



Dai Porti:

Trieste:

"...Traffico merci salito a quota record..."

(Informare, QN, Gazzetta del Sud, Il Nautilus, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Corriere Marittimo, Ansa)

"...Nuovi spazi per hotel e commercio..."(Il Sole 24 Ore)

Genova:

"...Via della seta..."(La Repubblica GE, Il Secolo XIX, MF, Ferpress, Ansa, Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Cerimonia avvicendamento di Capitaneria di Porto..."

(Corriere Marittimo)

"...Danesi, puntiamo automazione piazzali..."(Ansa)

Savona:

"...imbarcati i treni per l'Algeria..."

(Ansa, Messaggero Marittimo, Informare, Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore)

Ravenna:

"...Collaborazione porti e interporti..."(Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Vincenzo Melone in Capitaneria..."

(Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

Ancona:

"...Imprese antiche chiedono spazi e viabilità..."(Ansa)

Napoli:

"...Bandito concorso per Dirigente Demanio..."(Ferpress, Corriere Marittimo)

Brindisi:

"...Zes..."(Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...le infrastrutture portuali e il dibattito pubblico..."(Il Nautilus)

"...Il porto viene incontro ai passeggeri diretti in Albania..."(Newspam)

Messina:

"...convenzione per piattaforma logistica Tremestieri..."

(Ansa, Corriere Marittimo, MF)

"...Milazzo ecoporto turistico..."(Ansa, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia,

Palermo:

"...Inchiesta traghetti..."(larepubblica.it)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Informare

Nel 2017 il traffico delle merci nel porto di Trieste è salito alla quota record di oltre 61,9 milioni di tonnellate

Nuovi picchi anche relativamente ai container e ai treni movimentati

Nel 2017 il porto di Trieste ha stabilito il proprio nuovo record annuale di traffico delle merci avendo movimentato complessivamente 61.955.405 tonnellate di carichi, con un incremento del +4,6% rispetto al 2016 quando era stato conseguito il precedente record di 59.237.193 tonnellate.

Lo scorso anno lo scalo giuliano ha raggiunto un nuovo picco storico anche nel segmento dei container dove la movimentazione è stata pari a 616.156 teu, con una crescita del +26,7% sul 2016 e con un rialzo del +21,8% sul precedente record di 506.019 teu registrato nel 2014.

Evidenziando che nel 2017 Trieste si è confermato primo porto in Italia per tonnellaggio totale movimentato, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, ha sottolineato che «il porto sta tornando ad essere il volano di sviluppo economico per Trieste, il Friuli Venezia Giulia e il nostro paese, nonché su scala internazionale», e che il traffico containerizzato, tenendo conto della movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili espressa in teu equivalenti, nel 2017 si è attestato globalmente a 1.314.953 teu, con una crescita del +13,5% sull'anno precedente, crescita che D'Agostino ha definito, riferendosi in particolare alla percentuale dei container pieni sul totale movimentato (89%), «molto positiva in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi».

D'Agostino ha rimarcato come nel 2017 Trieste si sia confermato anche primo porto italiano per traffico ferroviario e primo porto petrolifero nel Mediterraneo. Lo scorso anno i treni sono stati 8.681, con un aumento del +13,8% sul 2016 e del +45,3% rispetto al 2015. Tale crescita è stata sostenuta dai treni su direttrice internazionale legati al traffico container (+34,3%), ma anche da quelli lavorati nel porto industriale nel settore siderurgico (+24,6%). «La strategia del ferro intrapresa dall'Autorità Portuale di Trieste - ha osservato D'Agostino - sta pagando e questa è la via da seguire anche nei prossimi anni. I forti investimenti di RFI, della Regione Friuli Venezia Giulia e del governo, che sommati ammontano a 83 milioni di euro già stanziati, lo dimostrano».

Lo scorso anno il traffico complessivo delle merci varie movimentato dal porto è stato pari a quasi 16,6 milioni di tonnellate (+14,1% sul 2016). Nel settore dei rotabili sono stati movimentati 314.705 mezzi (+4,0%). Nel comparto delle rinfuse liquide il traffico è aumentato del +2,3% a 43,7 milioni di tonnellate, mentre in quello delle rinfuse solide, con un totale di oltre 1,6 milioni di tonnellate, è stata accusata una flessione del -16,8%.



TRIESTE Il porto è da primato
Primati per il porto di Trieste:
è primo in Italia per tonnellaggio
totale movimentato (+4,58% sul
2016), primo in Italia per traffico
ferroviario e primo porto petrolifero
nel Mediterraneo.

Numeri record

Trieste si conferma porto gateway per l' Europa

Francesco De Filippo TRIESTE Nell' arco di un paio di anni il porto di Trieste è divenuto il vero gateway continentale dal quale si irradiano i traffici globali per il Centro e l' Est Europa, stabilendo il primato di primo scalo nazionale per il terzo anno consecutivo. Gran parte del traffico, sottolineano spesso i detrattori, è dato dal trasferimento del petrolio attraverso gli oleodotti della Siot che dall' alto Adriatico portano il greggio in Austria, Repubblica Ceca e Baviera.

Tuttavia, alla guida di Zeno D' Agostino, l' **Autorità Portuale** del Mare Adriatico Orientale va inanellando un record dietro l' altro.

Così, dal capoluogo giuliano le merci giunte via mare viaggiano in direzione Budapest, Repubblica Ceca, Germania, Belgio, fino a raggiungere la Scandinavia e, indirettamente, la Gran Bretagna.

Frutto di una politica di intermodalità con la ferrovia che si è rivelata vincente. E che ha concentrato l' attenzione della Cina su Trieste, probabile tappa della Via della Seta. I cinesi avevano acquistato il Pireo ad Atene pensando che da lì sarebbe stato facile costruire una ferrovia lungo l' asse balcanico.

Ma il progetto non è così scontato e dunque l' attenzione è ripiegata su Trieste: un giorno di navigazione in più per essere in pratica già nel cuore dell' Europa.

Secondo i dati diffusi dall' **Autorità** sull' attività 2017, lo scalo giuliano si conferma primo porto in Italia per tonnellaggio movimentato, quasi 62 milioni (+4,58%), ed è anche primo porto italiano per traffico ferroviario (8.681 treni; +13,76%) e primo porto petrolifero nel Mediterraneo. Una «performance da primato», gongolano alla Torre del Lloyd. «Il porto sta tornando ad essere il volano di sviluppo economico per Trieste, Friuli Venezia Giulia e Italia», commenta D' Agostino. Il settore container, in particolare, registra un traffico mai raggiunto con 616.156 TEU (+26,66%); ma sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel 2017, si sono raggiunti 1.314.953 TEU (+13,52%).

FRANCESCO DE FILIPPO

TRIESTE PRIMO PORTO IN ITALIA PER TONNELLAGGIO TOTALE MOVIMENTATO



TRIESTE – Primo porto in Italia per tonnellaggio totale movimentato, primo porto italiano per traffico ferroviario e primo porto petrolifero nel Mediterraneo. Lo scalo triestino conferma per il terzo anno consecutivo una performance da primato. “Il porto sta tornando ad essere il volano di sviluppo economico per Trieste, il Friuli Venezia Giulia e il nostro paese, nonché su scala internazionale”. Lo ha affermato il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D’Agostino, commentando i dati di traffico del 2017 e l’importante rete di relazioni istituzionali e commerciali intessuta a livello europeo e soprattutto con Middle e Far East negli ultimi anni.

Sono le statistiche che rivelano un anno da record per il porto di Trieste, a partire dal dato complessivo che sfiora i 62 milioni, con 61.955.405 tonnellate di merce movimentata, pari ad un incremento del +4,58% rispetto al 2016. I dati più rappresentativi del 2017 sono quelli relativi ai container e ai treni: il settore container registra un traffico mai raggiunto in precedenza nello scalo con 616.156 TEU (+26,66% rispetto al 2016); ma sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel corso del 2017, si sono raggiunti 1.314.953 TEU (+13,52%). Crescita che D’Agostino ha definito “molto positiva in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi”. Basti guardare al numero dei container pieni sul totale movimentato: 89%. Per il presidente dell’Autorità giuliana si tratta di un dato “esemplare” se paragonato alla normale performance di un terminal contenitori. “A Trieste non solo crescono i container, ma crescono in maniera sana: qui passano merci, non scatole vuote”.

Di rilievo assoluto anche il dato del traffico ferroviario: 8.681 sono stati i treni, con un aumento del +13,76% sul 2016 e del 45,17% rispetto al 2015. Tale crescita è stata sostenuta dai treni su direttrice internazionale legati al traffico container (+34,31%) ma anche da quelli lavorati nel porto industriale, del settore siderurgico (+24,58%). Dai numeri emerge chiaramente l’impulso che il traffico ferroviario ha innescato sul segmento dei contenitori, ciò significa per D’Agostino che “la strategia del ferro intrapresa dall’Autorità portuale di Trieste sta pagando e questa è la via da seguire anche nei prossimi anni. I forti investimenti di Rfi, della Regione FVG e del Governo, che sommati ammontano a 83 milioni di euro già stanziati, lo dimostrano”.

L’elemento che rende lo scalo giuliano unico nel panorama italiano non è dato però solo dal consolidamento del ruolo di porto leader del traffico ferroviario e intermodale su scala internazionale – che fa di Trieste sempre più un gateway continentale per i traffici globali – ma anche dalla presenza di svariati attori del mercato ferroviario che operano nello scalo. Oltre al gruppo Fs, sono attive importanti compagnie ferroviarie private italiane (CFI e Inrail) e alcune società (Rail Cargo Carrier Italy, Rail traction Company, CapTrain Italia) partecipate da operatori europei di primaria importanza (Rail Cargo Austria, DB Schenker, SNCF). Va rilevato infine il ruolo fondamentale di Adriafer (controllata al 100% dall’AdSP giuliana) che come sottolinea D’Agostino “da luglio ha ottenuto la certificazione a poter operare in rete e non più solo come operatore di manovra portuale”.

Da osservare, nello specifico, che il gruppo controllato dall’austriaca Rail Cargo è il maggiore protagonista, con una quota che corrisponde a più del 28% dei treni totali del porto. Un dato che fa emergere con evidenza il posizionamento storico dello scalo triestino rispetto ai mercati finali del centro-Europa. Ma guardando la mappa dei collegamenti intermodali del porto, risulta una nuova rete di destinazioni ferroviarie che nell’ultimo triennio è andata estendendosi progressivamente, coinvolgendo tutti i principali nodi del continente, molti dei quali non programabili fino a qualche anno fa. Basti citare i servizi operati dalla Ekol, attivati nel 2017: il Kiel-Göteborg sull’asse Adriatico-Baltico e il recente collegamento verso Zeebrugge in Belgio che permette di raggiungere la Gran Bretagna da Trieste. Sull’asse Est europeo invece il servizio in partenza dal molo VII (Trieste Marine Terminal) verso Budapest, è tra i più performanti: inaugurato nel 2015 con 2 round trip settimanali, è passato da 4 a 7 e quindi alle attuali 10 coppie di treni a settimana, tanto che l’Ungheria sta diventando il primo mercato di riferimento di Trieste per il traffico ferroviario dei contenitori. Altro elemento fondamentale della crescita del 2017 sono state le merci varie, 16.565.255 tonnellate di merce movimentata e un aumento a doppia cifra (+14,11%). Trieste rimane porta privilegiata per i traffici della Turchia in Europa: in costante aumento il comparto RO-RO con 314.705 mezzi (+3,99% rispetto al 2016). In crescita anche le rinfuse liquide con 43.750.555 tonnellate (+2,33%). Solo le rinfuse solide portano il segno negativo, arretrando del 16,81%.

Informazioni Marittime

Trieste punta sulle ferrovie. Nel 2017 traffico +4,5 per cento



È il primo porto in Italia per tonnellaggio e il primo nel movimento merci via ferro. Ha rafforzato le commerciali con il Medio ed Estremo Oriente. Anche nel 2017. Il porto di Trieste «sta tornando ad essere il volano di sviluppo economico della città, il Friuli Venezia Giulia e il nostro paese, nonché su scala internazionale», afferma il presidente del porto (e di Assoporti), Zeno D'Agostino (foto in alto), in occasione dell'ufficializzazione dei dati di traffico del 2017.

Il 2017 del porto di Trieste Il dato complessivo conta **61.955.405 tonnellate** di merce movimentata, pari ad un incremento del 4,5 per cento. I dati più rappresentativi sono quelli relativi ai container e ai treni: il settore container registra un traffico mai raggiunto in precedenza nello scalo con 616.156 teu (+26,6%); ma sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili si sono raggiunti 1.314.953 teu (+13,52%). Crescita che D'Agostino ha definito molto positiva «soprattutto in termini qualitativi», riferendosi al numero dei container: ben nove su dieci. Un dato «esemplare» per il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico orientale se paragonato alla normale performance di un terminal contenitori. «A Trieste – commenta – non solo crescono i container, ma crescono in maniera sana: qui passano merci, non scatole vuote».

Il trasporto ferroviario I treni passati per il porto sono stati 8,681, con un aumento del +13,7 per cento sul 2016 e del 45,1 per cento sul 2015. Il traino lo fa la direttrice internazionale legati al traffico container (+34,3%) ma anche da quelli lavorati nel porto industriale, del settore siderurgico (+24,5%). Dai numeri emerge l'impulso che il traffico ferroviario ha innescato sui contenitori. Una strategia che «sta pagando» secondo D'Agostino, «questa è la via da seguire anche nei prossimi anni. I forti investimenti di Rfi, della Regione FVG e del governo, che sommati ammontano a 83 milioni di euro già stanziati, lo dimostrano».

Le imprese ferroviarie del porto L'elemento che rende lo scalo giuliano unico nel panorama italiano non è dato solo dal traffico ma dagli operatori ferroviari presenti. Oltre al gruppo Fs, sono attive diverse società private italiane (CFI e Inrail) e alcune società partecipate da operatori europei: Rail Cargo Carrier Italy, Rail traction Company, CapTrain Italia, Rail Cargo Austria, DB Schenker, SNCF. L'Adsp sottolinea spesso il ruolo «fondamentale» di Adriafer, controllata dall'Adsp, che da luglio ha ottenuto la certificazione a poter operare in rete e non più solo come operatore di manovra portuale.

Intermodalità nordeuropea Rail Cargo è il maggiore protagonista, con una quota che corrisponde a più del 28 per cento dei treni totali del porto. Un dato che fa emergere con evidenza il posizionamento storico dello scalo triestino rispetto ai mercati finali del centro-Europa. Ma guardando la mappa dei collegamenti intermodali del porto, risulta una nuova rete di destinazioni ferroviarie che nell'ultimo triennio è andata estendendosi progressivamente, coinvolgendo tutti i principali nodi del continente, molti dei quali non programmabili fino a qualche anno fa. Si tratta dei servizi di Ekol, attivati nel 2017: il Kiel-Göteborg sull'asse Adriatico-Baltico e il recente collegamento verso Zeebrugge in Belgio che permette di raggiungere la Gran Bretagna da Trieste. Sull'asse Est europeo invece il servizio in partenza dal molo VII (Trieste Marine Terminal) verso Budapest è tra i più performanti: inaugurato nel 2015 con 2 round trip settimanali, è passato da 4 a 7 e quindi alle attuali 10 coppie di treni a settimana, tanto che l'Ungheria sta diventando il primo mercato di riferimento di Trieste per il traffico ferroviario dei contenitori.

Merci varie Altro elemento fondamentale della crescita del 2017 sono state le merci varie, 16.565.255 tonnellate di merce movimentata e un aumento a doppia cifra (+14,1%). Trieste rimane porta privilegiata per i traffici della Turchia in Europa: in costante aumento il comparto ro-ro con 314.705 mezzi (+4% rispetto al 2016). In crescita anche le rifuse liquide con 43.750.555 tonnellate (+2,3%). Solo le rifuse solide portano il segno negativo, arretrando del 16,8%.

