

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
9 NOVEMBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Venezia:

"...**Stop gradi navi ...**"(The Medi Telegraph, Ansa, Informare, Il Messaggero Marittimo, Informazioni marittime, Ferpress)

Ravenna:

"...**Traffico merci in crescita nel primo ...**"(Informare)

Civitavecchia:

"...**indecisa ripresa le rinfusa...**" (Il Messaggero Marittimo)

Bari:

"...**il porto diventa 4.0...**" (Il Messaggero Marittimo, Il Nautilus, Brindisera, Puglia live)

Gioia Tauro:

"...**con Musumeci stop all'Authority...**" (Gazzetta del Sud, Nuova Cosenza)

Messina:

"...**Tremestieri, Approdi insabbiati...**"(Giornale di Sicilia)

Brindisi:

"...**Si è messa in sicurezza Favignana...**" (Ansa)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Stop grandi navi, Galletti: «Giusto un attraversamento sostenibile di Venezia»

Roma - Lo ha detto il ministro dell' Ambiente Gian Luca Galletti durante il question time alla Camera dei Deputati, parlando del transito delle grandi navi nei canali di San Marco e Giudecca di Venezia.



Roma - «Il mio Ministero in questi anni ha saputo valutare con il necessario rigore, sulla base dei pareri della Commissione Tecnica Via nazionale, le proposte presentate. Continuerà ad operare, assieme alle altre istituzioni competenti, con lo stesso livello di attenzione, avendo ben chiaro l'obiettivo principale: **un attraversamento sostenibile di Venezia** da parte delle grandi navi, che non pregiudichi ma anzi valorizzi ancor di più la straordinaria attrattiva di una città unica e ammirata in tutto il mondo». Lo ha detto il ministro dell' Ambiente **Gian Luca Galletti** durante il question time alla Camera dei Deputati, parlando del transito delle grandi navi nei canali di San Marco e Giudecca di Venezia.

«L'individuazione di vie di navigazione alternative - ha ribadito Galletti - ai canali di San Marco e Giudecca è necessaria e indispensabile per dare piena attuazione al decreto Clini-Passera del 2 marzo 2012. Proprio ieri, come è noto, si è riunito il Comitato interministeriale per Venezia. **È stata valutata, tra l'altro, la possibilità di riesaminare l'impianto del decreto stesso, laddove indica la necessità di individuare «vie di navigazione praticabili alternative»** al Canale Giudecca per il raggiungimento della Marittima, coinvolgendo anche altre aree comprese nell'ambito della circoscrizione demaniale marittima di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico

- segue

settentrionale che, nel contesto del nuovo assetto organizzativo delle attività portuali, appaiono oggi raggiungibili in piena sicurezza». «L'atto di indirizzo emerso, all'esito dell'incontro, rappresenta sicuramente - ha spiegato il ministro - un punto di equilibrio convincente tra la prioritaria tutela ambientale, lo sviluppo territoriale e l'attività imprenditoriale che contraddistingue Venezia. Ed è il frutto, io credo, di un ottimo lavoro congiunto da parte delle istituzioni interessate».

«La soluzione - ha concluso Galletti - adottata dal governo, condivisa con i principali Enti territoriali coinvolti, **è quella proposta dall'Autorità portuale secondo cui l'ingresso delle grandi navi non sarà più previsto dalla bocca di Porto del Lido ma avverrà dalla bocca di Porto Malamocco fermandosi a Marghera**, senza interferire con il traffico commerciale e consentendo alle attività di coesistere. In questa fase, in attesa che venga organizzato il Porto di Marghera, verranno messe in atto da parte dell'Autorità marittima una serie di azioni volte a fissare nuovi criteri oggettivi che tengano conto di tutte le variabili architettoniche, paesaggistiche e ambientali, allo scopo di preservare l'intero ecosistema della Laguna».

Grandi Navi: Clia, scelta Comitato protegge città e crociere

Compagnie si impegneranno per ingressi in Laguna in sicurezza



(ANSA) - VENEZIA, 8 NOV - Clia, l'associazione Internazionale dell'Industria Crocieristica, reputa positiva la decisione assunta ieri dal Comitato, poiché incontra il duplice obiettivo dell'industria crocieristica: la protezione a lungo termine del patrimonio rappresentato da Venezia e un futuro prospero per l'economia della città e di tutto l'Adriatico che è legata alla crocieristica. "Siamo soddisfatti - si legge in una nota - che le autorità abbiano confermato la fiducia che da tempo riponiamo nella percorribilità del Canale Vittorio Emanuele, così che si potrà consentire l'accesso alle navi più grandi evitando l'entrata dal Bacino di San Marco, come anche nella soluzione di Marghera in tempi più estesi. Siamo consapevoli che i prossimi cruciali passi dovranno essere sciolti prima della finalizzazione conclusiva del piano.

