale collegamento sul corridoio Adriatico-Baltico” ha sostenuto **Parisi**, “Nell'ambito della costante strategia espansiva di EKOL, siamo molto lieti di offrire un nuovo ponte intermodale che collega l'Estremo Oriente - la Turchia e l'Iran - con Trieste, il centro dell'Europa ma anche la Germania settentrionale, il Mar Baltico, la Scandinavia e la Russia. Un servizio efficiente in termini di tempo e anche ecologico, perché riduce il traffico sulle strade e le emissioni, e che potrà aprire nuove opportunità di business economico tra le aree che connette” ha affermato Ahmet Musul, amministratore delegato Ekol. Per Robert Rydberg, ambasciatore di Svezia in Italia: “Nel contesto di nazioni che guardano al protezionismo e al chiudere le frontiere, è importante mostrare come il libero scambio sia una fonte importante di sviluppo economico, benessere e relazioni pacifiche.

## - segue

---

Questo nuovo collegamento è quindi il simbolo che un ponte tra i continenti europeo e asiatico è possibile e positivo”.

“Mai come in questo momento - ha dichiarato Roberto Dipiazza, sindaco di Trieste - la nostra città vive una grande progettualità: Porto Nuovo, Porto Vecchio e anche EZIT mostrano come nonostante la crisi, Trieste stia guardando avanti e già lavorando per nuovi traguardi. L'impegno delle istituzioni deve essere quello di lavorare assieme nell'interesse del territorio. Solo così si può crescere e creare sviluppo e lavoro”.

“Kiel e Trieste sono punti di partenza cruciali per i traffici marittimi verso la Scandinavia e la Turchia, e il collegamento ferroviario tra di loro rappresenta il metodo migliore per connettere questi due importanti hub logistici, e apre nuove incredibili potenzialità. Già il fatto che il servizio sia “tutto esaurito” mostra come ci sia interesse e ci fosse necessità di creare questo servizio” ha ribadito Dirk Claus, amministratore delegato del porto di Kiel.

“Questo progetto - ha concluso infine Pietro Mancuso, amministratore delegato di TX Logistik - mostra la collaborazione tra diverse realtà parte del gruppo Ferrovie Italiane e ha un concreto risvolto ecologico, togliendo dalle strade un gran numero di camion e riducendo quindi le emissioni nocive. Si tratta inoltre di un collegamento più efficiente, perché via intermodale le mete di partenza e arrivo sono collegate più rapidamente, permettendo così di soddisfare meglio le esigenze dei clienti”.

# Parte da Trieste il primo treno merci che collega Adriatico e Baltico

Trieste - La partenza è prevista ogni mercoledì con l'arrivo il giorno successivo a Kiel, in Germania. Il carico prosegue poi via mare per ulteriori 234 miglia, per raggiungere la destinazione finale di Göteborg, in Svezia.



Trieste - **Parte da Trieste il primo treno che unisce i mari Adriatico e Baltico.** La cerimonia di inaugurazione ufficiale del nuovo servizio intermodale a lunga percorrenza dallo scalo giuliano sulla direttrice Kiel-Göteborg, in arrivo e partenza via mare dalla Turchia e dalla Grecia, si è tenuta oggi presso il terminal Emt del Molo VI. Il servizio promosso da Ekol, operatore logistico turco che ha acquisito di recente la partecipazione di maggioranza del terminal Emt, è stato avviato con successo da qualche settimana e rappresenta il primo collegamento operativo lungo il corridoio Ten-T Adriatico-Baltico. **La partenza è prevista ogni mercoledì alle ore 11 da Trieste con l'arrivo il giorno successivo a Kiel in Germania alle ore 13, per una distanza ferroviaria di 1.360 km coperta in 26 ore.** Il carico prosegue poi via mare per ulteriori 234 miglia, per raggiungere la destinazione finale di Göteborg in Svezia nella mattinata di venerdì mattina, dopo 14 ore di navigazione.

**Il nuovo collegamento si inserisce nel contesto del crescente sviluppo del porto di Trieste, che ha visto un incremento del 68% di traffici ferroviari in due anni (+27% nel solo 2015), per un totale di più di 7600 treni movimentati nell'anno appena concluso, cui si è abbinata una serie di investimenti infrastrutturali, realizzati dall'Authority e da soggetti privati.** La frequenza settimanale del servizio verrà a breve raddoppiata, dati i crescenti volumi di traffico, con la previsione di un potenziamento fino a 3 rotazioni ogni 7 giorni. Alla realizzazione del progetto collaborano Tt Logistik e Mercitalia Rail per la trazione ferroviaria, Alpe Adria e la stessa Tx Logistik in qualità di Mto, e Stena Line cura la prosecuzione marittima fino a Göteborg.