TRIESTE:PRIMO PORTO IN ITALIA PER TONNELLAGGIO TOTALE MOVIMENTATO,PRIMO PORTO ITALIANO PER TRAFFICO FERROVIARIO E PRIMO PORTO PETROLIFERO NEL MEDITERRANEO



CONFERMA PER IL TERZO ANNO CONSECUTIVO UNA PERFORMANCE DA PRIMATO

Trieste, 24 gennaio 2018 – Primo porto in Italia per tonnellaggio totale movimentato, primo porto italiano per traffico ferroviario e primo porto petrolifero nel Mediterraneo. Lo scalo triestino conferma per il terzo anno consecutivo una performance da primato.

“Il porto sta tornando ad essere il volano di sviluppo economico per Trieste, il Friuli Venezia Giulia e il nostro paese, nonché su scala internazionale”. Lo ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, commentando i dati di traffico del 2017 e l'importante rete di relazioni istituzionali e commerciali intessuta a livello europeo e soprattutto con Middle e Far East negli ultimi anni.

Sono le statistiche che rivelano un anno da record per il porto di Trieste, a partire dal dato complessivo che sfiora i 62 milioni, con 61.955.405 tonnellate di merce movimentata, pari ad un incremento del +4,58% rispetto al 2016. I dati più rappresentativi del 2017 sono quelli relativi ai container e ai treni: il settore container registra un traffico mai raggiunto in precedenza nello scalo con 616.156 TEU (+26,66% rispetto al 2016); ma sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel corso del 2017, si sono raggiunti 1.314.953 TEU (+13,52%). Crescita che D'Agostino ha definito “molto positiva in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi”. Basti guardare al numero dei container pieni sul totale movimentato: 89%. Per il presidente dell'Autorità giuliana si tratta di un dato “esemplare” se paragonato alla normale performance di un terminal contenitori. “A Trieste non solo crescono i container, ma crescono in maniera sana: qui passano merci, non scatole vuote”.

Di rilievo assoluto anche il dato del traffico ferroviario: 8.681 sono stati i treni, con un aumento del +13,76% sul 2016 e del 45,17% rispetto al 2015. Tale crescita è stata sostenuta dai treni su direttrice internazionale legati al traffico container (+34,31%) ma anche da quelli lavorati nel porto industriale, del settore siderurgico (+24,58%). Dai numeri emerge chiaramente l'impulso che il traffico ferroviario ha innescato sul segmento dei contenitori, ciò significa per D'Agostino che “la strategia del ferro intrapresa dall'Autorità portuale di Trieste sta pagando e questa è la via da seguire anche nei prossimi anni. I forti investimenti di Rfi, della Regione FVG e del Governo, che sommati ammontano a 83 milioni di euro già stanziati, lo dimostrano”.

L'elemento che rende lo scalo giuliano unico nel panorama italiano non è dato però solo dal consolidamento del ruolo di porto leader del traffico ferroviario e intermodale su scala internazionale – che fa di Trieste sempre più un gateway continentale per i traffici globali – ma anche dalla presenza di svariati attori del mercato ferroviario che operano nello scalo. Oltre al gruppo Fs, sono attive importanti compagnie ferroviarie private italiane (CFI e Inrail) e alcune società (Rail Cargo Carrier Italy, Rail traction Company, CapTrain Italia) partecipate da operatori europei di primaria importanza (Rail Cargo Austria, DB Schenker, SNCF). Va rilevato infine il ruolo fondamentale di Adriafer (controllata al 100% dall'AdSP giuliana) che come sottolinea D'Agostino “da luglio ha ottenuto la certificazione a poter operare in rete e non più solo come operatore di manovra portuale”.

- segue

Da osservare, nello specifico, che il gruppo controllato dall'austriaca Rail Cargo è il maggiore protagonista, con una quota che corrisponde a più del 28% dei treni totali del porto. Un dato che fa emergere con evidenza il posizionamento storico dello scalo triestino rispetto ai mercati finali del centro-Europa. Ma guardando la mappa dei collegamenti intermodali del porto, risulta una nuova rete di destinazioni ferroviarie che nell'ultimo triennio è andata estendendosi progressivamente, coinvolgendo tutti i principali nodi del continente, molti dei quali non programmabili fino a qualche anno fa. Basti citare i servizi operati dalla Ekol, attivati nel 2017: il Kiel-Göteborg sull'asse Adriatico-Baltico e il recente collegamento verso Zeebrugge in Belgio che permette di raggiungere la Gran Bretagna da Trieste. Sull'asse Est europeo invece il servizio in partenza dal molo VII (Trieste Marine Terminal) verso Budapest, è tra i più performanti: inaugurato nel 2015 con 2 round trip settimanali, è passato da 4 a 7 e quindi alle attuali 10 coppie di treni a settimana, tanto che l'Ungheria sta diventando il primo mercato di riferimento di Trieste per il traffico ferroviario dei contenitori.

Altro elemento fondamentale della crescita del 2017 sono state le merci varie, 16.565.255 tonnellate di merce movimentata e un aumento a doppia cifra (+14,11%). Trieste rimane porta privilegiata per i traffici della Turchia in Europa: in costante aumento il comparto RO-RO con 314.705 mezzi (+3,99% rispetto al 2016). In crescita anche le rinfuse liquide con 43.750.555 tonnellate (+2,33%). Solo le rifuse solide portano il segno negativo, arretrando del 16,81%.

Trieste: Performance da primato confermate anche nel 2017

PRIMO PORTO IN ITALIA PER: TONNELLAGGIO TOTALE MOVIMENTATO, TRAFFICO FERROVIARIO E SETTORE PETROLIO NEL MEDITERRANEO. Merce movimentata +4,58% - TEU +26,66% e TRENI +13,76%.

TRIESTE- Primo porto in Italia per **tonnellaggio totale movimentato**, primo porto italiano per **traffico ferroviario** e primo **porto petrolifero nel Mediterraneo**. Lo scalo triestino conferma per il terzo anno consecutivo una performance da primato.

"Il porto sta tornando ad essere il volano di sviluppo economico per Trieste, il Friuli Venezia Giulia e il nostro paese, nonché su scala internazionale". Lo ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, **Zeno D'Agostino**, commentando i **dati di traffico del 2017** e l'importante rete di relazioni istituzionali e commerciali intessuta a livello europeo e soprattutto con Middle e Far East negli ultimi anni.

Sono le statistiche che rivelano **un anno da record per il porto di Trieste**, a partire dal dato complessivo che sfiora i **62 milioni**, con **61.955.405 tonnellate di merce movimentata**, pari ad un incremento del **+4,58% rispetto al 2016**. I dati più rappresentativi del 2017 sono quelli relativi ai container e ai treni: il settore container registra un traffico mai raggiunto in precedenza nello scalo con **616.156 TEU (+26,66% rispetto al 2016)**; ma sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel corso del 2017, si sono raggiunti **1.314.953 TEU (+13,52%)**. Crescita che D'Agostino ha definito "molto positiva in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi". Basti guardare al numero dei container pieni sul totale movimentato: **89%**. Per il presidente dell'Autorità giuliana si tratta di un dato *"esemplare"* se paragonato alla normale performance di un terminal contenitori. *"A Trieste non solo crescono i container, ma crescono in maniera sana: qui passano merci, non scatole vuote"*.

Di rilievo assoluto anche il dato del traffico ferroviario: **8.681** sono stati i treni, con un aumento del **+13,76%** sul 2016 e del **45,17%** rispetto al 2015. Tale crescita è stata sostenuta dai treni su direttrice internazionale legati al traffico container (**+34,31%**) ma anche da quelli lavorati nel porto industriale, del settore siderurgico (**+24,58%**). Dai numeri emerge chiaramente l'impulso che il traffico ferroviario ha innescato sul segmento dei contenitori, ciò significa per D'Agostino che *"la strategia del ferro intrapresa dall'Autorità portuale di Trieste sta pagando e questa è la via da seguire anche nei prossimi anni. I forti investimenti di Rfi, della Regione FVG e del Governo, che sommati ammontano a 83 milioni di euro già stanziati, lo dimostrano"*.

L'elemento che rende lo scalo giuliano unico nel panorama italiano non è dato però solo dal consolidamento del ruolo di porto leader del traffico ferroviario e intermodale su scala internazionale - che fa di Trieste sempre più un gateway continentale per i traffici globali - ma anche dalla presenza di svariati attori del mercato ferroviario che operano nello scalo. Oltre al gruppo Fs, sono attive importanti compagnie ferroviarie private italiane (CFI e Inrail) e alcune società (Rail Cargo Carrier Italy, Rail traction Company, CapTrain Italia) partecipate da operatori europei di primaria importanza (Rail Cargo Austria, DB Schenker, SNCF). Va rilevato infine il ruolo fondamentale di Adriafer (controllata al 100% dall'AdSP giuliana) che come sottolinea D'Agostino *"da luglio ha ottenuto la certificazione a poter operare in rete e non più solo come operatore di manovra portuale"*.

- segue

Da osservare, nello specifico, che il gruppo controllato dall'austriaca Rail Cargo è il maggiore protagonista, con una quota che corrisponde a più del 28% dei treni totali del porto. Un dato che fa emergere con evidenza il posizionamento storico dello scalo triestino rispetto ai mercati finali del centro-Europa. Ma guardando la mappa dei collegamenti intermodali del porto, risulta una nuova rete di destinazioni ferroviarie che nell'ultimo triennio è andata estendendosi progressivamente, coinvolgendo tutti i principali nodi del continente, molti dei quali non programmabili fino a qualche anno fa. Basti citare i servizi operati dalla Ecol, attivati nel 2017: il Kiel-Göteborg sull'asse Adriatico-Baltico e il recente collegamento verso Zeebrugge in Belgio che permette di raggiungere la Gran Bretagna da Trieste. Sull'asse Est europeo invece il servizio in partenza dal molo VII (Trieste Marine Terminal) verso Budapest, è tra i più performanti: inaugurato nel 2015 con 2 round trip settimanali, è passato da 4 a 7 e quindi alle attuali 10 coppie di treni a settimana, tanto che l'Ungheria sta diventando il primo mercato di riferimento di Trieste per il traffico ferroviario dei contenitori.

Altro elemento fondamentale della crescita del 2017 sono state le merci varie, 16.565.255 tonnellate di merce movimentata e un aumento a doppia cifra (+14,11%). Trieste rimane porta privilegiata per i traffici della Turchia in Europa: in costante aumento il comparto RO-RO con 314.705 mezzi (+3,99% rispetto al 2016). In crescita anche le rifuse liquide con 43.750.555 tonnellate (+2,33%). Solo le rifuse solide portano il segno negativo, arretrando del 16,81%.

Porti: Trieste primo Italia per tonnellaggio e ferrovia

E' lo scalo petrolifero più importante del Mediterraneo



(ANSA) - TRIESTE, 24 GEN - Primo porto in Italia per tonnellaggio totale movimentato, quasi 62 milioni (+4,58%) con 1.314.953 TEU (+13,52%), primo porto italiano per traffico ferroviario (8.681 treni; +13,76%) e primo porto petrolifero nel Mediterraneo. Sono i dati 2017 dello scalo triestino, per il terzo anno consecutivo con performance da primato. "Il porto sta tornando ad essere il volano di sviluppo economico per Trieste, Friuli Venezia Giulia e Italia, nonché su scala internazionale", commenta il presidente dell'Autorità, Zeno D'Agostino. Nello specifico, i dati più rappresentativi sono relativi a container e treni: il settore container registra un traffico mai raggiunto in precedenza nello scalo con 616.156 TEU (+26,66%); ma sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel 2017, si sono raggiunti 1.314.953 TEU (+13,52%). Crescita che D'Agostino ha definito "molto positiva in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi". Basti guardare al numero dei container pieni sul totale movimentato: 89%. Per il presidente dell'Authority giuliana si tratta di un dato "esemplare" se paragonato alla normale performance di un terminal contenitori. "A Trieste non solo crescono i container, ma crescono in maniera sana: qui passano merci, non scatole vuote". Di "rilievo assoluto" anche il traffico ferroviario: la crescita è stata sostenuta da treni su direttrice internazionale legati al traffico container (+34,31%) e da quelli lavorati nel porto industriale, del settore siderurgico (+24,58%).

Porti: Trieste gateway continentale per traffici globali

Si estendono collegamenti intermodali, da Fvg a Centro-Est Europa



(ANSA) - TRIESTE, 24 GEN - L'elemento che rende lo scalo giuliano unico nel panorama italiano, sottolineano all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, non è dato però solo dal consolidamento del ruolo di porto leader del traffico ferroviario e intermodale su scala internazionale - che fa di Trieste sempre più un gateway continentale per i traffici globali - ma anche dalla presenza di svariati attori del mercato ferroviario che operano nello scalo. Oltre al gruppo Fs, sono attive importanti compagnie ferroviarie private italiane (CFI e Inrail) e alcune società (Rail Cargo Carrier Italy, Rail traction Company, CapTrain Italia) partecipate da operatori europei di primaria importanza (Rail Cargo Austria, DB Schenker, SNCF). L'Authority rileva anche il ruolo fondamentale di Adriafer (controllata al 100% dall'AdSP giuliana) che come sottolinea D'Agostino "da luglio ha ottenuto la certificazione a poter operare in rete e non più solo come operatore di manovra portuale". Inoltre, il gruppo controllato dall'austriaca Rail Cargo è il maggiore protagonista, con una quota di più del 28% dei treni totali del porto. Un dato che fa emergere con evidenza il posizionamento storico dello scalo triestino rispetto ai mercati finali del centro-Europa. Ma i collegamenti intermodali mostrano una nuova rete di destinazioni ferroviarie che nell'ultimo triennio è andata estendendosi progressivamente, coinvolgendo tutti i principali nodi del continente come Kiel-Göteborg sull'asse Adriatico-Baltico e Zeebrugge (Belgio), Budapest (inaugurato nel 2015 con 2 round trip settimanali, è passato da 4 a 7 e quindi alle attuali 10 coppie di treni a settimana, tanto che l'Ungheria sta diventando il primo mercato di riferimento di Trieste per il traffico ferroviario dei contenitori). Altro elemento fondamentale della crescita del 2017 sono state le merci varie, 16.565.255 tonnellate di merce movimentata e un aumento a doppia cifra (+14,11%). Trieste rimane porta privilegiata per i traffici della Turchia in Europa: in costante aumento il comparto RO-RO con 314.705 mezzi (+3,99% rispetto al 2016). In crescita anche le rinfuse liquide con 43.750.555 tonnellate (+2,33%). Solo le rinfuse solide portano il segno negativo, arretrando del 16,81%.

focus città

A Trieste nuovi spazi per hotel e commercio

Già venduta l'ex Fiera, stessa sorte toccherà all'area del mercato e a Palazzo Carciotti

Trieste è sotto i riflettori internazionali: prezzi immobiliari bassi rispetto alla media e interessanti potenzialità per il prossimo futuro. Il sindaco Roberto Dipiazza spiega così l'appeal della sua città, e sottolinea il suo personale impegno per capitalizzare l'interesse e portare economia e sviluppo nella città giuliana. «Oltre a fare l'amministratore, faccio costantemente l'agente immobiliare. Ho la fila di potenziali investitori dall'estero. Tra pochi giorni accoglierò ad esempio una delegazione cinese che, con l'occasione di approfondire gli sviluppi legati alla via della Seta, si interroga sulle opportunità di business nel Porto Nuovo». L'obiettivo di Dipiazza è «portare nei prossimi 3 o 4 anni, 30-40mila abitanti in più nella sua città, non nati a Trieste. Per loro non serviranno altre case: oggi abbiamo mezza città vuota, e comunque non mancheranno nuovi insediamenti, ad esempio nel Porto Vecchio dove il masterplan prevede un mix funzionale».

Secondo le previsioni dell'amministrazione, Trieste oggi ha le carte per cambiare marcia con opportunità per il settore alberghiero, per chi inventa soluzioni che creano opportunità di lavoro, per chi insedia aziende e start up facendo tesoro di un contesto particolarmente vivace sui temi della scienza e dell'innovazione.