Facciamo appello alle autorità per essere sicuri che ciò avvenga in modo meticoloso e il più velocemente possibile. Come sempre, Clia e le compagnie associate - conclude la nota - saranno attivamente impegnate per assicurare che le crociere possano continuare ad entrare in sicurezza nella Laguna di Venezia e ad operare in tutto il mare Adriatico".

Informare

Per visitare Venezia i crocieristici dovranno sbarcare a Porto Marghera

Lo ha stabilito il Comitato. Boccia la soluzione del Contorta Sant'Angelo. Verranno esaminate le possibilità di approdo alla Stazione Marittima sempre attraverso la porta di Malamocco

A Venezia le grandi navi passeggeri non approderanno più alla Stazione Marittima passando davanti a San Marco, ma dovranno fare scalo a Porto Marghera. Questo è stato stabilito ieri nel corso del Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia, il cosiddetto "Comitatone", che si è riunito a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

È stata quindi definitivamente archiviata la soluzione del canale Contorta Sant'Angelo quale via d'accesso alla Stazione Marittima presentata nel 2014 dall'Autorità Portuale di Venezia (del [16 settembre](#) 2014). Invece il Comitato, con il suo atto di indirizzo, ha individuato "gli accosti per le Grandi Navi nella zona portuale di Marghera, Canale Nord Sponda Nord, con accesso attraverso la bocca di Malamocco e il canale di navigazione Malamocco-Marghera".

Inoltre ieri è stato concordato che nella fase transitoria, stimata in circa tre anni, al fine di "mitigare ulteriormente gli effetti della navigazione sul canale della Giudecca", l'Autorità Marittima "adotterà una ordinanza con la quale consolidare le limitazioni già oggi vigenti valutando la possibilità di definire un limite tecnicamente sostenibile".

Il Comitato ha anche evidenziato l'importanza della Stazione Marittima e la possibilità di adeguare al PRG già vigente, previa procedura di assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale se necessaria, e previa nuova analisi dei rischi, il Canale Vittorio Emanuele III per consentire, sempre attraverso la porta di Malamocco, l'accesso alla Stazione Marittima fino a limiti dimensionali che saranno determinati dalle verifiche dell'Autorità Marittima.

È stato anche specificato che sarebbe comunque utile riesaminare l'impianto del decreto Clini Passera, sulla scorta delle verifiche già compiute nel corso degli ultimi anni, circa la necessità di individuare "vie di navigazione praticabili alternative" al Canale Giudecca per il raggiungimento della Marittima.

Inoltre il Comitato ha autorizzato il riparto di finanziamenti previsti dalla legge Speciale per Venezia pari a 70 milioni di euro, di cui 20 milioni disponibili a breve (5 milioni per il 2016 e 15 milioni per il 2017), per i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino-Treporti.

«Dopo tanti mesi di studio e di lavoro molto serio - ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio - abbiamo trovato una soluzione vera. Via le grandi navi dalla Giudecca, dal bacino di San Marco, ci vuole una soluzione definitiva a regime. Le grandi navi arriveranno a Marghera, si fermeranno nel Canale Nord di Marghera. Non vi sono interferenze con il traffico commerciale, quindi le due attività possono coesistere. Abbiamo detto anche - ha precisato Delrio - che in questa fase transitoria, in attesa che il terminal di Marghera sia attrezzato, metteremo in campo una nuova determinazione della Autorità Marittima con nuovi criteri più oggettivi, che tenga conto di tutte le variabili architettoniche, paesaggistiche e ambientali per preservare al massimo la Laguna. Abbiamo anche detto di mantenere adeguatamente e di sfruttare

- segue

al massimo gli attuali canali esistenti, senza scavare nuovi canali, per consentire alla Marittima di continuare a funzionare bene e di svilupparsi. È possibile sviluppare il porto, far arrivare le crociere - ha concluso il ministro - senza per questo mettere a rischio il patrimonio di Venezia».