## Porto di Trieste: al via il treno che unisce i mari Adriatico e Baltico sulla direttrice Kiel-Göteborg

(FERPRESS) – Trieste, 22 FEB – “Parte da Trieste il primo treno che unisce i mari Adriatico e Baltico. La cerimonia di inaugurazione ufficiale del nuovo servizio intermodale a lunga percorrenza dallo scalo giuliano sulla direttrice Kiel-Göteborg, in arrivo e partenza via mare dalla Turchia e dalla Grecia, si è tenuta questa mattina presso il terminal EMT del Molo VI.

Il servizio promosso da EKOL, operatore logistico turco che ha acquisito di recente la partecipazione di maggioranza del terminal EMT, è stato avviato con successo da qualche settimana e rappresenta il primo collegamento operativo lungo il corridoio TEN-T Adriatico-Baltico”.

Lo annuncia in un comunicato l’Autorità portuale di Trieste. “La partenza è prevista ogni mercoledì alle ore 11 da Trieste con l’arrivo il giorno successivo a Kiel in Germania alle ore 13, per una distanza ferroviaria di 1.360 km coperta in 26 ore. Il carico prosegue poi via mare per ulteriori 234 miglia, per raggiungere la destinazione finale di Göteborg in Svezia nella mattinata di venerdì mattina, dopo 14 ore di navigazione”.

“Questo progetto ha una grande valenza perché espande il raggio di azione del porto di Trieste a nord, verso i paesi scandinavi e potenzialmente la Russia; a sud-est, oltre la Turchia, partner ormai consolidato dello scalo, anche verso l’Iran e altre destinazioni. Il collegamento conferma la grande vocazione ferroviaria di Trieste, centrale per l’intero sistema portuale italiano, dimostrando che si può lavorare insieme al Governo, a RFI e agli operatori privati per sviluppare progetti che portino vantaggi competitivi in breve tempo”, ha dichiarato il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D’Agostino.



Il nuovo collegamento si inserisce nel contesto del crescente sviluppo del porto di Trieste, che ha visto un incremento del 68 per cento di traffici ferroviari in due anni (+27 per cento nel solo 2015), per un totale di più di 7600 treni movimentati nell’anno appena concluso, cui si è abbinata una serie di investimenti infrastrutturali, realizzati dall’Authority e da soggetti privati. La frequenza settimanale del servizio verrà a breve raddoppiata, dati i crescenti volumi di traffico, con la previsione di un potenziamento fino a 3 rotazioni ogni 7 giorni.

Alla realizzazione del progetto collaborano TX Logistik e Mercitalia Rail per la trazione ferroviaria, Alpe Adria e la stessa TX Logistik in qualità di MTO, e Stena Line cura la prosecuzione marittima fino a Göteborg.

## - segue

---

All'inaugurazione sono intervenuti: Francesco Parisi, presidente della Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Ahmet Musul, amministratore delegato Ekol, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Robert Rydberg, ambasciatore di Svezia in Italia, Debora Serracchiani, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Roberto Dipiazza, sindaco di Trieste, Dirk Claus, amministratore delegato del porto di Kiel e Pietro Mancuso, amministratore delegato di TX Logistik.

“Il porto di Trieste, anche grazie a questo collegamento, si conferma come uno dei più importanti scali d'Italia. L'unico che è riuscito in questo momento a concretizzare un sogno logistico fondamentale: essere il cardine tra nord e sud lungo il corridoio Adriatico-Baltico” ha annunciato Debora Serracchiani, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

“Oggi si celebra l'inizio di un servizio intermodale che amplia notevolmente le prospettive di mercato del porto di Trieste, ponendolo realmente al centro di un sistema che collega il Nord Europa con l'Oriente e che dall'altro ha una profonda valenza simbolica, perché è il primo reale collegamento sul corridoio Adriatico-Baltico” ha sostenuto Francesco Parisi, presidente della Francesco Parisi Casa di Spedizioni.

“Nell'ambito della costante strategia espansiva di EKOL, siamo molto lieti di offrire un nuovo ponte intermodale che collega l'Estremo Oriente – la Turchia e l'Iran – con Trieste, il centro dell'Europa ma anche la Germania settentrionale, il Mar Baltico, la Scandinavia e la Russia. Un servizio efficiente in termini di tempo e anche ecologico, perché riduce il traffico sulle strade e le emissioni, e che potrà aprire nuove opportunità di business economico tra le aree che connette” ha affermato Ahmet Musul, amministratore delegato Ekol.

Per Robert Rydberg, ambasciatore di Svezia in Italia: “Nel contesto di nazioni che guardano al protezionismo e al chiudere le frontiere, è importante mostrare come il libero scambio sia una fonte importante di sviluppo economico, benessere e relazioni pacifiche. Questo nuovo collegamento è quindi il simbolo che un ponte tra i continenti europeo e asiatico è possibile e positivo”.

“Mai come in questo momento – ha dichiarato Roberto Dipiazza, sindaco di Trieste – la nostra città vive una grande progettualità: Porto Nuovo, Porto Vecchio e anche EZIT mostrano come nonostante la crisi, Trieste stia guardando avanti e già lavorando per nuovi traguardi. L'impegno delle istituzioni deve essere quello di lavorare assieme nell'interesse del territorio. Solo così si può crescere e creare sviluppo e lavoro”.