«La sdemanializzazione di Porto Vecchio avvenuta un anno fa, ha riscontrato interesse tra diversi gruppi internazionali, fondi e grandi aziende. A questo si aggiunge l'operazione Esos2020, Trieste capitale della scienza, che sta creando ulteriori aspettative. Il valore di quello che si acquista oggi a Trieste non potrà che salire. Ecco che un gruppo austriaco, la Mid Holding GmbH di Klagenfurt - ricorda ad esempio il sindaco - ha da poco finalizzato l'acquisto per 12 milioni di euro dell'ampio comprensorio dell'ex Fiera, un'area di 30mila mq che verrà rivitalizzata con un ulteriore investimento di quasi 70 milioni, è previsto un grande centro commerciale e un outlet, e più di 500 posti di lavoro. E ancora, nel 2019 sarà inaugurato in piazza della Repubblica un hotel con 120 stanze, un'operazione della catena Hilton per riqualificare la storica sede Ras».

Dopo anni di limbo, Trieste tenta la sfida di un diverso posizionamento, mettendo in gioco il patrimonio immobiliare. Il Comune venderà Palazzo Carciotti sulle Rive per fare un hotel. Si sposterà il mercato ortofrutticolo e si venderà anche quell'area. Nell'ex Silos si immagina un grande outlet e un altro albergo potrebbe trovare posto a Palazzo Modello.

- segue

Restano aperti i temi legati alle aree meno centrali, fatta eccezione per il contributo di 18 milioni del Piano Periferie per l'area di Rozzol Melara, e quelli relativi alla rigenerazione dell'ex caserma Vittorio Emanuele III, al momento abbandonata e di proprietà di Cdp.

Città, Regione e Porto parlano di una task force collaborativa, indipendentemente dal diverso colore politico. «Investitori e fondi attenti alle opportunità industriali legate al Porto Nuovo - racconta Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale - chiedono spesso di poter valutare anche iniziative più legate al real estate nell'area del Porto Vecchio. Aver mantenuto a Trieste un punto franco è sicuramente un traino. La posizione è appetibile e ultimamente non solo per funzioni legate al turismo e alla cultura: sono stati avviati dei contatti con aziende ad alto valore aggiunto». È già operativo tra l'altro un polo della robotica subacquea dove si costruiscono droni innovativi, un primo insediamento che coniuga tecnologia e patrimonio urbano. Proiettandosi in avanti, D'Agostino ricorda anche che nel 2021 scadrà la concessione per un terminal commerciale nel Porto Vecchio che «potrebbe diventare un terminal crocieristico, integrato con un mix di attività che potenzierebbero l'area e darebbero nuova vita ai contenitori esistenti». In generale, mettendo sul tavolo un plus per chi prospetta investimenti in città, l'Autorità portuale sta lavorando per fare di Trieste un'importante base logistica, con ricadute dirette sull'industria e sempre in stretta relazione con la ferrovia. «Siamo il primo porto ferroviario d'Italia - spiega D'Agostino - nell'ultimo anno sono transitati 8.700 treni, a fronte dei 4.500 di tre anni fa. Riteniamo che l'accessibilità trasportistica sia determinante per lo sviluppo industriale ed immobiliare».

Paola Pierotti

Il progetto

L'avanzata cinese il porto terminale della via della seta

Bucci: "12 miliardi nelle infrastrutture". Signorini: "Invertire la rotta? È possibile, ma a precise condizioni"

Sessanta paesi coinvolti e 900 progetti di nuove infrastrutture, per quasi 1.000 miliardi di investimenti: sono i numeri della One Belt One Road, la nuova Via della Seta, che Zhang Gang, del China Council for the Promotion of International Trade, ha illustrato al convegno The New Silk Road for Italy, organizzato a Genova dal Comune e dal Rina, in collaborazione con Baker McKenzie e la Federazione dei Cavalieri del Lavoro. Il dato di partenza è la potenza economica della Repubblica Popolare: "Lo scorso anno - ha ricordato Gang - il Pil cinese è cresciuto del 6,9% arrivando a 13.000 miliardi di dollari, mentre il volume complessivo di import/export è stato pari a 4.280 miliardi di dollari, di cui 2.360 miliardi in export e 1.920 miliardi in import". Dinamica in cui l'Italia ha un peso rilevante: "Nei primi 10 mesi del 2017 gli scambi commerciali Italia Cina hanno raggiunto il miliardo di dollari, con una crescita del 24% rispetto all'anno precedente".

Parallelamente agli scambi commerciali, crescono anche gli investimenti cinesi all'estero, che lo scorso anno sono stati pari a 120 miliardi, mentre gli investimenti stranieri in Cina hanno raggiunto quota 135 miliardi di dollari. "Gli interscambi cinesi con i 60 Paesi coinvolti dalla nuova Via della Seta - ha aggiunto Gang - nel 2017 hanno raggiunto i 780 miliardi di dollari, e in quegli stessi paesi la Cina ha già investito 50 miliardi in nuove opere, tramite cui verranno creati 180.000 posti di lavoro".

La Via della Seta è un piano strategico che sarà composto da numerosissime iniziative diverse, una delle quali, relativa proprio all'Italia, è già diventata realtà: "Lo scorso novembre è partito da Mortara il primo treno merci diretto in Cina, composto da 17 carri e 40 container, un collegamento destinato a svilupparsi e rafforzarsi nel tempo".

"Genova oggi può vantare 12 mld di investimenti in infrastrutture in corso o che stanno per partire, si candida a essere protagonista della Via della Seta, il porto d'ingresso dell'Europa" ha spiegato il sindaco Marco Bucci. Al convegno hanno partecipato il governatore Giovanni Toti e il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. "Dodici miliardi di investimenti stanno per rendere Genova sempre più protagonista - ha detto Bucci - tra Terzo Valico, Nodo ferroviario, Gronda di Ponente, San Benigno, Lungomare Canepa, interscambio, aeroporto, e molto altro. Ci daranno un sistema di infrastrutture di primo livello nel mondo - ha detto Bucci - cui vanno aggiunti i progetti del Waterfront di Levante, dell'Hennebique e i numerosi progetti di rinnovamento urbanistico che servono per il business di oggi. Se Genova si prepara, è in grado di stare al passo con i tempi e l'amministrazione comunale sarà un facilitatore per chi investe qui".

Che il porto di Genova possa giocare un ruolo nella nuova Via della Seta, diventando la porta d'accesso meridionale per le merci in arrivo dal Far East e dirette nell'Europa centrale, che oggi invece passano esclusivamente per gli scali del Nord Europa, ne è convinto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. "Oggi la rotta principale passa dal Nord Euro-

pa. È possibile riuscire a modificarla? Secondo me lo è, ma solo a determinate condizioni - ha spiegato - Il nostro porto deve essere in grado di operare sulle portacontainer di ultima generazione da oltre 20.000 Teus e il sistema ferroviario deve poter far viaggiare treni lunghi 750 metri".

Anche Marco Donati, General Manager di Cosco Shipping Lines Italy - joint venture tra la genovese Cosulich e il gruppo marittimo cinese Cosco - è convinto che Genova possa diventare uno snodo della One Belt One Road: "Cosco ha investito nel porto del Pireo, dove il traffico è passato dai 600.000 Teus del 2010, anno del nostro ingresso, agli attuali 3,6 milioni di Teus, e da dove oggi partono 10 treni alla settimana per l'Europa centrale". Se lo hanno fatto i greci, sostiene Donati, possiamo farlo anche in Italia, "a patto di completare gli investimenti infrastrutturali in corso senza ritardi, di ridurre l'impatto della burocrazia e di rendere più veloci ed efficienti le operazioni portuali". Se queste condizioni verranno soddisfatte, Genova potrà ritagliarsi un ruolo di primo piano: "Non so dove il Governo cinese deciderà di far approdare la Via della Seta in Mediterraneo, ma credo che le rotte andranno verso quei porti che si faranno trovare pronti" conclude Donati.

— (r.e.)

L'AD DEL RINA UGO SALERNO: «È UNA GRANDE OPPORTUNITÀ PER IL NOSTRO PORTO»

Dalla Cina mille miliardi per la Via della Seta

L'impatto sulla Liguria: Genova in lizza per un centro logistico delle merci "made in China"

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Chi cerca, trova». La propensione cinese per i proverbi e le sentenze, è stata rispettata anche ieri, al convegno dedicato alla Via della Seta organizzato dal Comune di Genova e dal Rina.

A pronunciare la frase è stato Zhang Gang, delegato del governo di Pechino per il progetto "One Belt One Road" ed è riferita ad un investimento che la Cina vorrebbe fare per creare un centro logistico di distribuzione delle merci *made in China* in Italia. In ballo ci sono Venezia, Trieste e adesso Genova. Sta a Pechino decidere dove e come realizzare il nuovo centro logistico e appunto «Chi cerca, trova» dice Gang. I

numeri dell'impegno cinese sono impressionanti: quasi mille miliardi per i progetti da realizzare e alcuni sono già in corso: in Thailandia, Ungheria-Serbia e Turchia. Tutti di carattere ferroviario, poi ci sono quelli portuali. «L'Europa è centrale - spiega ancora Zhang Gang - l'interscambio con la Cina è stato pari a 780 miliardi di dollari e con le nuove opere realizzate o in fase di completamento, saranno creati 180 mila posti di lavoro». Il ruolo dei porti e della logistica diventa fondamentale: «Ma occorre fare delle scelte - spiega Maurizio Maresca, esperto della Struttura di Missione del ministero delle infrastrutture e trasporti - Serve un porto vero: in grado cioè di movimentare 10

milioni di container e accogliere senza problemi le grandi portacontainer da 20 mila teu». Paolo Emilio Signorini, presidente degli scali di Genova e Savona intende competere con i porti del Nord Europa, ma avverte: «La situazione si può parzialmente modificare, ma i cinesi chiedono con chiarezza due elementi per investire: la possibilità di accogliere senza problemi le grandi navi e la capacità di far viaggiare treni lunghi 750 metri». Il manager di Cosco Shipping Lines Marco Donati ha le idee chiare: «Il problema burocrazia esiste e va superato - spiega il manager - I container non possono star fermi in attesa delle varie autorizzazioni. Genova potrà ritagliarsi un ruolo solo se farà

trovare pronta». Il mega progetto cinese «rappresenta un'opportunità irrinunciabile per il nostro paese e per Genova e porta con sé una forte spinta per la ripresa economica - ha spiegato Ugo Salerno, amministratore delegato del Rina - Genova può dare molto come punto di snodo tra il Mediterraneo e l'Europa centrale, non solo per la posizione geografica favorevole, ma anche per l'impegno già in atto nel costruire nuove infrastrutture strategiche». Marco Bucci, sindaco di Genova dice che «Dobbiamo metterci il cuore per essere i protagonisti della Via della Seta», mentre il governatore ligure Giovanni Toti chiede «una legge speciale per la Liguria porto d'Italia».

IL CAPOLUOGO LIGURE PRONTO A UN RUOLO CHIAVE NEL NUOVO COLLEGAMENTO CINA-EUROPA

La Via della Seta passa da Genova

La Città della Lanterna, rispetto ai Balcani, offre un accesso diretto alle vie di comunicazione dell'Europa Occidentale. Ma bisogna vincere la sfida delle grandi navi portacontainer

DI NICOLA CAPUZZO

Genova, grazie al porto, si candida a giocare un ruolo strategico di primo piano all'interno dell'ampio progetto della nuova Via della Seta lanciato dalla Repubblica popolare cinese e noto anche come Belt and Road Initiative, il cui obiettivo è quello di connettere meglio Asia ed Europa sia per mare che per terra. Di come il capoluogo ligure intenda cogliere questa opportunità si è discusso ieri in occasione del convegno intitolato *The New Silk Road for Italy*, organizzato dal Comune di Genova in collaborazione con il Gruppo Rina e lo studio legale Baker McKenzie. «Genova oggi può vantare 12 miliardi di investimenti in infrastrutture in corso o che stanno per partire, e per questo si candida a essere protagonista della Via della seta come porto d'ingresso verso l'Europa», ha detto il sindaco di

Genova, Marco Bucci, elencando opere come il Terzo valico ferroviario, il Nodo ferroviario cittadino, la Gronda autostradale di Ponente, le opere di San Benigno, il Lungomare Canepa e l'aeroporto. «Si tratta di investimenti che ci daranno un sistema di infrastrutture di primo livello nel mondo» ha spiegato Bucci, che ha aggiunto: «Se Genova si prepara, è in grado di stare al passo con i tempi e l'amministrazione comunale faciliterà il compito a chi investe qui». Ma perché la Belt and Road Initiative dovrebbe passare per il capoluogo ligure? «La Nuova Via della Seta passerà dove troverà le migliori condizioni d'investimento» ha sottolineato con estremo pragmatismo Marco Donati, general manager della filiale italiana della cinese Cosco Shipping Lines. «Cosco nel 2009 ha investito 600 milioni di dollari per acquistare il porto del Pireo e dagli iniziali 600 mila container Teu il porto oggi ne movimentava 3,5 milioni, facendo ogni settimana dieci treni merci

verso Repubblica Ceca, Serbia, Ungheria e Germania». Il problema è che allo stato attuale le infrastrutture ferroviarie esistenti per attraversare i Balcani non consentono margini ulteriori di sviluppo e quindi l'interesse per una via d'accesso italiana verso il Centro Europa sarebbe di sicuro interesse. «In futuro la battaglia si giocherà sul controllo dei traffici marittimi», ha aggiunto Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, precisando che «gli scali del Nord Europa sono i concorrenti dell'Italia, e i fattori determinanti per aggredire il mercato dell'Europa centrale sono due: il primo è poter gestire le grandi navi portacontainer di ultima generazione, il secondo è poter formare treni merci lunghi 700 metri» raggiungendo così i migliori standard continentali. A proposito di ferrovie, Marco Gosso, amministratore delegato di Mercitalia Logistics, la divisione merci del gruppo Ferrovie dello Stato italiane, ha

confermato che Genova è considerata una delle potenziali vie d'accesso della nuova Via della Seta Cinese e per questo stanno dialogando con compagnie marittime, terminal portuali e spedizionieri, oltre che con l'operatore intermodale svizzero Hupac, per trovare i volumi di merce necessari a bilanciare i viaggi di andata e di ritorno da e per il porto di Genova. A proposito dei collegamenti merci via treno fra Asia ed Europa, Gosso ha precisato invece che oggi esistono circa 40 relazioni fra la Cina e diversi paesi europei ma che «questi servizi non sarebbero economicamente sostenibili se non fossero sovvenzionati pubblicamente. In media la sovvenzione pubblica è compresa fra 3.500 e 4 mila dollari a contenitore e senza questi aiuti il costo salirebbe a 9 mila dollari», in tal modo rendendo il treno non competitivo né rispetto all'alternativa del trasporto marittimo (molto più conveniente sebbene più lento) né rispetto al trasporto aereo (molto più caro ma dal transit time rapidissimo). (riproduzione riservata)



Via della seta: Giachino, fondamentale per il nostro Paese. Dobbiamo rilanciare gli investimenti

(FERPRESS) – Genova, 24 GEN – "La previsione del FMI che vede diminuire la crescita Italiana che nel 2017 dopo anni difficili era arrivata a 1,6, nel 2018 (1,4) 2019(1,1) dimostra come la qualità delle riforme approvate dai Professori e dai Governi del PD non sia stata sufficiente a rilanciare con forza la economia e il lavoro nel nostro Paese. Senza una crescita di 2 punti di PIL non si riuscirà a diminuire il peso del Debito Pubblico e a creare nuovi posti di lavoro". Così il responsabile nazionale trasporti di Forza Italia, Giachino, ai margini del [Convegno "The new Silk Road"](#) in corso a Genova.

"Riforme deboli e calo degli investimenti in infrastrutture – ha detto Giachino – sono alla origine della bassa crescita della economia italiana ma d'altronde quando ci si affida a esperti che puntano il dito contro le grandi opere e si parla di opere utili non ci si guadagna il futuro.

I grandi motori di sviluppo cui l'Italia deve guardare per giocare un ruolo importante nei prossimi anni sono la Via della Seta, il commercio mondiale e l'Africa.

Questi tre motori presuppongono che l'Italia prosegua con forza l'obiettivo della Manifattura 4.0 perché senza una Manifattura nuova non riusciremo a tenere il trend delle esportazioni che negli ultimi anni ci ha tenuto a galla".