Alla riunione di ieri, oltre al ministro Delrio, hanno partecipato il ministro dei Beni culturali, Artistici e del Turismo, Dario Franceschini, il sottosegretario Economia e Finanze, Pier Paolo Baretta, il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, il sindaco di Mira, Marco Dori, il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia, il sindaco di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, il provveditore interregionale Roberto Linetti, segretario del Comitato, i rappresentanti dei Ministeri dell'Ambiente, dell'Istruzione, della Presidenza del Consiglio e del Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Soddisfazione per l'esito della riunione è stata espressa dal sindaco di Venezia: «le grandi navi - ha confermato Brugnaro - non passeranno più davanti a San Marco. Una soluzione condivisa dalla Regione del Veneto e dal governo che tiene conto dei lavoratori e dell'indotto che non potevamo perdere dando respiro serio al futuro delle navi da crociera a Venezia. È - ha sottolineato il sindaco - una vittoria dei cittadini veneziani, che hanno votato su questo tema».

Atto di indirizzo del Comitato le grandi navi a Porto Marghera

ROMA- «Dopo tanti mesi di studio e di lavoro molto serio abbiamo trovato una soluzione vera. Via le grandi navi dalla Giudecca, dal bacino di San Marco, ci vuole una soluzione definitiva a regime. Le grandi navi arriveranno a Marghera, si fermeranno nel canale Nord di Marghera» ha dichiarato il ministro Delrio durante il cosiddetto "Comitato" che si è tenuto al Mit. Martedì 7 Novembre, come previsto, c'è stata la tanto attesa riunione del Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia (il cosiddetto "Comitato"), guidato, su delega della Presidenza del Consiglio, dal ministro Graziano Delrio. Presenti il ministro dei Beni culturali, artistici e del Turismo, Dario Franceschini, il sottosegretario Economia e Finanze, Pier Paolo Baretta, il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, il sindaco di Mira, Marco Dori, il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia, il sindaco di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, il provveditore interregionale Roberto Linetti, segretario del Comitato, i rappresentanti dei ministeri dell'Ambiente, dell'Istruzione, della Presidenza del Consiglio e del Mit.

Delrio ha poi sottolineato che «non vi sono interferenze con il traffico commerciale quindi le due attività possono coesistere. Abbiamo detto anche che in questa fase transitoria, in attesa che il terminal di Marghera sia attrezzato, metteremo in campo una nuova determinazione della Autorità marittima con nuovi criteri più oggettivi, che tenga conto di tutte le variabili architettoniche, paesaggistiche e ambientali per preservare al massimo la Laguna. Abbiamo anche detto di mantenere adeguatamente e di sfruttare al massimo gli attuali canali esistenti, senza scavare nuovi canali, per consentire alla Marittima di continuare a funzionare bene e di svilupparsi. E' possibile sviluppare il porto, far arrivare le crociere, senza per questo mettere a rischio il patrimonio di Venezia».

Archiviata definitivamente quindi la soluzione Contorta-Sant'Angelo del 2014 per mancanza di presupposti, l'indicazione del ministro Delrio per conto del Governo, su cui ha trovato convergenza il Comitato con il suo atto di indirizzo, ha individuato «gli accosti per le grandi navi nella zona portuale di Marghera, Canale Nord Sponda Nord, con accesso attraverso la bocca di Malamocco e il canale di navigazione Malamocco-Marghera». Nella fase transitoria, stimata in circa tre anni, al fine di «mitigare ulteriormente gli effetti della navigazione sul canale della Giudecca, l'Autorità marittima adotterà una ordinanza con la quale consolidare le limitazioni già oggi vigenti valutando la possibilità di definire un limite tecnicamente sostenibile». E' stata affermata l'importanza della Stazione Marittima e la possibilità di adeguare al Prg già vigente, previa procedura di assoggettabilità a Via se necessaria, e previa nuova analisi dei rischi, il Canale Vittorio Emanuele III per consentire, sempre attraverso la porta di Malamocco, l'accesso alla Stazione Marittima fino a limiti dimensionali che saranno determinati dalle verifiche della Autorità marittima. Sarebbe comunque utile riesaminare l'impianto del decreto Clini Passera, sulla scorta delle verifiche già compiute nel corso degli ultimi anni, circa la necessità di individuare "vie di navigazione praticabili alternative" al Canale Giudecca per il raggiungimento della Marittima. Il Comitato ha inoltre autorizzato il riparto di finanziamenti previsti dalla legge Speciale per Venezia pari a 70 milioni, di cui 20 milioni disponibili a breve dopo l'incontro di martedì (5 milioni per il 2016 e 15 milioni per il 2017) per i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino-Treporti. Al termine dell'incontro, Delrio ha ringraziato tutti i componenti il Comitato per il lavoro di concertazione che ha consentito di condurre in porto una decisione che premia l'attraversamento sostenibile della Laguna, senza penalizzare una presenza turistica importante per Venezia.