“Kiel e Trieste sono punti di partenza cruciali per i traffici marittimi verso la Scandinavia e la Turchia, e il collegamento ferroviario tra di loro rappresenta il metodo migliore per connettere questi due importanti hub logistici, e apre nuove incredibili potenzialità. Già il fatto che il servizio sia “tutto esaurito” mostra come ci sia interesse e ci fosse necessità di creare questo servizio” ha ribadito Dirk Claus, amministratore delegato del porto di Kiel

“Questo progetto – ha concluso infine Pietro Mancuso, amministratore delegato di TX Logistik – mostra la collaborazione tra diverse realtà parte del gruppo Ferrovie Italiane e ha un concreto risvolto ecologico, togliendo dalle strade un gran numero di camion e riducendo quindi le emissioni nocive. Si tratta inoltre di un collegamento più efficiente, perché via intermodale le mete di partenza e arrivo sono collegate più rapidamente, permettendo così di soddisfare meglio le esigenze dei clienti”.

## FVG: Porto Ts. Serracchiani, abbattuto il muro della logistica intermodale

(FERPRESS) – Trieste, 22 FEB – “Oggi abbiamo abbattuto il muro della logistica intermodale, con l’avvio del collegamento che unisce il Corridoio Adriatico-Baltico. Un risultato che conferma il primato nazionale del Porto di Trieste per volumi di traffico merci su ferrovia”.

Così la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, oggi a Trieste in occasione della cerimonia di inaugurazione del nuovo servizio intermodale dallo scalo giuliano sulla direttrice Kiel – Göteborg per il trasporto di contenitori, semirimorchi e casse mobili, in arrivo e in partenza, via mare dalla Turchia e dalla Grecia con destinazione l’area baltica.

La realizzazione del progetto è stata promossa dall’operatore logistico turco Ekol, il cui amministratore delegato Ahmet Musul ha riconosciuto l’importante ruolo svolto dalle istituzioni locali, in particolare Regione e Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, nella messa in atto del servizio.

E proprio sul lavoro in sede politico-amministrativa è tornata la presidente Serracchiani, la quale ha ricordato che già nella sua precedente esperienza di parlamentare europeo aveva sostenuto con successo presso la Commissione le ragioni della valenza strategica del Corridoio Adriatico-Baltico, e in particolare il collegamento con il Porto di Trieste, che per un periodo è stato a rischio.

“Stiamo attuando – ha detto la presidente – quella che il ministro Delrio ha chiamato la ‘cura del ferro’, intesa come potenziamento del traffico ferroviario di merci e persone”.

Di giornata importante, non solo per il territorio regionale ma per l’intero Paese, ha parlato il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D’agostino, il quale ha messo in evidenza le opportunità di mercato che si aprono sia sul versante della cosiddetta Via della Seta verso oriente sia con i paesi baltici e la Russia a nord.

Particolare soddisfazione per la nuova rotta di collegamento è stata espressa dall’ambasciatore svedese in Italia, Robert Rydberg, che ha inteso ribadire il concetto di apertura delle frontiere e di quanto questo principio oggi, in un momento storico particolare come quello attuale, stia dimostrando di essere un elemento strategico per lo sviluppo economico proprio attraverso l’esempio del nuovo servizio intermodale Trieste-Kiel- Göteborg.

Pensiero che ha trovato d’accordo la stessa presidente Serracchiani, la quale ha ribadito che le politiche di chiusura e improntate al protezionismo non aiutano i territori, mentre il risultato conseguito oggi mette in luce come l’abbattimento dei confini sia un fattore determinante per la crescita.

“Basti pensare – ha concluso la presidente – che adesso mettiamo i camion sui treni e riusciamo a raggiungere luoghi fino a poco tempo fa impensabili, conferendo al Porto di Trieste e alla Regione un ruolo di primo piano a livello internazionale”.

## Waterfront di Trieste e Napoli in attesa della svolta

**TRIESTE-** Situazioni diverse ma accomunate dalla necessità di dare finalmente seguito – con prospettive di vero sviluppo - a ciò che è stato bloccato per troppi anni. E' questa la similitudine più evidente tra i waterfront di Trieste e Napoli, emersa alla conviviale del Propeller Club triestino, che ha visto la partecipazione di docenti universitari e rappresentanti delle istituzioni su un tema particolarmente delicato per entrambe le città. Ad aprire la discussione **Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale**, che ha ripercorso la storia del “muro” che a Napoli divide il mare e la città e sottolineato la necessità di ricucire un rapporto, ad iniziare dal trasporto pubblico. «E' necessario definire funzioni strategiche, avere chiaro un modello di mobilità, avere sostenibilità economica. Tutto ciò – ha spiegato Spirito - significa legare il futuro del Porto a quello della città».