E ancora: "Per incrociare queste grandi opportunità di sviluppo (Via della Seta, economia globale e Africa) prioritaria è la realizzazione dei 4 Corridoi ferroviari Europei che, in base alla decisione della Commissione europea del 19.10.2011 (Governo Berlusconi), daranno al nostro Paese il ruolo di piattaforma logistica del Sud Europa verso i mercati dell'Est, dell'Oriente, e dell'Africa.

Oggi misuriamo quanto ci costino i ritardi nella realizzazione della TAV quando vediamo che senza la Torino – Lione lo scambio delle merci della Cina con la Francia e la Spagna passa nel Nord Europa con 25 treni merci settimanali.

"Duisbur – ha proseguito Giachino- ha reimpiegato nella logistica quasi tutti gli occupati persi dalla siderurgia. Avendo puntato molto sul turismo e sulla logistica due settori che viaggiano sulle infrastrutture la Germania, prima di noi, ha affrontato il tema della Manifattura 4.0 e non ha timori dalla entrata in funzione dei robot. Per diventare punto di riferimento della Via della Seta, il Paese ha bisogno come il pane della Nuova Diga Foranea al porto di Genova (opera peraltro non prevista dall'ultimo piano dei porti) e ha bisogno di accelerare la costruzione delle tratte ferroviarie europee, tutto collegate con i nostri Porti, di cui allego la Slide. A chi si lamenta della politica che non ha vision sottolineo come la decisione in sede Europea del 19.10.2011 consegnasse al nostro Paese la possibilità di essere domani e in futuro la piattaforma logistica dell'Europa per i suoi collegamenti con Africa, Medio Oriente, India, Cina e Estremo Oriente. Da quel giorno purtroppo non abbiamo fatto molti passi in avanti, a parte il Terzo Valico che stiamo realizzando solo grazie alla norma dei lotti costruttivi che consegnatami dal compianto Ministro MATTEOLI portai da Sottosegretario ai trasporti alla approvazione del Parlamento.

La 18a Legislatura potrà rappresentare o meno il rilancio di un Paese che negli ultimi anni per gli effetti perversi della politica europea della austerità favoriti da forzature istituzionali di cui la Storia politica del secondo dopoguerra non potrà definire positive, se rilancerà gli investimenti nelle grandi infrastrutture e il Paese dovrà riprendere lo spirito che animava i nostri genitori negli anni del Boom Economico. Per questi motivi gli italiani il 4 Marzo non sceglieranno solo un partito ma potranno scegliere la via del rilancio economico e sociale o la via della decrescita purtroppo molto infelice già oggi per quasi la metà del Paese".

Porti: Toti, legge speciale per Liguria porto Italia

Con Autorità portuale unica da La Spezia a Savona



(ANSA) - GENOVA, 24 GEN - La prossima legislatura varrà "una legge speciale che riconosca la Liguria come porto d'Italia, con un'Autorità portuale unica da La Spezia a Savona, l'unico sistema portuale che può essere l'interfaccia della Via della Seta". Lo chiede il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti oggi pomeriggio a Palazzo Ducale al convegno 'The new silk road for Italy' organizzato dal Comune di Genova in collaborazione con Rina, Baker McKenzie e la Federazione Nazionale Cavalieri Lavoro. Presenti il sindaco Marco Bucci e il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini.

"Occorre una riforma della governance del sistema portuale italiano, per renderlo più efficiente e più snello, rivendichiamo la specificità della Liguria, che non ha uguali in Italia, ed è l'unico sistema in grado di competere con il Nord Europa - evidenzia Toti -. Accorpriamo tutte le autorità portuali in un unico ente ligure. Una parte delle accise deve restare in Liguria per permettere gli investimenti sulle infrastrutture, non vanno elargiti soldi a pioggia per accontentare i potentati di turno. Chiediamo al paese di riconoscere che la Liguria è in una posizione strategica".

Porti: Signorini, Genova ingresso meridionale merci Far East

Ma servono navi da 20 mila Teus e treni da 750 metri

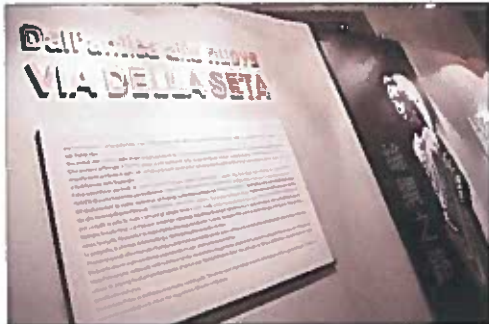


(ANSA) - GENOVA, 24 GEN - Il porto di Genova può giocare un ruolo nella nuova Via della Seta, diventando la porta d'accesso meridionale per le merci in arrivo dal Far East e dirette nell'Europa centrale, che oggi invece passano esclusivamente per gli scali del Nord Europa. Ne è convinto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, intervenuto in occasione del convegno organizzato a Genova dal Comune e dal Rina: "Oggi la rotta principale passa dal Nord Europa. E' possibile riuscire a modificarla? Secondo me lo è, ma solo a determinate condizioni.

Il nostro porto deve essere in grado di operare sulle portacontainer di ultima generazione da oltre 20.000 Teus e il sistema ferroviario deve poter far viaggiare treni lunghi 750 metri". Anche Marco Donati, General Manager di Cosco Shipping Lines Italy - joint-venture tra la genovese Cosulich e il gruppo marittimo cinese Cosco - è convinto che Genova possa diventare uno snodo della One Belt One Road: "Cosco ha investito nel porto del Pireo, dove il traffico è passato dai 600.000 Teus del 2010, anno del nostro ingresso, agli attuali 3,6 milioni di Teus, e da dove oggi partono 10 treni alla settimana per l'Europa centrale". Se lo hanno fatto i greci, sostiene Donati, possiamo farlo anche in Italia, "a patto di completare gli investimenti infrastrutturali in corso senza ritardi, di ridurre l'impatto della burocrazia e di rendere più veloci ed efficienti le operazioni portuali". Se queste condizioni verranno soddisfatte, Genova potrà ritagliarsi un ruolo di primo piano: "Non so dove il Governo cinese deciderà di far approdare la Via della Seta in Mediterraneo, ma credo che le rotte andranno verso quei porti che si faranno trovare pronti" conclude Donati.

Porti: Via della Seta, 900 progetti per 1000 mld investimenti

Scambi commerciali Italia-Cina nel 2017 da 1 miliardo di dollari



(ANSA) - GENOVA, 24 GEN - Sessanta paesi coinvolti e 900 progetti di nuove infrastrutture, per quasi 1.000 miliardi di investimenti: sono i numeri della One Belt One Road, la nuova Via della Seta, che Zhang Gang, del China Council for the Promotion of International Trade, ha illustrato al convegno The New Silk Road for Italy, organizzato a Genova dal Comune e dal Rina. Il dato di partenza è la potenza economica della Repubblica Popolare: "Lo scorso anno - ha ricordato Gang - il Pil cinese è cresciuto del 6,9% arrivando a 13.000 miliardi di dollari, mentre il volume complessivo di import/export è stato pari a 4.280 miliardi di dollari, di cui 2.360 miliardi in export e 1.920 miliardi in import". Dinamica in cui l'Italia ha un peso rilevante: "Nei primi 10 mesi del 2017 gli scambi commerciali Italia-Cina hanno raggiunto il miliardo di dollari, con una crescita del 24% rispetto all'anno precedente".

Parallelamente agli scambi commerciali, crescono anche gli investimenti cinesi all'estero, che lo scorso anno sono stati pari a 120 miliardi, mentre gli investimenti stranieri in Cina hanno raggiunto quota 135 miliardi di dollari. "Gli interscambi cinesi con i 60 Paesi coinvolti dalla nuova Via della Seta - ha aggiunto Gang - nel 2017 hanno raggiunto i 780 miliardi di dollari, e in quegli stessi paesi la Cina ha già investito 50 miliardi in nuove opere, tramite cui verranno creati 180.000 posti di lavoro".

La Via della Seta è un piano strategico che sarà composto da numerosissime iniziative diverse, una delle quali, relativa proprio all'Italia, è già diventata realtà: "Lo scorso novembre è partito da Mortara il primo treno merci diretto in Cina, composto da 17 carri e 40 container, un collegamento destinato a svilupparsi e rafforzarsi nel tempo".

Porti: Bucci, Genova protagonista della Via della Seta

Sindaco, infrastrutture di primo livello utili a business



(ANSA) - GENOVA, 24 GEN - "Genova oggi può vantare 12 mld di investimenti in infrastrutture in corso o che stanno per partire, si candida a essere protagonista della Via della Seta, il porto d'ingresso dell'Europa". Lo ha detto il sindaco di Genova Marco Bucci oggi pomeriggio a Palazzo Ducale al convegno 'The new silk road for Italy' organizzato dal Comune di Genova in collaborazione con Rina, Baker McKenzie e la Federazione nazionale Cavalieri lavoro. Al convegno hanno partecipato il governatore Giovanni Toti e il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. "Dodici miliardi di investimenti stanno per rendere Genova sempre più protagonista - ha detto Bucci - tra Terzo Valico, Nodo ferroviario, Gronda di Ponente, San Benigno, Lungomare Canepa, interscambio, aeroporto, e molto altro. Ci daranno un sistema di infrastrutture di primo livello nel mondo - ha detto Bucci - cui vanno aggiunti i progetti del Waterfront di Levante, dell'Hennebique e i numerosi progetti di rinnovamento urbanistico che servono per il business di oggi. Se Genova si prepara, è in grado di stare al passo con i tempi e l'amministrazione comunale sarà un facilitatore per chi investe qui".

Giachino: Le opportunità della «Via della seta»

GENOVA – Mino Giachino, responsabile nazionale trasporti Forza Italia, interpellato ai margini del Convegno in corso a Genova sulle grandi opportunità che offre al nostro Paese la “Via della seta” ha sostenuto: «La previsione del FMI che vede diminuire la crescita Italiana che nel 2017 dopo anni difficili era arrivata a 1,6, nel 2018 è prevista a +1,4 e nel 2019 a +1,1. Questo dimostra come la qualità delle riforme approvate dai “professori” e dai Governi del PD non sia stata sufficiente a rilanciare l’economia e il lavoro nel nostro Paese. Senza una crescita di due punti di PIL non si riuscirà a diminuire il peso del debito pubblico e a creare nuovi posti di lavoro.

Riforme deboli e calo degli investimenti in infrastrutture, continua Giachino, sono all’origine della bassa crescita della economia italiana, ma d’altronde quando ci si affida a esperti che puntano il dito contro le grandi opere non ci guadagna il futuro.

I grandi motori di sviluppo cui l’Italia deve guardare per giocare un ruolo importante nei prossimi anni sono la “Via della Seta”, il commercio mondiale e il mercato africano.

Questi tre motori presuppongono che l’Italia prosegua con forza l’obiettivo della Manifattura 4.0 perché senza nuovi programmi e progetti non riusciremo a tenere il trend dell’export che negli ultimi anni ci ha parzialmente salvato. Per incrociare queste grandi opportunità di sviluppo (Via della Seta, economia globale e Africa) prioritaria è la realizzazione dei 4 Corridoi ferroviari Europei che, in base alla decisione della Commissione europea del 19 Ottobre del 2011, daranno al nostro Paese il ruolo di piattaforma logistica del Sud Europa verso i mercati dell’Est, dell’Oriente, e dell’Africa.

Oggi, prosegue Giachino, misuriamo quanto ci siano costati e continuano a costare i ritardi nella realizzazione della “Tav”, vediamo infatti che senza la Torino – Lione lo scambio delle merci della Cina con la Francia e la Spagna passa nel Nord Europa con 25 treni merci settimanali. Duisburg, la Novara del Nord Europa ha reimpiegato nella logistica quasi tutti gli occupati persi dalla siderurgia. Avendo puntato molto sul turismo e sulla logistica, due settori che viaggiano sulle infrastrutture, la Germania prima di noi, ha affrontato il tema della Manifattura 4.0 e non ha timori dalla entrata in funzione dei robot.

Per diventare punto di riferimento della “Via della Seta”, l’Italia ha bisogno come il pane della Nuova Diga Foranea nel porto di Genova (opera peraltro non prevista dall’ultimo piano dei porti) e ha bisogno di accelerare la costruzione delle tratte ferroviarie europee, tutte collegate con i nostri porti.

A chi si lamenta della politica che non ha vision, faccio notare come la decisione in sede Europea del 19 Ottobre del 2011 consegnasse al nostro Paese la possibilità di essere domani e in un prossimo futuro la piattaforma logistica dell’Europa per i suoi collegamenti con Africa, Medio Oriente, India, Cina e Estremo Oriente. Da quel giorno purtroppo non abbiamo fatto molti passi in avanti, a parte il Terzo Valico che stiamo realizzando solo grazie alla norma dei lotti costruttivi che, consegnatami dal compianto ministro Matteoli, portai da sottosegretario ai Trasporti all’approvazione del Parlamento.

La 18sima Legislatura, conclude Giachino, potrà rappresentare o meno il rilancio del Paese, se metterà mano agli investimenti nelle grandi infrastrutture. Per questi motivi gli italiani il 4 Marzo non sceglieranno solo un partito, ma potranno scegliere la via del rilancio economico e sociale».

Lng, la Cina diventa secondo importatore mondiale

Genova - La amministrazione cinese che sovrintende alle dogane ha confermato che la Cina è diventata il secondo importatore al mondo di gas naturale liquefatto. Pechino ha importato 38,1 milioni di tonnellate di Lng nel 2017 e ha superato la quota raggiunta dalla Corea del Sud che si è fermata a 37,6 milioni di tonnellate. La Cina nel 2016 si era attestata sui 26,1 milioni di tonnellate di Lng, molto al di sotto della Corea del Sud che ne aveva importate 33,5 milioni di tonnellate. Il Giappone rimane saldamente in testa con 72,3 milioni di tonnellate.

Via della Seta, Toti: «Serve legge speciale per i porti liguri»

Genova - La prossima legislatura varrà «una legge speciale che riconosca la Liguria come porto d'Italia, con un'Autorità portuale unica da La Spezia a Savona, l'unico sistema portuale che può essere l'interfaccia della Via della Seta». Lo chiede il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti oggi pomeriggio a Palazzo Ducale al convegno 'The new silk road for Italy' organizzato dal Comune di Genova in collaborazione con Rina, Baker McKenzie e la Federazione Nazionale Cavalieri Lavoro. Presenti il sindaco Marco Bucci e il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. «Occorre una riforma della governance del sistema portuale italiano, per renderlo più efficiente e più snello, rivendichiamo la specificità della Liguria, che non ha uguali in Italia, ed è l'unico sistema in grado di competere con il Nord Europa - evidenzia Toti -. Accorpriamo tutte le autorità portuali in un unico ente ligure. Una parte delle accise deve restare in Liguria per permettere gli investimenti sulle infrastrutture, non vanno elargiti soldi a pioggia per accontentare i potentati di turno. Chiediamo al paese di riconoscere che la Liguria è in una posizione strategica».

LA RICETTA PER CONTRASTARE I PORTI DEL NORD

Il porto di Genova può giocare un ruolo nella nuova Via della Seta, diventando la porta d'accesso meridionale per le merci in arrivo dal Far East e dirette nell'Europa centrale, che oggi invece passano esclusivamente per gli scali del Nord Europa. Ne è convinto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, intervenuto in occasione del convegno organizzato a Genova dal Comune e dal Rina: «Oggi la rotta principale passa dal Nord Europa. È possibile riuscire a modificarla? Secondo me lo è, ma solo a determinate condizioni. Il nostro porto deve essere in grado di operare sulle portacontainer di ultima generazione da oltre 20.000 Teus e il sistema ferroviario deve poter far viaggiare treni lunghi 750 metri». Anche Marco Donati, General Manager di Cosco Shipping Lines Italy - joint-venture tra la genovese Cosulich e il gruppo marittimo cinese Cosco - è convinto che Genova possa diventare uno snodo della One Belt One Road: «Cosco ha investito nel porto del Pireo, dove il traffico è passato dai 600.000 Teus del 2010, anno del nostro ingresso, agli attuali 3,6 milioni di Teus, e da dove oggi partono 10 treni alla settimana per l'Europa centrale». Se lo hanno fatto i greci, sostiene Donati, possiamo farlo anche in Italia, «a patto di completare gli investimenti infrastrutturali in corso senza ritardi, di ridurre l'impatto della burocrazia e di rendere più veloci ed efficienti le operazioni portuali». Se queste condizioni verranno soddisfatte, Genova potrà ritagliarsi un ruolo di primo piano: «Non so dove il Governo cinese deciderà di far approdare la Via della Seta in Mediterraneo, ma credo che le rotte andranno verso quei porti che si faranno trovare pronti» conclude Donati.