Informazioni Marittime

Venezia, le grandi navi sbarcheranno nel futuro terminal di Marghera



Nel giro di 3-4 anni, al massimo entro il 2022, le grandi navi da crociera superiori alle 55 mila tonnellate non passeranno più per il canale della Giudecca e per il bacino di San Marco per approdare a Venezia ma andranno tutte a Marghera, dove verrà realizzato un nuovo terminal. Lo ha stabilito il "Comitatone" (Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia), riunitosi a Roma martedì al ministero dei Trasporti.

Per raggiungere il centro storico di Venezia, i passeggeri, a differenza del passato dove approdavano nel cuore della città, dovranno prendere degli shuttle dedicati. «A regime le grandi navi andranno tutte nel canale nord di Marghera», spiega il capo del dicastero dei Trasporti, Graziano Delrio, rassicurando che il traffico mercantile e crocieristico «possono coesistere in questa fase transitoria fino a quando il terminal di Marghera sarà attrezzato. Metteremo in campo una nuova determinazione dell'autorità Marittima per disciplinare il traffico temporaneo con nuovi criteri che tengano conto di tutte le variabili architettoniche paesaggistiche ambientali per preservare al massimo la Laguna. Continuiamo a studiare ed esplorare la possibilità di sfruttare gli attuali canali perché non se ne scavano di nuovi».

Fase transitoria fino al 2021/2022 La fase transitoria dovrebbe durare tre anni e mezzo, anche se il presidente del porto veneto precisa che la prima stagione crocieristica "stabile" sarà tra il 2021 e il 2022. Fino al 2018 le navi continueranno a passare per Giudecca. Dal 2019 nuove regole stabilite da specifiche ordinanze della Capitaneria disciplineranno le singole navi, a seconda delle dimensioni e quindi dell'impatto ambientale e paesaggistico. Archiviata quindi la soluzione Contorta-Sant'Angelo, [promossa da Paolo Costa](#) quando era presidente dall'Autorità portuale ma bocciata oggi dal Comitatore «per mancanza di presupposti». Gli accosti individuati dal governo sono ora quelli della zona portuale di Marghera, canale Nord-sponda-Nord, con accesso per la bocca di Malamocco-Marghera.

Navigabilità Vittorio Emanuele Il Comitatore ha anche studiato la navigabilità del canale Vittorio Emanuele, previa modifica del Piano Regolatore Generale del Comune ed eventuale Valutazione di Impatto Ambientale, «per consentire, sempre attraverso la porta di Malamocco, l'accesso alla stazione marittima fino a limiti dimensionali che saranno determinati dalle verifiche della Autorità marittima», si legge in una nota ministeriale.

All'ultima riunione del Comitatore hanno partecipato: il ministro dei Beni culturali, Dario Franceschini; il sottosegretario Economia e Finanze, Pier Paolo Baretta; il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia; il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro; il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro; il sindaco di Mira, Marco Dori; il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia; il sindaco di Cavallino-Treporti Roberta Nesto; il presidente del Sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale, Pino Musolino; il provveditore interregionale Roberto Linetti. Inoltre: il segretario del Comitato, rappresentanti dei ministeri dell'Ambiente, dell'Istruzione e dei Trasporti e della Presidenza del Consiglio.

Venezia: Moretto (Pd), soddisfazione per l'esito del vertice sulle Grandi navi

(FERPRESS) – Venezia, 8 NOV – “Soddisfazione per l'esito del vertice sulle Grandi navi”. Lo dichiara Sara Moretto, deputata del Partito democratico, commentando l'incontro tenutosi ieri presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

“L'immagine dei giganti del mare – spiega Moretto – che transitavano nel cuore della città ha scosso molti di noi. La politica, dopo anni di dibattiti, non poteva rimandare ancora questo problema. La soluzione trovata dal comitato interministeriale permetterà di salvaguardare la laguna, evitando lo scavo di nuovi canali, e di mantenere il settore crocieristico a Venezia, dotandolo anche di prospettive di sviluppo, visto l'indotto che ne deriva.