Un'improrogabile esigenza, quella di poter contare su una strategia, quella descritta anche da **Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, alla quale fa capo il porto di Trieste. Concentrando il suo intervento soprattutto sul Porto Vecchio, da trent'anni in attesa di essere recuperato ad un qualche utilizzo, D'Agostino ha chiarito che *«... prima di qualsiasi ragionamento la città dovrebbe dire in quale direzione vuole andare. L'intervento pubblico a Trieste deve dire ciò che non si può fare. In Porto Vecchio serve un atto che definisca che chi compra le aree abbia poi disponibilità dell'accesso al mare»*. All'architetto Francesco Krecic della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia è toccato spiegare che i vincoli architettonici non devono sempre essere visti come limitazioni, mentre a Giulio Bernetti, dirigente del Comune di Trieste (Area città e territorio) il compito di attrarre l'attenzione sulle questioni delle reti di sottoservizi e del trasporto pubblico, che sembrano essere oggi i due maggiori ostacoli alla fattibilità economica di un progetto di sviluppo dello stesso Porto Vecchio.

## Signorini: "Subito la gara per l'Ente Bacini"

La prima riunione dopo anni con enti e sindacati sulle Riparazioni navali

FABRIZIO CERIGNALE

«Le Riparazioni Navali hanno bisogno di due cose, la riqualificazione dei bacini e maggiori spazi per operare in banchina», spiega il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, e quindi subito la gara per l'affidamento di "Ente Bacini", con l'obiettivo di arrivare a conclusione entro l'autunno, e poi il via libera ad alcune opere "targate" Blueprint che permetteranno, tra l'al-

tro, di realizzare un nuovo accosto dedicato. Il porto di Genova preme sull'acceleratore delle Riparazioni Navali mettendo per la prima volta dopo molti anni, allo stesso tavolo le istituzioni e i rappresentanti delle aziende e dei lavoratori. «Una riunione che ha visto insieme gli attori del comparto — spiega **A. Doria Portuali** in una nota — con l'obiettivo di condividere e mettere in atto tutte le azioni necessarie a potenziare le riparazioni navali del porto di Genova e a renderle ancora più competitive sul piano internazionale». Tra i temi presi in esame, quindi, quello più immediato riguarda la gara di Ente Bacini. L'auspicio è che l'affidamento possa concludersi positivamente entro l'autunno nella speranza che alla gara aderiscano realtà

imprenditoriali di rilievo, che possano valorizzare tutte le vocazioni del comparto, dalle grandi navi a quelle commerciali sino alla nautica. Capitolo a parte riguarda il Blueprint per il quale si lavorerà, principalmente, sulla razionalizzazione e sull'ampliamento di alcuni spazi a terra. Operazioni che permetteranno di realizzare, a breve, un nuovo accosto dedicato al comparto preservando, però, gli specchi acquei esistenti. Questo consentirà di fornire rapidamente alcune risposte che il settore attende da anni e che contribuirebbero a migliorare la qualità del lavoro e dei servizi offerti. Un segnale importante quindi, per le aziende, presenti all'incontro Confindustria, che premono per riuscire a riattivare un comparto strategico per

la città o che potranno, tra l'altro, usufruire di particolari misure finanziarie. «Siamo riusciti a inserire il porto nelle aree di crisi semplici — ha spiegato l'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria, Edoardo Rixi — e le aziende potranno partecipare ai bandi oltre a essere partecipi di futuri accordi di programma che la Regione farà con il governo». Valutazione positiva anche da parte dei sindacati, che hanno apprezzato la risposta data a coloro che chiedevano uno spostamento delle attività, lontano dall'area attuale. Posizione fortemente rilanciata dal Sindaco di Genova, Marco Doria, che ha ricordato come la riunione sia «servita per confermare la grande importanza del settore per la città».



**PAOLO SIGNORINI**  
Il presidente dell'Autorità Portuale ha messo insieme enti e sindacati

# Authority di Genova-Savona, primo comitato di gestione a marzo

Genova - Si è tenuto stamani a Palazzo San Giorgio un incontro sul futuro del comparto delle riparazioni navali del porto di Genova. A breve termine la gara per Ente Bacini e i primi interventi legati al Blue Print.

**Genova - Si è tenuto stamani a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, un incontro sul futuro del comparto delle riparazioni navali del porto di Genova.** Alla riunione hanno partecipato, oltre al presidente dell'AdSP Paolo Emilio Signorini, il sindaco di Genova Marco Doria, l'assessore regionale a Porti e Infrastrutture Edoardo Rixi, le imprese del comparto associate a Confindustria e i rappresentanti dei lavoratori. E' la prima volta dopo molti anni tutti gli attori del comparto si siedono allo stesso tavolo con l'obiettivo di condividere e mettere in atto tutte le azioni necessarie a potenziare le riparazioni navali del porto di Genova e a renderle ancora più competitive sul piano internazionale.