IL SINDACO DI GENOVA MARCO BUCCI: «CANDIDATI AD ESSERE IL TERMINAL D'EUROPA»

«Genova è in crescita. E la nostra città deve crescere, deve appassionarsi allo sviluppo, ci dobbiamo mettere il cuore per essere i protagonisti della Via della Seta». Lo ha detto il sindaco di Genova Marco Bucci oggi pomeriggio a Palazzo Ducale al convegno 'The new silk road for Italy' organizzato dal Comune di Genova in collaborazione con Rina, Baker McKenzie e la Federazione Nazionale Cavalieri Lavoro al quale partecipano il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e

- segue

il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. «Sono contento che la Sala del Maggior Consiglio sia piena, vuol dire che l'interesse nella città c'è - ha detto Bucci rivolgendosi alla platea -. La nuova Via della Seta è il più grande progetto del mondo in termini di infrastrutture e di commercio per il quale Genova si candida a essere il terminale in Europa. Nella storia dell'umanità dove c'è stato il commercio c'è stata cultura, scambio di persone, know how. Non parliamo solo di uno scambio commerciale, c'è molto di più dietro». «Prendete la mappa dell'Europa, aggiungeteci il Mar Mediterraneo, e guardate - ha aggiunto il sindaco -: Genova è il centro dell'Europa, un'idea che mi ha suggerito Renzo Piano. Prendete la stessa mappa e pensate di venire dall'Asia via mare attraverso Suez, dov'è il centro dell'Europa? Il cancello d'ingresso è Genova. Se saremo in grado di costruire un sistema di infrastrutture a mare e a monte per gestire traffici e scambi ecco che siamo competitivi non solo per la Liguria e il Nord Italia o la Svizzera ma per tutta l'Europa».

Genova oggi cerimonia di avvicendamento in Capitaneria di porto

L'ammiraglio Giovanni Pettorino lascia, gli succede nell'incarico l'ammiraglio Nicola Carlone,

GENOVA - Stamani alle ore 10.30, presso Stazioni Marittime, Ponte dei Mille 1 di Genova, si terrà la **“Cerimonia di cessione del Comando”** del Direttore marittimo della Liguria e Comandante del porto di Genova tra l'**Ammiraglio Ispettore (CP) Giovanni Pettorino** (cedente) e il **Contrammiraglio (CP) Nicola Carlone** (accettante).

Dal 10 febbraio prossimo l'ammiraglio Pettorino assumerà infatti l'incarico di Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

La redazione di Corriere marittimo nel complimentarsi con l'ammiraglio Pettorino per l'importante incarico che andrà ad assumere dà il benvenuto a Genova all'ammiraglio Carlone.

Porti: Genova, Danesi, puntiamo automazione piazzali

Ad Vte, necessario investire su sicurezza informatica



(ANSA) - GENOVA, 24 GEE - L'automazione in ambito portuale porterà benefici in termini di maggiore efficienza e sicurezza, ma non è esente da rischi e controindicazioni.

A fare il punto sul tema, durante una cena-convegno organizzata dal Propeller Club di Genova e dedicata agli Smart Port, è Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal container Psa Voltri-Prà, che assicura: "Noi stiamo puntando decisamente verso l'automazione dei piazzali, che è l'unico modo per aumentare la produttività e provare a competere davvero con i porti del Nord Europa". Certo, ammette Danesi, l'automazione ha delle conseguenze: "Il lavoro per gli uomini si ridurrà inevitabilmente. Si potrebbe pensare di destinare parte della tassazione sui macchinari a sostenere chi resterà escluso".

Esiste poi, per l'ad del principale terminal container genovese - che nel 2017 ha movimentato 1,6 milioni dei 2,6 milioni di Teus transitati complessivamente sotto la Lanterna - un forte rischio di cyber-attack: "Se tutto dipende da un unico sistema informatico, e questo viene attaccato, le conseguenze sarebbero devastanti. E' necessario investire pesantemente in sicurezza informatica, che oggi non è ancora adeguata".

Temi che preoccupano anche l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante del porto di Genova, intervenuto all'evento del Propeller Club per salutare il cluster marittimo prima di trasferirsi a Roma per assumere il comando generale della Guardia Costiera. Pettorino ha ringraziato per la collaborazione ricevuta in questi anni da tutte le categorie di operatori del porto, da cui è stato ricambiato con manifestazioni di stima, prima di proporre la sua visione sul tema centrale dell'evento: "L'innovazione va benissimo, a patto però che serva a migliorare le condizioni di vita e di lavoro delle persone. Dobbiamo sempre mantenere l'uomo al centro, e non solo il profitto".

Porti:Pitto (Spediporto),serve un incubatore per le start up in logistica

Da costituire a Genova con una certa urgenza



(ANSA) - GENOVA, 24 GEN - Un incubatore per start-up innovative in ambito logistico e portuale, da costituire a Genova, "con una certa urgenza". E' l'idea lanciata da Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, in occasione di una cena-convegno dedicata agli Smart Port e organizzata dal Propeller Club di Genova.

"La nostra categoria, come le altre che costituiscono il cluster marittimo, ha sperimentato molto in questi anni, applicando le nuove tecnologie alla propria attività quotidiana. L'innovazione è uno strumento fondamentale per far funzionare al meglio le nostre infrastrutture, garantire maggiore sicurezza sul lavoro e ridurre l'impatto delle operazioni portuali sulla città". Le novità, anche recenti, non mancano: "La blockchain, per esempio, potrà giocare un ruolo importante anche per l'industria marittima internazionale, consentendo uno scambio di informazioni più efficiente e sicuro".

"Ma - ha ricordato Pitto - non dobbiamo solo applicare l'innovazione, dobbiamo anche contribuire a crearla". Motivo per cui, secondo il numero uno degli spedizionieri, sarebbe necessario pensare alla creazione di un incubatore di start-up e aziende hi-tech con focus sull'ambito marittimo portuale: "Gli esempi a livello internazionale non mancano, e potremmo replicarli qui. Sarebbe un passo importante, e anche urgente".

Secondo Pitto, infatti, la progressiva automazione dei terminal portuali, già in corso, "porterà inevitabilmente alla scomparsa o comunque a una minor richiesta di alcune figure professionali."

Lo sviluppo di nuove aziende tecnologiche attive in ambito portuale potrebbe quindi favorire la creazione di nuovi ruoli e generare così lavoro per la città".

Porti: lo scalo Savona imbarca i treni per l'Algeria

Contratto con Alstom per trasportare 17 convogli nuovi



(ANSA) - GENOVA, 24 GEN - Si imbarcheranno nel porto di Savona 17 nuovi convogli prodotti in Francia da Alstom e destinati alla rete metropolitana di Algeri. Il nuovo servizio marittimo avrà una cadenza quindicinale e proseguirà per otto mesi a un ritmo di due convogli alla volta. Il collegamento, che ha preso il via oggi, parte dal Savona Terminal Auto, recentemente entrato a far parte del Gruppo Grimaldi. I treni, in arrivo dalla Francia, raggiungeranno lo scalo savonese viaggiando sulla linea ferroviaria e una volta arrivati nel terminal saranno caricati nella stiva della nave utilizzando la modalità di imbarco ideata dai tecnici dell'Autorità portuale nel 2008 e già collaudata in occasione di una precedente fornitura di treni della Svizzera Stadler, destinati anch'essi all'Algeria. Il sistema prevede il montaggio di piastre che uniscono il raccordo ferroviario dal ciglio della banchina al portellone della nave.(ANSA).

Nel porto di Savona imbarcati treni Alstom per Algeri

SAVONA – Un importante collegamento fra i porti di Savona ed Algeri ha preso il via ieri. Si tratta di servizio ro-ro dedicato al trasporto di una serie di 17 convogli ferroviari nuovi, prodotti in Francia da Alstom e destinati alla rete metropolitana della capitale algerina.

Il servizio avrà cadenza quindicinale e si svilupperà nell'arco di otto mesi. Muovendosi autonomamente sulla rete ferroviaria, i treni raggiungeranno il porto di Savona.

Qui, presso il Savona Terminal Auto, recentemente entrato a far parte del Gruppo Grimaldi, i convogli saranno "spezzati" in due tronconi che saranno quindi avviati in stiva utilizzando la particolare ed unica modalità di imbarco ideata dai tecnici dell'Autorità portuale nel 2008, in occasione di un'analogia fornitura effettuata dallo società svizzera Stadler.

La procedura prevede il montaggio di apposite piastre che consentono la perfetta connessione fra il raccordo ferroviario che arriva fino a ciglio banchina e il portellone della nave, permettendo il transito dei convogli nella stiva su due binari paralleli.

Questo servizio conferma la versatilità dei porti del Mar Ligure occidentale e la capacità degli operatori a trovare soluzioni efficaci ad ogni tipo di esigenza di trasporto.

Dal porto di Savona 17 nuovi convogli ferroviari prodotti in Francia vengono trasportati ad Algeri

Il servizio avrà cadenza quindicinale e si svilupperà nell'arco di otto mesi

Oggi dal porto di Savona ha preso il via oggi un importante collegamento marittimo ro-ro con il porto di Algeri per il trasporto di una serie di 17 nuovi convogli ferroviari che sono stati prodotti in Francia da Alstom e sono destinati alla rete metropolitana della capitale algerina. Il servizio avrà cadenza quindicinale e si svilupperà nell'arco di otto mesi.

Muovendosi autonomamente sulla rete ferroviaria, dalla Francia i treni raggiungono il porto di Savona. Qui, presso il Savona Terminal Auto, che recentemente è entrato a far parte del gruppo Grimaldi, i convogli vengono "spezzati" in due tronconi che sono quindi avviati in stiva utilizzando una particolare modalità di imbarco ideata dai tecnici dell'Autorità Portuale nel 2008 in occasione di un'analogia fornitura effettuata dalla società svizzera Stadler. La procedura prevede il montaggio di apposite piastre che consentono la perfetta connessione fra il raccordo ferroviario che arriva fino a ciglio banchina, e il portellone della nave, permettendo il transito dei convogli nella stiva su due binari paralleli.

Il Secolo XIX



Alstom ha scelto lo scalo ligure **Partono da Savona i treni per l'Algeria**

SAVONA. Ha preso il via ieri un collegamento ro-ro fra i porti di Savona ed Algeri per il trasporto di una serie di 17 convogli ferroviari nuovi, prodotti in Francia da Alstom e destinati alla rete metropolitana della capitale algerina.

Ravenna: Collaborazione porti e interporti/Convegno Federmanager

RAVENNA - Si è tenuto presso il porto di Ravenna un convegno promosso da Federmanager Bologna - Ravenna e dedicato alla collaborazione tra porti e interporti. Durante l'incontro, sono state enumerate le novità relative al porto ravennate ma, soprattutto, si è parlato della necessità di aumentare il suo entroterra, facendo sistema con gli interporti di Bologna e Verona, rappresentati nel corso del convegno dal presidente di Interporto Bologna, Marco Spinedi e dal direttore dell'Interporto Quadrante Europa, Nicola Boaretti.

Il convegno è stato aperto dal presidente di Federmanager, Andrea Molza, seguito da Fabrizio Lorenzetti di Federmanager nazionale e dal presidente del porto di Ravenna Daniele Rossi, tutti concordi sul fatto che sia necessario accelerare i tempi, fare sistema, attirare parte del fatturato legato ai corridoi logistici e collaborare maggiormente con le realtà degli interporti di Bologna e Verona.

Nella stessa direzione sta andando Terminal Container Ravenna, rappresentato dal direttore Milena Fico, che già collabora con Melzo, sta iniziando importanti relazioni con i due interporti e vede, inoltre, come strategica l'attivazione di una linea con il Far East. Guido Ottolenghi, coordinatore del Gruppo tecnico di Confindustria per la logistica, i trasporti e l'economia del mare, ha sottolineato l'importanza delle forme di cooperazione per i porti italiani, che hanno piccole dimensioni e non sono accorpabili. Sottolinea la necessità di censire i traffici potenziali del porto di Ravenna per creare massa critica e far convergere il traffico sugli interporti di Bologna e Verona. Spinedi e Boaretti, pur rappresentando due infrastrutture da caratteristiche e collegamenti differenti, si sono dimostrati più che disponibili a mettere in atto forme di collaborazione che permettano al porto di Ravenna di fare sistema ed aumentare il proprio raggio nell'entroterra.

I lavori sono infine stati conclusi da Enrico Maria Pujia, direttore generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha evidenziato l'esigenza di mettere in rete i porti italiani per contribuire all'identificazione del porto di Ravenna come asse strategico.

Vincenzo Melone in Capitaneria a Livorno

Il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia costiera, l'Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone, nel suo giro di saluti a tutto il personale del Corpo, prima di lasciare il testimone al suo successore, l'Ammiraglio Ispettore Giovanni Pettorino, attualmente al vertice della Guardia costiera ligure, ha fatto oggi tappa a Livorno, presso la sede della Direzione marittima della Toscana.

L'Ammiraglio è stato ricevuto con i rituali onori dal Direttore marittimo e Comandante della Capitaneria di porto di Livorno, Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, e da uno schieramento formato dalle rappresentanze del personale dei 26 uffici marittimi della regione, isole comprese. Commosso, l'Ammiraglio Melone ha voluto ringraziare ad uno ad uno tutte le donne e gli uomini in divisa per aver lavorato sempre con il massimo dell'impegno e della dedizione, fornendo il necessario supporto per il raggiungimento degli obiettivi che il Corpo quotidianamente persegue, soprattutto in tema di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino e costiero.

A testimonianza della propria gratitudine firmando il libro d'onore della Direzione marittima l'Ammiraglio Melone ha scritto: «Nel momento in cui il mio mandato volge al termine, in questa bella Direzione Marittima desidero esprimere tutto il mio orgoglio per essere stato il Capo di una Organizzazione che riesce a fare "tanto con poco". Tutto questo grazie al grande lavoro che tutta la nostra gente quotidianamente mette in atto. Siate ambasciatori del Corpo, facendo conoscere a tutti la bellezza della nostra missione».

Livorno, visita in Capitaneria del Comandante generale

LIVORNO- Ha fatto tappa presso la sede della Direzione marittima della Toscana, a Livorno, il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia costiera l'Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone, nel suo giro di saluti a tutto il personale del Corpo, prima di lasciare il testimone al suo successore, l'Ammiraglio Ispettore Giovanni Pettorino, attualmente al vertice della Guardia costiera ligure.

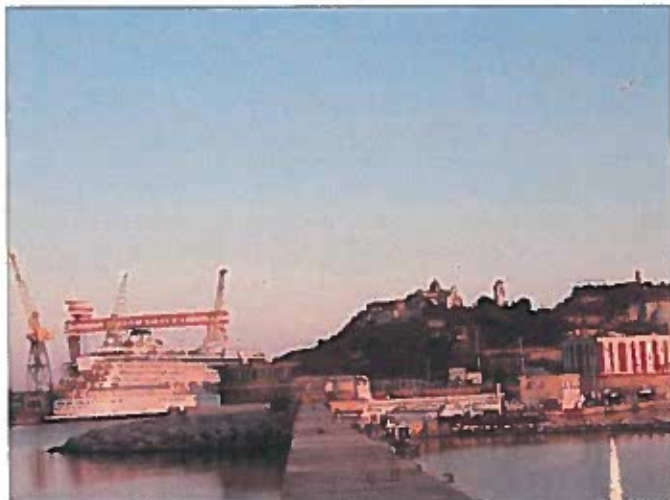


L'Ammiraglio è stato ricevuto con i rituali onori dal Direttore marittimo e Comandante della Capitaneria di porto di Livorno, Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, e da uno schieramento formato dalle rappresentanze del personale dei 26 uffici marittimi della regione, isole comprese. Commosso, l'Ammiraglio Melone ha voluto ringraziare ad uno ad uno tutte le donne e gli uomini in divisa per aver lavorato sempre con il massimo dell'impegno e della dedizione, fornendo il necessario supporto per il raggiungimento degli obiettivi che il Corpo quotidianamente persegue, soprattutto in tema di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino e costiero.