Per diventare completamente esecutiva, la decisione richiederà altri passaggi, fra i quali gli approfondimenti dell'Autorità portuale. Mi auguro che tutti questi atti arrivino a breve, così da risolvere in via definitiva una vicenda che richiede risposte immediate, ma che si trascina da troppo tempo”.

“Ringrazio in particolare il presidente dell'Autorità portuale Musolino. Il risultato di ieri è frutto anche del suo impegno alla ricerca di una soluzione concreta e realizzabile”, conclude Moretto.

Informare

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Ravenna è cresciuto del +4,7%

In aumento le rinfuse. Calo delle merci varie

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna ha segnato un rialzo del +4,7% essendo ammontato a 6,3 milioni di tonnellate rispetto a 6,0 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2016. Le merci allo sbarco sono state pari a 5,6 milioni di tonnellate (+10,2%) e quelle all'imbarco a 761mila tonnellate (-23,5%).

Complessivamente le merci varie hanno registrato una diminuzione del -12,5% scendendo a 2,4 milioni di tonnellate, di cui 315mila tonnellate di merci containerizzate (-45,9%) totalizzate con una movimentazione di container pari a 52.034 teu (-9,9%), 451mila carichi ro-ro (-3,8%) e 1,6 milioni di tonnellate di altre merci varie (-3,4%).

In crescita, invece, i traffici di rinfuse. Nel segmento dei carichi secchi il totale è stato di 2,8 milioni di tonnellate (+22,7%), di cui 1,4 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (+28,8%), 674mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+44,9%), 382mila tonnellate di cereali (-23,2%), 45mila tonnellate di carboni e ligniti (+38,2%), 5mila tonnellate di prodotti metallurgici (-67,5%) e 311mila tonnellate di altre rinfuse secche (+59,0%). Nel comparto dei carichi liquidi il totale è stato di quasi 1,2 milioni di tonnellate (+10,7%), di cui 457mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+7,3%), 212mila tonnellate di prodotti chimici (-6,7%), 150mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi e gas naturale (+14,6%), 51mila tonnellate di petrolio greggio (-69,4%) e 813mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+7,4%).

Nel terzo trimestre del 2017 il traffico crocieristico nel porto di Ravenna è stato di 26mila passeggeri (+6,7%).

Nei primi nove mesi di quest'anno lo scalo portuale ha movimentato un totale di 19,3 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -0,3% rispetto al periodo gennaio-settembre del 2016. Il traffico di importazione si è attestato a 16,6 milioni di tonnellate (+0,6%) e quello di esportazione a 2,7 milioni di tonnellate (-5,3%).

Nei primi nove mesi del 2017 le merci varie sono diminuite del -3,1% a 7,8 milioni di tonnellate, di cui 1,6 milioni di tonnellate di merci in container (-17,1%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 167.842 teu (-4,7%), 1,3 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (-2,9%) e quasi 4,9 milioni di tonnellate di altre merci varie (+2,5%).

Le rinfuse solide sono aumentate globalmente del +1,4% a 8,1 milioni di tonnellate, di cui 4,1 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (+16,1%), 1,7 milioni di tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+4,6%), 1,1 milioni di tonnellate di cereali (-30,8%), 187mila tonnellate di carboni e ligniti (+4,8%), 56mila tonnellate di prodotti metallurgici (+249,9%) e 1,0 milioni di tonnellate di altre rinfuse secche (-9,0%).

Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 3,4 milioni di tonnellate (+2,7%), di cui 1,3 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+2,4%), 655mila tonnellate di prodotti chimici (-8,9%), 444mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi e gas naturale (+1,5%), 158mila tonnellate di petrolio greggio (+60,9%) e 813mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+7,4%).

Nei primi nove mesi di quest'anno i crocieristi, per la quasi totalità in transito, sono stati 41mila (-0,4%).