Dopo una discussione articolata e costruttiva, tutti i soggetti hanno convenuto sulla necessità di procedere in tempi rapidi alla definizione della gara di Ente Bacini con l'auspicio che l'affidamento dei cinque bacini di carenaggio possa concludersi positivamente entro l'autunno e vedere la partecipazioni di realtà imprenditoriali di rilievo che possano ridare slancio alle attività e all'occupazione. **Inoltre si è deciso di procedere in tempi brevi anche con i primi interventi legati al Blue Print, lavorando sulla razionalizzazione e sull'ampliamento di alcuni spazi a terra per realizzare a breve un nuovo accosto dedicato al comparto preservando gli specchi acquei esistenti.**

Ciò consentirà di fornire rapidamente alcune risposte che il settore attende da anni e che contribuirebbero a migliorare la qualità del lavoro e dei servizi offerti. **I partecipanti alla riunione si sono dati appuntamento per il 10 marzo p.v. in vista della successiva imminente prima riunione del Comitato di Gestione dell'AdSP, dove il Presidente Signorini conta di mettere all'ordine del giorno la documentazione per l'avvio della procedura dei assegnazione dei bacini.**

# Informazioni Marittime

---

## Genova, i fondi acquisiscono il 95% di Gip



Il capitale sociale del **Gruppo Investimenti Portuali (Gip)**, uno dei principali terminal operator italiani, è stato quasi interamente acquisito dai fondi Infracapital, fondo infrastrutturale di M&G Investments con sede a Londra, e InfraVia, con sede a Parigi.

I due fondi si spartiranno in quote uguali del 95% del capitale della Gip, che è stata costituita nel 1993 da Luigi Negri (gruppo Finsea con una partecipazione del 40%), Giovanni Cerruti (gruppo Gastaldi, 30%), la famiglia Magillo (20%) e Giulio Schenone (10%) della Thos. Carr & Son. Il rimanente 5% del capitale sarà detenuto da Giulio Schenone che diventerà il nuovo amministratore delegato della Gip.

Gip opera principalmente attraverso quattro società terminaliste che nel 2016 hanno movimentato un traffico containerizzato pari complessivamente ad oltre 2,6 milioni di teu. Ne fanno parte il **terminal SECH** di Calata Sanità a Genova e il **Terminal Darsena Toscana** di Livorno, oltre alla partecipazione del 40% in Sinport Spa, la società che controlla il **Voltri Terminal Europa** e il **Vecon** di Marghera.

## Negri vende Gip e punta la prua verso la Darsena Europa

**LIVORNO-** Gip ha firmato l'accordo con Infracapital, il fondo-anglo francese che attraverso il controllo di Associated British port gestisce 21 porti in Gran Bretagna. L'accordo, sottoscritto dall'imprenditore genovese Luigi Negri socio di maggioranza di Gip insieme ai soci di minoranza le famiglie Schenone e Cerruti, vede la cessione del 95% delle quote societarie dei genovesi al Fondo internazionale e vale l'80% della partecipazione nel Terminal livornese Darsena Toscana, il 65% in Terminal Container Sech e il 30% in Genova Voltri.

**Le motivazioni** che hanno portato Luigi Negri al "refitting" societario dei principali Terminal container del Mar Tirreno è da ricercare nella visione delle strategie future che coinvolgeranno richiederanno investimenti di grande peso che hanno reso necessario l'intervento di un Fondo di investimenti perché tutto si sposta sui piani dei grandi gruppi globali, anche nel settore della terminal, come per lo shipping.

**Per Livorno** l'obiettivo futuro è senza dubbio la **Darsena Europa** un project financing per il quale saranno necessari 300 milioni euro, Anche se sulle banchine labroniche gli operatori comincia a guardare con preoccupazione ai ritardi negli step in programma. che si stanno accumulando.

Ma quella della Darsena Toscana non è l'unica partecipazione che Gip ha nel porto di Livorno, infatti è anche all'interno di Cilp (Compagnia Impresa Lavoratori portuali) per il 25% che divide paritariamente con il gruppo della famiglia labronica Fratelli Neri. Tuttavia questi equilibri rimangono invariati perché alcuni mesi fa Negri aveva costituito la Gip 2.0 proprio per non toccare questi equilibri.

**Ma nel cantiere di Gip vengono cedute anche le partecipazioni sulle banchine genovesi: Sech, Terminal Container porto di Genova** per il quale l'obiettivo imminente è l'unificazione con il terminal Bettolo operazione che richiederà 100 milioni di euro. **Genova che VTE** dal 1998 fa parte del gruppo PSA International leader mondiali nella gestione dei terminal container con sede a Singapore.

# I porti alla prova dell'alleanza

Il tandem Livorno-Piombino in testa per passeggeri e "autostrade del mare"

■ ZUCHELLIA PAG. 3

## Livorno e Piombino, i porti gemelli

Pionieri nella logica delle aggregazioni: oggi un incontro promosso dal nostro giornale

### ► LIVORNO

Livorno e Piombino sono un "unicum" della portualità nazionale: non ci sono altri casi in cui all'interno di una stessa provincia vi siano due porti di rango nazionale. Non solo: di fronte alla riforma della portualità molti altri scali si sono chiusi a riccio e, talvolta spuntandola e talvolta no, hanno fatto fuoco e fiamme per evitare ogni accorpamento mentre invece, al contrario, Livorno e Piombino hanno fatto da apripista alla logica delle aggregazioni presentandosi al tavolo del ministro Graziano Delrio per firmare un'al-

leanza con la benedizione del governatore Enrico Rossi. Non è solo un patto fra istituzioni portuali, dietro c'è l'idea che i due porti si presentino al mondo con una offerta integrata.