A testimonianza della propria gratitudine firmando il libro d'onore della Direzione marittima l'Ammiraglio Melone ha scritto: <<Nel momento in cui il mio mandato volge al termine, in questa bella Direzione Marittima desidero esprimere tutto il mio orgoglio per essere stato il Capo di una Organizzazione che riesce a fare "tanto con poco". Tutto questo grazie al grande lavoro che tutta la nostra gente quotidianamente mette in atto. Siate ambasciatori del Corpo, facendo conoscere a tutti la bellezza della nostra missione>>.

Porto Ancona: imprese nautica chiedono spazi e viabilità

Cna incontra assessore per progetto rilancio



(ANSA) - ANCONA, 24 GEN - Più spazi, tra cui una banchina dedicata all'ormeggio di grandi barche, e una migliore viabilità nell'area portuale di Ancona. Lo chiedono le imprese della nautica di Ancona, Falconara, Numana e Sirolo al Comune di Ancona. A farsi portavoce è stata la responsabile di Cna Produzione Lucia Trenta in un incontro con l'assessore al Porto Ida Simonella per condividere un progetto di rilancio di ampio respiro. Nell'area 'vasta' operano 76 imprese (cantieri navali, imprese di manutenzione, refitting e noleggio) a cui si aggiungono decine di aziende di carpenteria, impiantistica, allestimenti, tappezzerie. Molte si sono riposizionate negli anni, cominciando a lavorare anche per i cantieri. "Crediamo - dice la Trenta - che il rilancio di Fincantieri e di altri cantieri navali che producono yacht di lusso possa risultare un nuovo sbocco produttivo per le imprese locali in difficoltà". La filiera tende all'ottimismo tra "nuove committenze e un rilancio delle attività di subfornitura e di servizi". Ma questo sviluppo, a cui si aggiungono lavorazioni esternalizzate riportate nelle aziende, deve fare i conti con la "mancanza di spazi e di viabilità". Nell'area portuale ci sono molti luoghi abbandonati che sarebbero "disponibili ma a condizioni molto svantaggiose per le piccole imprese". La Cna vorrebbe "mappare" queste aree e "censire le esigenze delle imprese in termini di spazio, per poi verificare se è possibile avere accesso ad alcune zone a condizioni più vantaggiose".

AdSP Mar Tirreno Centrale: bandito concorso per Dirigente Demanio

(FERPRESS) – Napoli, 24 GEN – L'Autorità di sistema portuale di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, ha bandito un concorso per l'assunzione a tempo indeterminato di un dirigente cui assegnare la funzione di "Responsabile della gestione dei procedimenti afferenti l'utilizzazione e la gestione del demanio marittimo".

L'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha pubblicato sul sito www.porto.napoli.it, nella sezione "News" e nell'Area "Amministrazione Trasparente" la delibera n.305, contenente i criteri per l'ammissione, le prove d'esame e le modalità per partecipare alla selezione. "Si tratta di una figura rilevante nell'assetto organizzativo che si sta determinando per l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale: la migliore gestione del demanio nel rispetto dell'Interesse pubblico costituisce un tassello determinante per la competitività dei nostri porti", ha dichiarato Pietro Spirito, Presidente della Autorità.

Le domande dovranno pervenire, secondo le indicazioni presenti nella delibera n.305, entro il giorno 5 febbraio.

Porti campani: L'Authority cerca dirigente per il demanio - Bandito concorso pubblico

Assunzione a tempo indeterminato n.1 dirigente settore demanio marittimo per i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

NAPOLI - L'Autorità di Sistema dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, ha bandito un concorso per l'assunzione a tempo indeterminato di un dirigente cui assegnare la funzione di "Responsabile della gestione dei procedimenti afferenti l'utilizzazione e la gestione del demanio marittimo".

L'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha pubblicato sul sito del porto di Napoli nella sezione "News" e nell'Area "Amministrazione Trasparente" la delibera n.305, contenente i criteri per l'ammissione, le prove d'esame e le modalità per partecipare alla selezione. *"Si tratta di una figura rilevante nell'assetto organizzativo che si sta determinando per l' Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale: la migliore gestione del demanio nel rispetto dell'Interesse pubblico costituisce un tassello determinante per la competitività dei nostri porti"*, ha dichiarato **Pietro Spirito**, presidente della Autorità. Le domande dovranno pervenire entro il giorno 5 febbraio. (secondo le indicazioni presenti nella delibera n.305)

di Oronzo MARTUCCI

Il decreto della presidenza del Consiglio dei ministri di attuazione delle Zes è stato presentato ieri per la firma al premier Gentiloni. Ora tocca alle Regioni del Sud lavorare per costruire i piani di sviluppo strategici di attuazione delle Zes, definire la fiscalità di vantaggio locale che potrà essere aggiunta al credito di imposta di 206 milioni già stabilito con il decreto Mezzogiorno e introdurre misure competitive per quanto riguarda i percorsi burocratici di attuazione degli investimenti nelle zone portuali e retroportuali collegate alle reti europee dei trasporti.

Le Regioni Campania, con riferimento alla Zes collegata ai porti di Napoli e Salerno, e Calabria, con riferimento alla Zes di Gioia Tauro, hanno perfezionato molti atti, sicché già entro la fine del mese di febbraio il premier potrebbe firmare i Dpcm di istituzione delle relative Zone economiche speciali. La Puglia sconta qualche ritardo, in una situazione che alimenta polemiche, come conseguenza anche del fatto che nella Regione è prevista l'istituzione di due Zes, per una estensione complessiva di 4.408 ettari, e delle richieste che arrivano dai vari territori, anche lontani dal mare, che chiedono di entrare nelle Zes: una collegata all'Autorità di sistema portuale dello Ionio che fa perno sul porto di Taranto; l'altra collegata all'Autorità di sistema del Baso Adriatico che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli.

La Puglia ha anche sottoscritto un accordo con la Basilicata per l'istituzione di una Zes interregionale che aggrega al porto di Taranto l'area di Matera

Zes, il decreto alla firma Puglia, corsa contro il tempo *Oggi l'audizione dei sindaci e dei rappresentanti Asi*



Ferrandina con la delimitazione di altri 1.061 ettari.

La Regione Puglia ha nominato un comitato di esperti al quale è stato affidato il compito di valutare quali sono le aree portuali e retroportuali e le altre anche non contigue, ma che con i porti di riferimento hanno un collegamento economico funzionale, che presentano i requisiti per entrare nel perimetro delle Zes e di scrivere il piano di sviluppo strategico. Il comitato, coordinato dal professore Aldo Berlinguer, è composto dal professore Federico Pirro, dall'ingegnere Giuseppe Crean-

za (Arti), dall'avvocato Giuseppe Moro e dal dottor Francesco Scialpi.

La Regione vuole arrivare a scrivere il piano definitivo dopo aver ascoltato le forze sociali e sindacali e i rappresentanti delle Autorità di sistema portuale e delle aree di sviluppo industriale della Puglia. Oggi il Comitato, l'assessore allo Sviluppo economico Michele Mazzarino e il direttore del dipartimento economico Domenico Laforgia ascolteranno i presidenti delle due Autorità portuali, Ugo Patroni Griffi per il Baso Adriatico, Sergio Prete per lo

Ionio, i sindaci dei Comuni nei quali sono presenti i porti e i presidenti delle Aree di sviluppo industriale della intera regione. Domani saranno ascoltati i rappresentanti delle associazioni degli imprenditori e dei sindaci.

Difficilmente tutte le indicazioni che arriveranno al Comitato potranno essere recepite. Ci sono alcune zone anche nell'area industriale di Brindisi che non possono essere utilizzate perché rientrano nel perimetro dell'area Sin (Sito di interesse nazionale) da bonificare. Poi ci sono i vincoli definiti dal Ptu (Piano paesaggistico territoriale regionale) e le richieste che provengono dalla provincia di Lecce, dove vi è una mobilitazione di amministratori locali e imprenditori che rivendicano il diritto di ottenere vaste aree industriali incluse nel perimetro della Zes adriatica. La zona che ha buone possibilità di entrare nella Zes è quella di Surbo Lecce, perché presenta un'area di proprietà delle Ferrovie dello Stato dove è allocato un centro di carico e dispone di collegamenti logistici con il porto di Brindisi.

Il deputato tarantino del Pd Ludovico Vico lancia l'allarme

per i ritardi che si sono accumulati sinora. «Penso che si sia perso troppo tempo, e il tempo è fondamentale per garantire competitività alle Zes della Puglia. Se le Zes delle altre regioni, a cominciare dalla Campania e dalla Calabria, diventeranno operative prima di quelle della Puglia, i grandi investitori potranno decidere di puntare su Napoli e Gioia Tauro», evidenzia Vico. «Per la Puglia sarebbe un danno enorme», aggiunge il deputato tarantino.

Il quale non si ferma alle critiche: «La Regione affidi ai presidenti delle due Autorità portuali di sistema il compito di scrivere i piani di sviluppo strategico, per recuperare il tempo perduto. La legge sulle Zes prevede che siano i presidenti delle Autorità portuali a coordinare i comitati di indirizzo che gestiranno le attività per l'implemento delle imprese nelle Zes e i percorsi di semplificazione amministrativa. Allora diamo subito ai presidenti delle Autorità maggiori responsabilità. Regione e Comuni invece decidano quale fiscalità di vantaggio, collegata ai tributi regionali e comunali, sono intenzionati a concedere per rendere attrattive le Zes pugliesi», conclude Vico.

Le Regioni

Il Comitato di esperti



- Ora tocca alle Regioni del Sud lavorare per costruire i piani di sviluppo strategici di attuazione delle Zes. La Puglia ha nominato un Comitato di esperti, tra cui il professore Federico Pirro.

La polemica

L'allarme di Vico



- Il deputato tarantino del Pd, Ludovico Vico, lancia l'allarme per i ritardi che si sono accumulati finora. «Penso si sia perso troppo tempo - ha detto - il tempo è fondamentale per la competitività pugliese».

Le infrastrutture portuali e il dibattito pubblico secondo il Codice degli Appalti



BRINDISI – Poco prima di licenziarsi dal Parlamento, nei primi giorni di dicembre dello scorso anno, il Governo Gentiloni ha inteso sottoporre a parere parlamentare lo schema del c.d. “Regolamento concernente modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico”.

Si tratta di un regolamento con cui il Legislatore, in attuazione della previsione di cui all’art. 22, comma 2, del Codice degli Appalti, ha voluto estrinsecare i criteri di operatività della procedura di dibattito pubblico rispetto a tutte quelle “grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale aventi impatto sull’ambiente, sulle città e sull’assetto del territorio”.

Al fine di migliorare la qualità della progettazione e l’efficacia delle decisioni pubbliche, i progetti di fattibilità delle grandi opere infrastrutturali ovvero i documenti di fattibilità delle alternative progettuali dovranno essere giocoforza sottoposti alla procedura del dibattito pubblico mediante il coinvolgimento di tutti i soggetti portatori di interesse.

Secondo le intenzioni del Legislatore, anche le infrastrutture portuali – da intendersi quali porti marittimi commerciali, porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, terminali marittimi ed opere funzionalmente connesse – saranno sottoposte alla procedura del dibattito pubblico. Nello specifico saranno interessate tutte quelle opere portuali – si legge nell’allegato 1 al sopraccitato regolamento – “che comportano una superficie interessata dall’intervento superiore a 150 ettari e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti”.

Tra l’altro, restando nell’alveo degli interventi “marittimi”, la procedura del dibattito pubblico interesserà anche gli interventi per la difesa del mare ed, in particolar modo, “le piattaforme di lavaggio delle acque di zavorra delle navi”. Al contrario, stante l’attuale formulazione del regolamento, la procedura di dibattito pubblico sarà esclusa nelle ipotesi di grandi progetti di difesa nazionale ed in quelle riguardanti interventi di manutenzione, ordinaria e straordinaria, restauri, adeguamenti tecnologici e completamenti nonché nel caso, infine, in cui l’opera sia stata già sottoposta a consultazione pubblica sulla base della Legislazione comunitaria.

Nel dettaglio, la procedura di dibattito pubblico verrà introdotta dalle amministrazioni aggiudicatrici o dall’ente aggiudicatore delle opere infrastrutturali; nell’ipotesi in cui, invece, le opere infrastrutturali fossero dimensionalmente inferiori di un terzo rispetto a quelle di cui al sopraccitato allegato 1 del regolamento, ebbene il dibattito pubblico verrebbe intavolato su richiesta di vari soggetti pubblici (ad esempio, Enti Locali, Regione, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministeri ecc.).

Il dibattito pubblico si svolgerà nelle fasi iniziali di elaborazione di un progetto di un’opera o di un intervento (non potrà pertanto svolgersi oltre l’avvio della c.d. fase di progettazione esecutiva) ed avrà una durata massima di 4 mesi – prorogabile di ulteriori due mesi in casi di “comprovata necessità” – decorrenti dalla pubblicazione, da parte dell’ente aggiudicatario e/o dall’amministrazione aggiudicatrice del c.d. Dossier di progetto.

L’eventuale inosservanza di principi, regole e condotte alla base della suddetta procedura di dibattito pubblico sarà monitorata costantemente da un’apposita commissione nazionale a tal uopo costituita in seno al MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti): sarà composta dai rappresentanti – eletti per un quinquennio – nominati, rispettivamente, dal MIT, dal Presidente del Consiglio dei Ministri, dalla Conferenza Unificata nonché dai Ministeri, rispettivamente, dell’Ambiente, dello Sviluppo Economico, della Giustizia, della Salute ed, infine, dal Ministro per i beni e le attività culturali e del Turismo.

Stefano Carbonara

Il Porto di Brindisi viene incontro ai passeggeri diretti in Albania: presto un tensostatico ed una migliore distribuzione delle aree



BRINDISI – L'AdSP presto migliorerà le condizioni di accoglienza dei passeggeri diretti in Albania. Grazie all'approvazione del progetto presentato nell'ambito del Programma Interreg Italia-Grecia 2014-2020, infatti, verranno finanziate interamente dalla Comunità Europea le opere necessarie per migliorare i servizi nell'area di imbarco di Costa Morena Ovest.

Il progetto di riqualificazione dell'area adiacente il varco è emerso da specifiche richieste in tal senso pervenute da Dogana, Polmare e G.d.F. al fine di organizzare ed attrezzare al meglio l'area in questione. Attualmente, infatti, data la dislocazione del Terminal P. delle Terrare e la mancata realizzazione del nuovo Terminal "Le Vele", i passeggeri sono costretti a sostare anche diverse ore nei pressi del varco extra Schengen in attesa che sia completato lo sbarco, e ciò senza alcuna struttura di riparo.

Ulteriore e non meno importante esigenza da soddisfare è il possibile utilizzo dell'area come parcheggio trailer in sostituzione di quello adiacente alla zona extra Schengen (causa ad oggi di conflitti di flusso promiscui e di parcheggio TIR e BUS), nonché come parcheggio auto, considerato che la prevista realizzazione del nuovo Terminal di Punta delle Terrare comporterà la perdita di un gran numero di parcheggi.