È a questa novità nell'identità della portualità toscana (e nazionale) che viene dedicato l'incontro promosso dal nostro giornale nel salone conferenze della sede centrale di Livorno, in viale Alfieri 9: nel dialogo, guidato dal direttore del Tirreno Luigi Vicinanza davanti a una platea di operatori qualificati, si confronteranno Silvia Velo (sottosegretario al ministero dell'ambiente prima nel governo Renzi e poi con Genulo-

ni) e Massimo Provinciali (segretario generale del Autoris livornese).

Appuntamento alle ore 17 di oggi, alla vigilia dell'uscita del Tirreno magazine dal titolo "Livorno e Piombino due porti in tandem" (che sarà distribuito domani nelle edicole della fascia costiera interessata).

L'integrazione dei due porti mette insieme uno scalo come Livorno (che ha fame di spazi e limiti fisici che ostacolano l'accesso) e le banchine di un porto praticamente del tutto nuovo come Piombino (che ha bisogno di visione per capire su cosa puntare, non avendo alle spalle un entroterra che generi

grandi flussi di traffico).

Mettere insieme i dati dell'uno come dell'altro scalo indica anche un aspetto inatteso: sarà in parte un effetto contabile-statistico, fatto sta però che il sistema portuale Livorno-Piombino è il numero uno per passeggeri in campo nazionale (così come per i camion spediti via nave sulle "autostrade del mare"). Invece fra i container, l'aggregazione Napoli-Salerno strappa a Livorno-Piombino il terzo posto alle spalle di Genova e La Spezia (con Gioia Tauro, porto di solo transhipment, che ovviamente fa corsa a sé).

Mauro Zucchelli



Una veduta aerea del porto di Livorno (foto Muzzi)

IL SINDACO AL MINISTERO PER **L'AUTORITÀ**

## «Il nostro porto non può aspettare»

► LIVORNO

«Ho fatto le mie rimostranze per **L'Autorità portuale** che è ancora in standby. Non possiamo accettarlo. Francamente non possiamo permettercelo». Ieri mattina, dopo l'udienza generale di papa Francesco in piazza San Pietro, il sindaco ha raggiunto il ministero dell'Interno per alcuni incontri. Al centro le case popolari, l'emergenza abitativa e alcuni bandi nazionali (tra l'altro Livorno non è rientrata nella prima tranche di finanziamenti previsti dal bando sulle periferie). Ma nelle stanze del ministero Filippo Nogarín dice di aver parlato anche di porto. In particolare dell'iter per la nomina del presidente **dell'Autorità portuale** che non si è ancora concluso.

«Sono andato a esprimere il mio disappunto - spiega prima di rientrare in città - rispetto al fatto che questo tempo è incompatibile con la dichiarazione per Livorno di area di crisi complessa»: si dice di puntare su politiche che in qualche modo vedono Livorno al centro di un rilancio prima di tutto attraverso il porto, è in sostanza il ragionamento di Nogarín, «e poi **L'Autorità portuale** di sistema



Filippo Nogarín (Pentafoto)

è lì che aspetta un presidente da tanto tempo».

«Al di là delle motivazioni - sottolinea - il problema è che c'è sofferenza dietro al porto, che non è fermo ma è rallentato». «In modo ovviamente corretto, istituzionale - conclude Nogarín - sono andato a battere i pugni sul tavolo. A dire che questa attesa non possiamo permettercela. È arrivato il momento che prendano una decisione, io non ci metto bocca, ma così ci facciamo tutti del male. Credo che il messaggio sia stato recepito, non possiamo più aspettare».

CRIPROCAL/30A F. RESINATI

## IL POLO DI DEMOLIZIONE

# In banchina i cassoni della Concordia

In attesa delle certificazioni la Pim è stata autorizzata al deposito nelle aree in concessione. Inaugurato così il molo est

di Valeria Parrini

PIOMBINO

Inaugurate le banchine est del porto. Un'inaugurazione di fatto, senza tagli del nastro, con l'ormeggio dei cassoni di galleggiamento della Concordia arrivati nella mattinata di ieri da Genova. Dove sarà smaltita la nave della Costa.

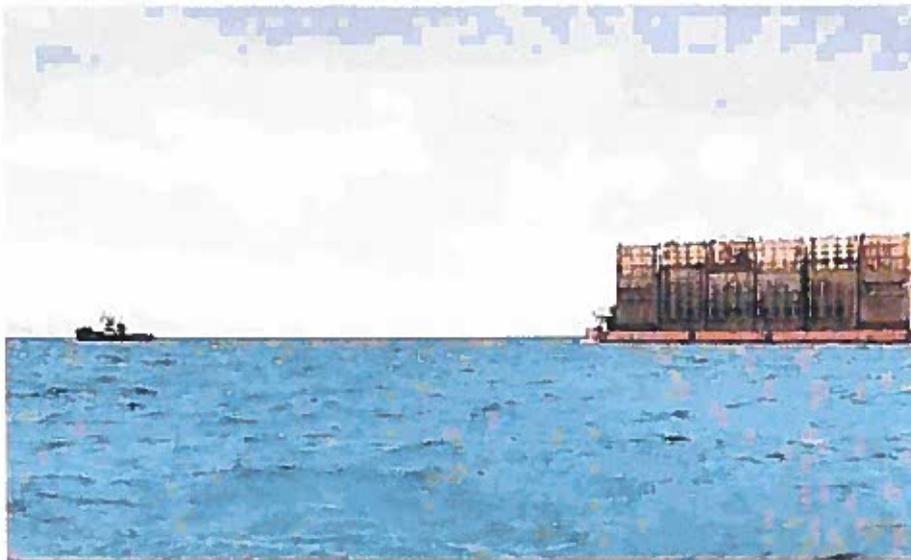
«Un fatto preliminare e allo stesso tempo un segnale sostanziale che Pim ha voluto dare», per dirla con il commissario straordinario dell'Autorità portuale Luciano Guerrieri.

La Piombino industrie marittime - composta dal cantiere genovese San Giorgio del Porto e dal gruppo livornese Fratelli Neri - sta completando l'istruttoria per ottenere l'autorizzazione integrata ambientale. Si tratta di una procedura complessa, come complesso è il progetto di demolizione, refitting e costruzioni navali previsto per Piombino.

I soggetti in campo sono diversi. Dalla Regione al Comune, dall'Asl all'Arpat passando dalla Sovrintendenza. Senza il loro nullaosta, la Pim non potrà iniziare l'attività vera e propria.

Prima che quei cassoni possano essere demoliti o trasformati, serviranno ancora dei mesi. Nel frattempo, però, l'Ap ha potuto autorizzare il deposito in quanto le aree sono state già assegnate in concessione alla Pim. Superficie totale 103.295 metri quadri, in gran parte disponibili fin da ora, che la società costituita appositamente potrà utilizzare per i prossimi 40 anni.

L'investimento si attesta sui 14 milioni e, secondo stime aziendali espresse nel settembre scorso al momento della firma della concessione in Regione alla presenza del presidente Enrico Rossi, del sindaco Massimo Giuliani e dell'Ad di Pim, Ferdinando Garrè, a regime occuperebbe 200 persone. Soprattutto operai. E poi ingegneri, tecnici e impiegati.



L'arrivo in porto dei cassoni (fotoservizio Paolo Barlettani)



I cassoni ormeggiati sulla banchina del porto

L'attività vera e propria inizierà con la disponibilità delle navi militari da demolire, garantita dal ministero della Difesa e Marina e messa nero su bianco nell'Accordo di programma per l'area di crisi industriale complessa. Un elemento che dovrebbe necessitare di approfondimenti particolari per la presenza accentrativa di amianto.

Verso il polo piombinese arrivano segnali di interesse anche dal mercato armatoriale privato.

Ogni anno in tutto il mondo sono circa un migliaio - molte delle quali di proprietà europea - le navi di medie dimensioni avviate alla demolizione. Lo smantellamento avviene generalmente nel Sud Est asiatico con la tecnica, pericolosa



Luciano Guerrieri

e inquinante, dello "spiaggiamento". E a condizioni facilmente immaginabili per i lavoratori.

«Quelli di Piombino saranno i primi impianti del Mediterraneo in perfetta sintonia con le direttive europee del 2013 che impongono agli stati membri di utilizzare strutture, metodi e procedure sicuri ed ecosostenibili», commenta Guerrieri. Soddisfatto per l'avvio di una potenziale filiera e per la prospettiva che si apre sul riciclaggio. «Mi auguro - chiude - che il materiale rottamato possa rimanere per essere impiegato nel ciclo siderurgico».

CRIPRODUTTORI ASSOCIATI

# Piombino Elba

## Ecco i cassoni della Concordia Saranno smantellati a Piombino

*Le nuove banchine della Pin sono pronte per la demolizione*



Ettore  
Rosalba

**Si tratta di una goccia  
in mezzo al mare ma  
i prodromi della ripresa  
partono da qui**

- PIOMBINO -

**ALLA FINE** un pezzetto della nave Concordia è arrivato nel porto di Piombino. Sono i giganteschi cassoni di galleggiamento utilizzati per riportare a galla la nave da crociera naufragata all'isola del Giglio nel gennaio 2012. Scatoloni d'acciaio che saldati allo scafo hanno permesso al relitto di essere trainato con i rimorchiatori fino al porto di Genova dove è stato smantellato. E se Piombino due anni e mezzo fa si era visto passare davanti nave Concordia senza poter avere i benefici in termini di lavoro per la demolizione, ora arriva un piccolo premio al lavoro fatto in porto per l'escavo dei fondali e per le nuove banchine dove la Pim, «Piombino Industrie Marittime», la società formata da San Giorgio al Porto di Genova e il gruppo Neri di Livorno, intende avviare proprio l'attività di un polo di demolizioni navi.