Al fine di ampliare l'area di intervento per soddisfare le esigenze sopra enumerate, si prevede di liberare alcune aree attigue, attualmente in concessione, che saranno spostate in altro sito, recuperando così lo spazio per la realizzazione dell'area parcheggio trailer in sostituzione di quella esistente, assolutamente inadeguata. Ciò consentirà di allineare la recinzione con quella dell'area extra Schengen e quindi di separare nettamente l'area passeggeri dall'area commerciale con un'unica linea recintata doganale avente caratteristiche uniformi.

L'area interessata dall'intervento viene ad occupare una superficie di circa 18.300,00 mq. Essa è in gran parte libera ed asphaltata, ma vi è la presenza di alcune strutture prefabbricate precarie, realizzate nel 2000, attualmente in gran parte inutilizzate e assolutamente inadeguate che saranno demolite. Essa sarà suddivisa in due parti nettamente distinte con due ingressi separati, una avente superficie di circa mq 5.500,00 destinata a parcheggio auto ed una con superficie di mq 11.000,00 destinata a parcheggio trailer, Tir e Bus. Al centro delle due aree troverà ubicazione un ampio piazzale di mq 1.400,00, al di sopra del quale verrà realizzata un'area servizi costituita da un blocco modulare con destinazione bar-ristoro-attesa di circa 30,00 mq ed un blocco modulare per servizi igienici di circa mq 60,00, sormontati da una struttura tensostatica di copertura di circa mq 550,00 mq, attrezzata con panchine e arredo urbano, che dovrà garantire almeno il riparo dalla pioggia durante i mesi invernali e dal sole durante i mesi estivi. Un ulteriore piazzale di circa mq 400,00 sarà realizzato nei pressi dell'accesso al varco extra Schengen.

- segue

L'intervento prevederà quindi: demolizione delle strutture precarie esistenti, quali box prefabbricati; demolizione di marciapiedi/aiuole; smontaggio e rimontaggio in altro sito di coperture esistenti al momento in gran parte inutilizzabili; demolizione dello strato di asfalto in corrispondenza delle strutture del bar ristoro e servizi; spostamento del tratto di recinzione doganale in New Jersey e rete metallica di separazione tra l'area passeggeri e l'area commerciale esistente per ampliare l'area da destinare a parcheggio TIR ed inglobare le aree attualmente in concessione; realizzazione di nuovo tratto di recinzione doganale in New Jersey e rete metallica per chiudere il parcheggio TIR lato ferrovia; realizzazione del piazzale di superficie per l'ubicazione delle nuove strutture servizi e per la realizzazione del piazzale nei pressi del varco extra Schengen; realizzazione della struttura tensostatica di copertura; realizzazione di strutture modulari per il blocco dell'area bar-ristoro di sup. mq 30,00; segnaletica orizzontale e verticale integrativa; arredo urbano e area servizi.

In particolare la tensostruttura di copertura sarà una struttura amovibile che non inciderà sulla configurazione paesaggistica dell'area imbarco ed avrà un costo di 160.000 euro, mentre per i piazzali saranno necessari 65.000 euro, per l'area ristoro e servizi 120.000 euro e per panchine e piantumazioni 20.000 euro.

Porti: convenzione per piattaforma logistica Tremestieri

Commissario straordinario Messina, è opera strategica



(ANSA) - PALERMO, 24 GEN - Una convenzione finalizzata all'utilizzo dei fondi da impiegare per la realizzazione della piattaforma logistica con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri è stata sottoscritta dal segretario generale dell'Autorità portuale di Messina, Ettore Gentile, e il segretario generale del Comune di Messina, Antonio Le Donne, disciplinando in tal modo i rapporti istituzionali tra i due enti nella gestione dei finanziamenti destinati all'Authority.

Si tratta di un'opera strategica "non soltanto per la portualità cittadina, ma per il sistema dei trasporti e del commercio multimodale dell'intera regione", dice il commissario straordinario dell'Autorità Antonino De Simone.

Tremestieri, Messina: La ripartizione dei fondi dell'Authority

MESSINA- L'Autorità portuale di Messina e il Comune di Messina hanno sottoscritto una convenzione che disciplina i reciproci rapporti finalizzati all'utilizzo dei cospicui finanziamenti di cui è beneficiaria l'Authority e che verranno impiegati per la realizzazione della piattaforma logistica e del porto di Tremestieri – primo stralcio.

Un'opera strategica “non soltanto per la portualità cittadina, ma per il sistema trasportistico commerciale multimodale dell'intera Regione Siciliana” ha dichiarato il commissario straordinario dell'Autorità Antonino De Simone.

“Non si può infatti dimenticare che Messina rappresenta da sempre lo snodo di collegamento principale dei traffici commerciali su gommato in ingresso e in uscita da tutto il territorio siciliano. Aggiungo inoltre che l'Autorità Portuale, con le proprie risorse, sta ancora una volta contribuendo in modo significativo alla realizzazione di un intervento infrastrutturale che, in questo caso, alleggerirà in modo definitivo la viabilità urbana dalla servitù di passaggio dei tir, con notevoli ricadute positive su tutta la cittadinanza in termini di sicurezza e ambiente”.

Queste nel dettaglio le quote di cofinanziamento:

- € 4.474.915,31 alle procedure, modalità e condizioni stabilite dalla Convenzione PAC stipulata tra l'Autorità Portuale ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- € 2.010.084,69 alle procedure, modalità e condizioni stabilite dal Decreto 10999 del 31/12/2015 del M.I.T.;
- € 15.000.000,00 alle procedure, modalità e condizioni stabilite dall'atto di convenzione tra Commissario delegato ex OPCM 3633/07 e l'Autorità Portuale di Messina del 18/12/2009, prot. 282 e figuranti nel vigente POT dell'Ente;
- € 28.000.000,00 alle procedure, modalità e condizioni stabilite all'interno del Decreto n.457 del 31/12/2015 del M.I.T. adottato di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Accordo per spesa dei fondi Tremestieri

Siglata la convenzione tra **Autorità Portuale** e Comune di **Messina** per disciplinare la spesa dei finanziamenti di competenza dell' **Authority** destinati alla realizzazione della piattaforma logistica e del primo stralcio dei lavori per il completamento del porto di Tremestieri.

«Un' opera strategica anche per il sistema trasportistico commerciale multimodale dell' intera Sicilia», dichiara il commissario straordinario dell' ente Nino De Simone, «con le nostre risorse, ancora una volta stiamo contribuendo in modo significativo alla realizzazione di un intervento infrastrutturale che alleggerirà in modo definitivo la viabilità urbana dal passaggio dei Tir». Le quote del cofinanziamento prevedono 4,4 mln per le procedure, modalità e condizioni stabilite dall' accordo tra **Autorità Portuale** e ministero delle Infrastrutture, 2 mln euro per le medesime voci previste dal decreto 10999 del Mit, altri 15 relativi alla convenzione del 2007 e infine ulteriori 28 disponibili dal 2015. (riproduzione riservata)

ELISABETTA RAFFA

Porti: a Milazzo un ecoporto turistico con fondi privati

Costerà 120 mln, previsti 600 posti barca



(ANSA) - PALERMO, 24 GEN - A Milazzo sarà realizzato un ecoporto galleggiante dedicato agli attracchi turistici. Costerà 120 milioni di euro e sorgerà a Marina Garibaldi. Il progetto sarà presentato sabato pomeriggio a Palazzo dell'Aquila dagli imprenditori interessati a investire sul waterfront milazzese.

L'hub crocieristico comprenderà anche una diga foranea galleggiante ideata dal Cisvam (Centro internazionale di studi per la valorizzazione dell'ambiente e del mare) e progettata dalla Porti Galleggianti srl. I posti barca previsti sono 600, mentre la parte esterna della darsena accoglierà le navi da crociera. L'Amministrazione comunale ha annunciato di "guardare con curiosità" all'iniziativa sulla quale sta lavorando da oltre due anni l'assessore allo Sviluppo economico Carmelo Torre. La proposta progettuale dell'ecoporto galleggiante crocieristico hub con diga foranea galleggiante è una novità assoluta nel panorama regionale e Milazzo potrebbe fare da apripista alla nuova frontiera di queste infrastrutture innovative, ritenute fonti di sviluppo sostenibile, sottolinea. (

Piano regolatore del porto, tutto tace da 40 mesi

Milazzo Mercoledì prossimo è prevista la seduta di Comitato **portuale** che dovrebbe sbloccare i lavori alla banchina XX Luglio. Si attende infatti il parere di tale organo per il provvedimento che consentirà alla ditta di riprendere i lavori fermi da ben 18 mesi. Nella stessa seduta dovranno essere rilasciate anche delle **autorizzazioni** alle imprese che operano all'interno del porto mamertino. Non si prevede nessuna novità sui lavoratori **portuali** che speravano in un allargamento del bando per poter trovare qualche inserimento nei nuovi lavori che scaturiranno dall'arrivo di diverse navi contenenti la materia prima per le Acciaierie Duferdofin di Giammoro. Non è iscritto all'ordine del giorno, ma nel corso della riunione di Comitato, il Comune di Milazzo chiederà al commissario De Simone anche notizie in merito al Piano regolatore del porto visto che sono trascorsi ben 40 mesi senza alcuna novità.

Era il mese di novembre del 2014 quando l'**Autorità portuale** cercando di stringere i tempi, e dopo aver definito l'accordo con i tre Comuni interessati (Milazzo, San Filippo e Pace del Mela), annunciò la volontà di accelerare i tempi con la Regione per le procedure finalizzate ad ottenere la Vas -

Valutazione ambientale strategica -, passaggio indispensabile nella stesura dello strumento urbanistico. Oggi la situazione è tale e quale a quella di allora. L'**Autorità portuale** ha inviato diverse note alla Regione per chiedere un incontro per definire questa procedura, ma da Palermo non è arrivato alcun riscontro. Si è dunque ancora in attesa della riunione, una sorta di conferenza di servizi per andare avanti, visto che già per ottenere la certificazione Vas i tempi non sono certi. A questo punto sarà importante che anche gli amministratori tirrenici diano un input per uscire dall'impasse, sollecitando l'assessore al Territorio ed ambiente. Ed analoga attività dovrà essere portata avanti dai deputati neoeletti.

Altrimenti la questione è destinata a rimanere, come tante, nell'agenda delle... attese.

LIETO FINE DELLA VERTENZA TRASPORTI. L' intesa tra le sigle sindacali e l' azienda, è stata sottoscritta alla presenza di una nutrita rappresentanza dei lavoratori

Milazzo, accordo con la Liberty per unificare i salari dei dipendenti

O OO Le Segreterie Regionali e Territoriali di Filt-Cgil Fit-Cisl Uiltrasporti e Uslac-UncdimSmacd, sottoscrivono, alla presenza di una nutrita rappresentanza dei lavoratori, l' accordo con la compagnia di navigazione Liberty Lines che, in pratica, completa la riunificazione delle condizioni normative e salariali di tutti i dipendenti, marittimi e amministrativi, in conseguenza del processo di accorpamento aziendale di questa Azienda.

Dice Enzo Sgrò della Filt-Cgil: «È un altro importante passo verso l' effettiva uniformità di trattamenti di tutti i dipendenti sull' intero territorio siciliano ai quali per la prima volta viene applicato un unico contratto integrativo aziendale, al termine di una lunga fase di contrattazione, in gran parte conseguente all' abbandono delle concessioni dei collegamenti con le Isole Minori siciliane della ex Siremar».

Anche per questo motivo le organizzazioni sindacali hanno espresso soddisfazione per l' accordo sottoscritto e per le altre risposte che sono attese sugli ulteriori argomenti oggetto di discussione al tavolo, per i quali la Società armatoriale si è riservata una valutazione.

A conclusione i rappresentanti sindacali hanno voluto ribadire che «tutto questo processo dovrà definitivamente concludersi in tempi

ristretti con la definizione del fabbisogno occupazionale e della consistenza aziendale, per la cui quantificazione è stata insediata una commissione tecnica paritaria.

Un passaggio questo che potrà determinare una più lineare e trasparente turnazione ed impiego del personale sulle varie linee, nell' ottica anche di un sempre più qualificato servizio di collegamento tra la Sicilia e le Isole minori, per le esigenze di mobilità delle popolazioni isolate con la terraferma e quale supporto permanente ai flussi turistici».

All' incontro sindacale, anche in questa circostanza, non è stata invitata l' organizzazione sindacale dell' Orsa che pur vanta un congruo numero di iscritti fra gli equipaggi della Liberty Lines e che, negli ultimi mesi ha già fatto registrare degli scioperi, alla base dei quali è stata sempre contestata la mancata convocazione agli incontri sindacali da parte della società trapanese. (*ALA*)

in breve

UilcaOggi il congresso territorialeOggi congresso territoriale della Uilca, l'organizzazione Uil dei lavoratori del credito, delle Esattorie e delle assicurazioni.

Alla riunione, che avrà inizio alle 17 nella sala convegni dell' hotel Nettuno, prenderanno parte i segretari generali di Uilca Sicilia e Uil Catania, Gino Sammarco ed Enza Meli. Il congresso sarà aperto dalla relazione del segretario provinciale Alessandro Cavallaro.

Autorità portuale**Presentazione** stagione crociere Domani, venerdì 26, alle 10,30, nella sede dell' **Autorità di Portuale** del mare di Sicilia Orientale, ufficio distrettuale di Catania, presentazione della stagione crocieristica 2018: raffronto con lo storico degli anni precedenti. Interverranno Andrea Annunziata, presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale, Antonio Di Monte, general manager di Catania Cruise Terminal, Carla Salvadó, Stephen Xuereb.

Seminario CnaIncentivi a fondo perdutoOggi alle 17,30, all' Hotel Excelsior, si terrà l' incontro "Opportunità: la Cna accanto alle imprese", seminario gratuito per giovani e aziende sugli incentivi a fondo perduto al momento fruibili in Italia e in Sicilia. Gli

argomenti che saranno trattati riguardano le startup con il programma "Resto al Sud", voucher digitalizzazione e bando Fesr su internazionalizzazione.

Polizia stradaleControlli sulle assicurazioniLa polizia stradale è impegnata in massicci controlli sulle assicurazioni degli autoveicoli.

Trapani, l'inchiesta Traghetti: i pm verso la decisione

Dopo il via libera all'uso delle intercettazioni di Simona Vicari

Si avvia verso la conclusione l'indagine della Procura di Palermo che ha coinvolto l'ex sottosegretario ai Trasporti, la senatrice Simona Vicari, accusata di corruzione nell'ambito dell'inchiesta sull'armatore trapanese Ettore Morace. La decisione del Senato di dare l'autorizzazione all'uso delle intercettazioni delle conversazioni della Vicari, parlamentare di Ap, consentirà ai magistrati di chiudere la vicenda: le strade sono l'avviso di conclusione e poi la richiesta di rinvio a giudizio o la richiesta di archiviazione. Come prevede la legge in caso di intercettazioni "indirette" che riguardano un parlamentare, "ascoltato" mentre parla con un soggetto intercettato, i pm avevano sollecitato il gip a chiedere l'autorizzazione all'uso delle conversazioni alla Camera di appartenenza. Il gip ha ritenuto i dialoghi rilevanti e ha chiesto l'autorizzazione alla Giunta. Dopo avere acquisito ulteriori documenti, la Giunta ha espresso parere favorevole e "girato" il caso al Senato che ha dato il via libera. La parlamentare, che si era dimessa dall'incarico di governo dopo aver ricevuto l'avviso di garanzia, secondo l'accusa, avrebbe perorato un emendamento alla legge di stabilità che riduceva l'Iva sui trasporti marittimi per passeggeri dal 10 al 5%, facendo risparmiare a Morace un milione mezzo di euro. Vicari, in cambio, sempre secondo i magistrati, avrebbe ricevuto in regalo da Morace un Rolex. L'ex sottosegretario, inoltre, è accusata di aver fatto pressioni per evitare la nomina, come consulente della commissione Trasporti all'Ars, di un personaggio sgradito all'armatore. Agli atti dell'indagine finirono anche le intercettazioni in cui Vicari ringraziava l'armatore per il regalo. L'indagine ha coinvolto tra gli altri anche un ex deputato regionale, candidato a sindaco di Trapani, Girolamo Fazio, finito ai domiciliari e l'ex governatore siciliano Crocetta. La tranche relativa a Fazio è stata trasmessa a Trapani per competenza.

Rimorchiatori Napoletani, "Navighiamo in un mercato asciutto"



di Paolo Bosso

Con la cerimonia di consegna di *Vivara*, unità azimutale da 50 tonnellate di tiro, Rimorchiatori Napoletani aggiunge la diciottesima nave alla sua flotta. «Nei prossimi anni arriveranno altre navi. L'esigenza per il futuro è per cinque rimorchiatori classe 80 tonnellate da inserire in flotta entro il 2022», spiega Gianni Andrea de Domenico, presidente del gruppo. Il 2023 è infatti l'anno di scadenza delle concessioni dei servizi portuali di Napoli e Taranto (il gruppo opera anche a Bari e Gaeta). «Stiamo considerando – continua – motorizzazioni ibride diesel-elettrico che consentono di effettuare spostamenti ad emissioni praticamente nulle sino alla zona di manovra dove, sotto tiro, si dispone di tutta la potenza di motori diesel, a cui aggiungere eventualmente un booster elettrico».

Vivara, costruita nei cantieri Sanmar, a Tuzla, in Turchia, è lunga 22 metri, larga 11, un pescaggio di 5 metri e due propulsori diesel Caterpillar. È costata circa 4,5 milioni di euro ed è stata disegnata dallo studio specializzato Robert Allan. Delle 18 unità, 16 sono impiegate nei porti in concessione (5 a Napoli, 7 a Taranto, 2 a Bari e 2 a Gaeta) per un'età media di 15 anni.

de Domenico, come si è evoluto il mercato dei rimorchiatori negli ultimi anni? «Se parliamo di player, si tende alla concentrazione. Chiunque partecipi a questo settore deve affrontare elevati investimenti e margini contenuti. È sempre più importante per l'operatore avere sufficiente massa critica per investire, per essere credibili alle istituzioni finanziatrici ed aggiudicatrici. La sensazione è che in futuro saremo sempre meno numerosi».

Il mercato dei rimorchiatori è più razionalizzato. «Negli ultimi anni l'Italia ha visto ridurre il numero di società che si occupano di rimorchio. Non è solo conseguenza della crisi, è la fine di un'epoca caratterizzata da una razionalizzazione meno esasperata. Il caso della recente acquisizione di Augustea da parte di Rimorchiatori Riuniti ne è un esempio importante. Molti operatori, visto il mercato più rischioso e meno allettante del passato, sono stati spinti a diversificare fuori porto ma nonostante ciò il mercato Italia è ancora frastagliato e parcellizzato».

Come reagiscono le compagnie? «Nel resto d'Europa si affermano gruppi sempre più grossi in un mercato fortemente competitivo, ad apparente beneficio della clientela, anche se casi recenti come quello di Amburgo in Germania fanno sorgere qualche dubbio».

Si opera in un contesto più "asciutto", di navi ed equipaggio. «È un mondo del rimorchio più "razionalizzato": navi con più tecnologia, più autonome e che richiedono meno assistenza per manovrare ma questo, paradossalmente, impone una maggiore attenzione ai problemi di sicurezza, specialmente in ambito portuale dove si hanno navi sempre più grandi, tempi stretti e ridondanze ridotte. È il concetto dello "stream line", di servizi su misura, senza, appunto, quella tradizionale ridondanza che ha caratterizzato il settore sino a qualche decennio fa. Ridondanza che se oggi appare come uno spreco inaccettabile, ha garantito un "gioco" maggiore, una copertura e una tolleranza all'errore molto più alta, solo in parte oggi tamponata dalle superiori capacità di autogoverno delle navi. Oggi si indossa un "vestito molto aderente" che non consente movimenti inconsulti perché anche eventi banali, se imprevisi, possono causare problemi seri».

Come deve muoversi un rimorchiatore in queste condizioni? «Al momento del bisogno un rimorchiatore con caratteristiche idonee e correttamente impiegato può fare la differenza, anche considerando il rischio intrinseco costituito da navi e carichi sempre più grandi che manovrano in ambiti portuali molto spesso rimasti immutati nel tempo».

PROTOCOLLO DI INTESA TRA DIREZIONE MARITTIMA DELLA CAMPANIA E ANCI



Napoli, 24 gennaio 2018 – Nel pomeriggio di ieri, 23 gennaio, è stato siglato dal Direttore Marittimo della Campania, Contrammiraglio Arturo FARAONE, e dal Presidente di ANCI Campania, On. Domenico TUCCILLO, un Protocollo d'intesa finalizzato ad attuare specifici progetti di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ecosistema marino e dell'ambiente costiero.

L'intesa raggiunta rappresenta l'attuazione di un più ampio protocollo d'intesa sottoscritto nell'ottobre del 2016, alla presenza del ministro Delrio, tra l'Associazione Nazionale Comuni Italiani ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, con l'obiettivo di attivare ogni forma di collaborazione nelle materie di comune interesse collegate agli usi civili e produttivi del mare e dei porti. Il Protocollo, in prosecuzione di una stretta collaborazione con l'articolazione regionale di ANCI, costituisce uno strumento agile e programmatico, in grado di migliorare ancor di più le sinergie istituzionali tra l'Amministrazione marittima e gli Enti pubblici locali, finalizzato alla tutela dell'ambiente marino e costiero lungo i litorali della regione e lo sviluppo dell'economia marittima (pesca, commercio e turismo). In particolare il protocollo prevede la possibilità di collaborazione nella vigilanza a terra e in mare, la possibilità di svolgere attività di formazione per il personale nelle materie di rispettiva competenza e la massima cooperazione nello scambio di informazioni provenienti dai singoli database delle diverse Amministrazioni.

"E' un accordo molto importante dal punto di vista istituzionale – ha dichiarato l'Ammiraglio Arturo FARAONE – in quanto statuisce un collegamento indispensabile tra le Capitanerie di Porto della Direzione marittima ed i Comuni costieri, riconoscendo una sinergia essenziale per la tutela dei cittadini, nelle attività balneari e turistiche, per la salvaguardia dell'ambiente, ma soprattutto per lo sviluppo dell'economia marittima."

Da un punto di vista ambientale e paesaggistico, la fascia costiera della Campania è certamente una delle belle e suggestive del panorama nazionale e non solo. E' di fondamentale importanza, quindi, una corretta valorizzazione del territorio e di tutte le attività a vario titolo connesse con il mare. L'economia turistica balneare campana, per fare un esempio, è in continua espansione e l'intesa con l'ANCI assume particolare rilevanza per sostenere la spinta del settore, anche sotto l'aspetto programmatico e di gestione del territorio che interessa in particolare gli amministratori locali dei Comuni costieri."

"Abbiamo voluto questa iniziativa con la Direzione Marittima della Campania perché fondamentale per il rilancio del nostro territorio – ha dichiarato il presidente ANCI Campania, On. Domenico Tuccillo –. Tutela coste e sviluppo dell'economia del mare sono obiettivi prioritari e strategici su cui puntare concretamente per sfruttare l'enorme potenzialità della nostra regione. I Comuni devono essere al centro della riorganizzazione del sistema portuale, con un ruolo attivo nello sviluppo degli scambi marittimi. La politica deve sostenere l'enorme capacità di crescita dell'economia marittima, servono interventi mirati, sul piano della programmazione delle attività e degli investimenti; bisogna favorire la sinergia tra le istituzioni pubbliche interessate, investire sulle infrastrutture, sulla tecnologia, sulla logistica e sull'intermodalità, snellire procedure e processi decisionali, favorendo una migliore integrazione tra mondo imprenditoriale e tra sistema portuale. Questa di oggi è una intesa importante dal punto di vista istituzionale ma soprattutto da quello culturale. Una iniziativa che interessa direttamente decine di comuni costieri della regione e i comuni dell'entroterra a essi collegati. Tanti i risvolti applicativi dell'accordo che vedono il ruolo centrale dell'ANCI Campania nella valorizzazione delle peculiarità e delle vocazioni dei Comuni rivieraschi. Dobbiamo intraprendere tutte le azioni di settore necessarie ad affermare la centralità del nostro mare in tutte le programmazioni amministrative ed economiche".

Informazioni Marittime

10 milioni per il terminal container di Cagliari



Il Cagliari International Container Terminal (Cict) otterrà 10 milioni di euro di risorse per il rinnovo del parco gru di Porto Canale. Si tratta di vecchi fondi già contrattualizzati e sono stati sbloccati – rileva l'Ansa – tramite un intervento dell'assessorato della Programmazione sul ministero dello Sviluppo Economico e annunciate dal capo di Gabinetto della Regione Sardegna, Gianluca Serra.

Cict ha chiuso il 2017 con una flessione del 35 per cento. «Intendiamo lavorare per ottenere vantaggi localizzativi per le imprese, in modo da rendere più attrattivo il sito e potenziare le attività del Porto canale», ha detto Serra.

In queste prime settimane il terminal Contship ha completato una serie di operazioni phase-in e phase-out su navi Hapag Lloyd nel servizio MPS (Mediterranean Pacific Service) che collega Mediterraneo, Stati Uniti e America Centrale. Entro questo mese verranno effettuate altre due operazioni di questo tipo, sempre su MPS, sulle navi Halifax Express, Santa Regula, Kobe Express e Dusseldorf Express.

Stabile il traffico delle merci nel porto di Marsiglia Fos nel 2017

In crescita merci varie e rinfuse solide. Calo delle rinfuse liquide

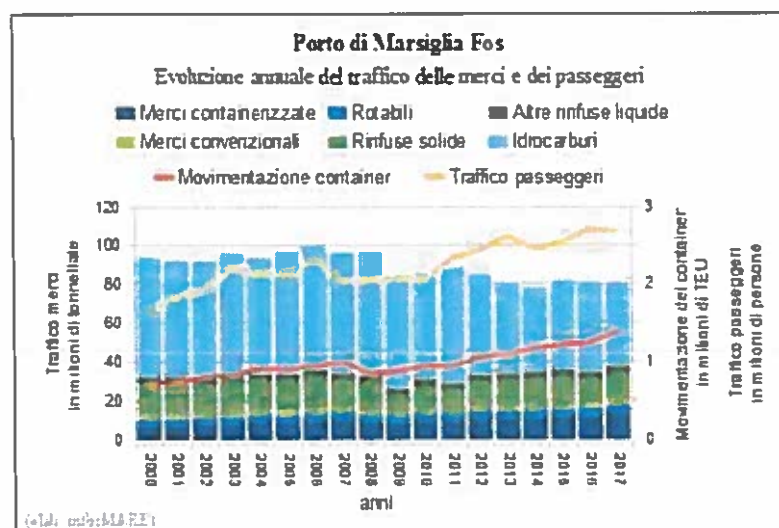
Lo scorso anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Marsiglia Fos è stato di 80,6 milioni di tonnellate, volume analogo a quello totalizzato l'anno precedente. Il risultato è frutto di un incremento dei volumi di traffico delle merci varie e delle rinfuse solide che hanno bilanciato il calo delle rinfuse liquide.

Nel settore delle merci varie il totale è stato di 20,4 milioni di tonnellate (+11%), di cui 13 milioni di tonnellate di merci in container (+10%), che sono state realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 1,4 milioni di teu (+10%), 4,7 milioni di tonnellate di rotabili (+14%), segmento nel quale sono stati movimentati 202mila rimorchi (+11%) e 199mila veicoli (+18%), e 2,7 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+19%).

Nel comparto delle rinfuse solide il totale è stato di 13,6 milioni di tonnellate (+5%), di cui 9,5 milioni di tonnellate di rinfuse siderurgiche (+8%), 400mila tonnellate di prodotti agroalimentari e quattro milioni di tonnellate di altre rinfuse secche.

Le rinfuse liquide sono diminuite del -5% attestandosi a 46,5 milioni di tonnellate, di cui 22,7 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-14%), 13 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+8%), 5,1 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto (-6%), 2,2 milioni di tonnellate di gas di petrolio liquefatto (+1%) e 3,5 milioni di tonnellate di altri carichi liquidi (+5%).

Nel settore dei passeggeri il traffico è stato di 2,7 milioni di persone (-1%), di cui 1,2 milioni di passeggeri dei traghetti (+7%), con incrementi particolarmente consistenti relativamente alle rotte con l'Algeria (+11%) e con la Corsica (+8%), e 1,5 milioni di crocieristi (-6%).



El puerto de Shanghai supera por primera vez los 40 millones de contenedores

El puerto de Shanghai registró un nuevo récord anual de tráfico al superar por primera vez los 40 millones de contenedores. La Infraestructura china movió 40,2 millones de unidades (teu) en el 2017, lo

que supone un incremento del 8,4% respecto al 2016. Esta cifra refrenda una vez más a Shanghai en el primer puesto mundial del ránking de tráfico de contenedores

Por lo que respecta al

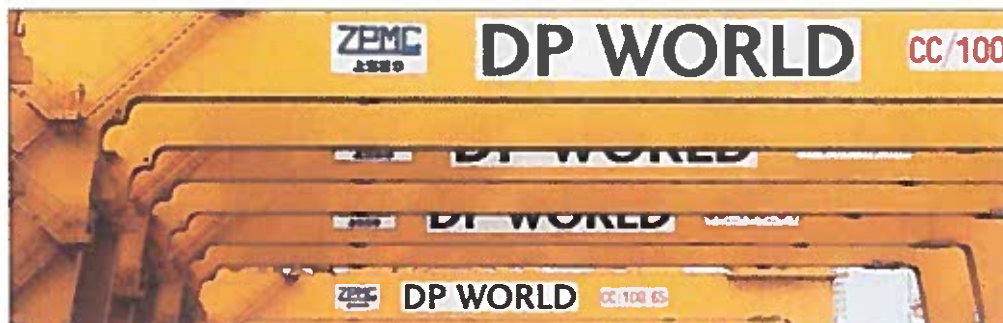
volumen total de mercancías, el puerto de Shanghai registró 560,9 millones de toneladas en el 2017, un crecimiento del 9,1% en comparación a los 514,1 millones de toneladas del 2016.



Shanghai continúa como primer puerto mundial de contenedores

Informazioni Marittime

India, Dp World investe tre miliardi in porti e terminal



Dp World Dubai **annuncia** di aver sottoscritto un accordo da 3 miliardi di dollari per formare una joint venture con l'indiana National Investment and Infrastructure Fund. L'obiettivo è quello di creare una piattaforma che investirà in porti e strutture logistiche in India, attraverso l'acquisizione di progetti di sviluppo relativi a scali marini e fluviali, oltre a corridoi di trasporto merci e terminal container. Dp World è presente in India da molti anni e attualmente opera nei terminal portuali di Mundra, Nhava Sheva, Kochi, Chennai, Visakhapatnam e Kulpi.

Porti, tra Anversa e Rotterdam mega-chiatte elettriche per il trasporto contenitori

Genova - Cinque grandi chiatte a propulsione elettrica cominceranno a trasportare container dal prossimo agosto fra i porti di Anversa e Rotterdam, in Olanda. Lo riferisce il quotidiano britannico Guardian. Le chiatte saranno costruite in Olanda dalla società Port Liner con fondi Ue e delle autorità portuali. Ognuno sarà lunga 52 metri e ampia 6,7 metri, e potrà portare 24 container da 20 piedi, fino a 425 tonnellate. Le dimensioni di queste «l'esla dei canali», come sono state ribattezzate, sono pensate per farle passare nelle acque interne e sotto i ponti di Olanda e Belgio. L'autonomia delle batterie sarà di 15 ore, e la ricarica avverrà con energia da fonti rinnovabili fornita dalla società Eneco. Le chiatte sono progettate per navigare senza equipaggio, ma i primi tempi avranno operatori a bordo, per testare la loro operatività in acque interne fra le più trafficate al mondo. L'utilizzo di queste imbarcazioni, a zero emissioni, permetterà di togliere 23.000 tir dalle strade. In un secondo momento, il produttore conta di varare altre 6 chiatte più grandi, lunghe 110 metri e in grado di portare 270 container, con 35 ore di autonomia. Queste nuove chiatte porterebbero a una riduzione delle emissioni di CO2 per 18.000 tonnellate all'anno.