**PER QUESTO** polo ci sono già le garanzie della Marina Militare che dovrebbe smantellare qui le unità più vecchie. La grande chiatta carica di cassoni, trainata dai rimorchiatori, proveniente da Genova, già ieri mattina aveva attirato l'attenzione dei pescatori nel canale di Piombino che l'ave-



**L'ARRIVO** I cassoni di galleggiamento utilizzati per la Costa Concordia e alcuni rimorchiatori

vano notata e fotografata. Poi il convoglio ha fatto rotta verso il porto di Piombino dove è stata ormeggiata. Ed è stato il primo carico arrivato a Piombino per la demolizione. «Oggi è stata una giornata importante per il porto di Piombino - commenta Ettore Rosalba segretario cittadino l'd e dipendente degli Ormezzanon del porto di Piombino - abbiamo effettuato il primo ormeggio alle

nuove banchine est. I cassoni di galleggiamento della Costa Concordia verranno smantellati a Piombino». «Si tratta di una goccia in mezzo al mare - osserva Ettore Rosalba - ma i prodromi della ripresa e della diversificazione partono da qui. Un plauso ai servizi tecnico nautici, Piloti, rimorchiatori, che con competenza e preparazione hanno reso possibile un

operazione complicata».

**DOPO** questo primo carico è previsto l'arrivo di una seconda chiatta con altri cassoni. «E' un segnale importante sottolinea Rosalba perché finalmente uno dei tanti progetti messi in piedi a Piombino diventa realtà. E' un inizio e arriveranno presto anche altre attività. Il porto può dare davvero nuovo sviluppo». Una giornata importante per questa città.

# Terminal Messina, i lavoratori promuovono il nuovo contratto

Genova - Hanno votato 144 dipendenti su 156: i voti favorevoli sono stati 116, quelli contrari 24. Una scheda nulla e tre bianche.



Genova - **I lavoratori di Genova del terminal portuale Messina**, dopo una prima bocciatura, hanno promosso la proposta di accordo con l'azienda che prevede la novità del passaggio al nuovo contratto dei porti adottato dal gruppo, visto che fino allo scorso anno, in banchina, era in vigore quello di Confitarma. **Hanno votato 144 lavoratori su 156: i voti favorevoli sono stati 116, quelli contrari 24. Una scheda nulla e tre bianche.**

Le corrette procedure per operazioni efficienti

## Logistica internazionale marittima e sicurezza alimentare delle merci

Il porto di Catania, nel corso degli anni, si è conquistato un ruolo importante all'interno del bacino del Mediterraneo. L'enorme quantità di merci che transita quotidianamente da esso rende necessaria l'attività di aziende che si occupano di sbarco/imbarco, spedizioni internazionali e controllo delle stesse, grazie al contributo di professionisti di provata esperienza.

Per comprendere nel modo migliore l'importante attività svolta dalle aziende che operano all'interno dell'area portuale, è necessario chiarire quali sono i principali campi d'intervento, in particolare: transito e logistica, controllo e ispezione merci, servizi tecnici industriali e consulenza aziendale.

Il settore transito e logistica è dedicato all'imbarco, sbarco e movimento in genere delle merci trasportate da navi convenzionali e in containers, mediante l'impiego di attrezzature portuali composte da gru, carrelli elevatori, tramogge, bilico per la pesatura degli automezzi. Le operazioni vengono completate con le formalità doganali import-export, noleggio navi e containers, copertura assicurativa, perizie merceologiche e gestione del reclamo in caso di avaria al carico, consulenza nei contratti e nei pagamenti internazionali, quali lettere di credito, contro documenti, ecc..., ricerca di mercato e quant'altro necessario nella negoziazione delle merci.

L'attività di controllo e spedizione merci è fondamentale. Le migliori aziende che operano in questo campo appartengono al Gafta London, in cui vengono annoverate le principali società di controllo internazionali autorizzate all'emissione di certificati d'ispezione attestanti qualità, condizionamento e quantità delle merci. Da segnalare anche le società che operano come agenti del Bureau veritas international, presente con 540 uffici in 140 Paesi nel mondo.

Il settore dei servizi tecnici industriali e della consulenza aziendale è quello che, allo stato attuale, per molti rappresenta quello con le maggiori prospettive di crescita. Tale attività viene esercitata attraverso la consulenza, assistenza tecnica aziendale e la formazione alle piccole e medie imprese, con particolare riferimento alla prevenzione del rischio e la sicurezza alimentare in relazione alle normative igienico-sanitarie Haccp.