A Civitavecchia in decisa ripresa le rinfuse solide le merci varie movimentate in colli, container, ro-ro

CIVITAVECCHIA - Nei primi nove mesi del 2017 si registrano dati positivi per l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. Nel porto di Civitavecchia, infatti, a fronte di una contrazione del 6,5% del traffico di prodotti energetici, carbone e prodotti raffinati, si verifica una decisa ripresa di tutte le altre tipologie di rinfuse solide + 10%, ed una ulteriore crescita dei traffici di merci movimentate in colli, ro-ro e auto nuove, merci in container, in sacconi, palletts, con un + 4%. Tra le rinfuse solide, in controtendenza rispetto agli ultimi anni, cresce del 43% il traffico di prodotti metallurgici, minerali e metalli, rispetto al 2016, così come il traffico di minerali grezzi cementi e calci + 12%, prodotti chimici + 14% e fertilizzanti + 26%. Dall'analisi dei dati emerge che le merci movimentate in colli si affermano quale principale segmento merceologico, pari a complessive 4,4 milioni di tonnellate, a fronte di 4 milioni di tonnellate di rinfuse solide e 4 milioni di tonnellate di rinfuse liquide, per un traffico complessivo, al 30 Settembre, di 12,4 milioni di tonnellate. Si tratta di un dato significativo che vede una progressiva affermazione di tipologie di traffico a basso impatto ambientale e ad alto valore aggiunto sia in termini di impresa che di lavoro. Anche il traffico di merci movimentate su mezzi pesanti si incrementa del 4% per un totale di 2,7 milioni di tonnellate e quasi 150 mila mezzi pesanti imbarcati e sbarcati. In crescita di oltre 40 mila unità anche il traffico di passeggeri di linea + 2,6% con un milione e 650 mila passeggeri mentre i crocieristi sono quasi 1,7 milioni con un + 2% di quelli in turn-around. Stabile il traffico nel porto di Fiumicino con quasi 2,6 milioni di tonnellate di prodotti raffinati, mentre nel porto di Gaeta si registra una netta ripresa dei traffici nel terzo trimestre con un + 26%. Nello scalo portino l'inversione di tendenza, rispetto al passato, è dovuta alla ripresa del traffico di prodotti raffinati e di carbone, oltre che della categoria "altre rinfuse solide" che al 30 Settembre cresce del 100%. A Gaeta, nel 2017, sono inoltre approdate dieci navi da crociera con circa 4.000 crocieristi. Nel complesso, nel network laziale, rispetto ai primi sei mesi dell'anno si registra una crescita delle principali categorie merceologiche: + 26% traffico complessivo, - 23% merci liquide, + 33% le merci solide, così da migliorare sensibilmente il saldo al 30 Settembre e lasciar ben sperare per l'ultimo trimestre dell'anno.

Porto di Bari diventa 4.0 per logistica e trasporti

BARI - Tra i primi in Italia, il porto di Bari sarà dotato di tecnologia 5G. E' il frutto di un progetto che ha tra i protagonisti l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, i Comuni di Bari e Matera, oltre al ministero dello Sviluppo economico. Il bando se lo è aggiudicato un consorzio formato da Tim, Fastweb e Huawei. Nell'iniziativa - informa una nota dell'Adsp - sono coinvolti numerosi partner di eccellenza, tra cui sette centri universitari e di ricerca, 34 grandi imprese e undici pubbliche amministrazioni. Si tratta di un progetto ambizioso che prevede un investimento di 60 milioni di euro in quattro anni. Pioniera di quest'iniziativa, assieme a Bari, la Capitale Europea della Cultura 2019, Matera, dove la nuova tecnologia permetterà di ricostruire in 3D i siti archeologici e i musei, con visite virtuali ai "sassi". «Grazie a questa iniziativa - sottolinea il presidente dell'AdSp, Ugo Patroni Griffi - riusciremo a elevare ulteriormente i livelli di sicurezza, attraverso un controllo degli accessi sempre più capillare. Benefici che si potranno riscontrare, anche, nella logistica per le operazioni di carico e scarico che saranno automatizzate». «D'intesa con il sindaco Antonio Decaro abbiamo voluto partecipare al bando per avviare un processo di trasformazione digitale del territorio che, al termine della sperimentazione, potrà comunque continuare a beneficiare degli asset tecnologici e delle competenze sviluppate » ha concluso Patroni Griffi. Gli utilizzi in porto della soluzione di internet of the things (gli oggetti che si rendono riconoscibili e acquisiscono intelligenza comunicando dati su se stessi e accedendo a informazioni aggregate da parte di altri) saranno molteplici e si incardineranno in un lungo processo di innovazione tecnologica già avviato dall'Ente portuale volto a rendere lo scalo adriatico sempre più efficiente e dinamico. L'hashtag ufficiale per seguire la sperimentazione su Twitter è #BariMatera5G. Si inizia nel mese di Giugno 2018, il completamento è previsto entro il 2019.

Il Nautilus

Il porto di Bari diventa 4.0: logistica e trasporti saranno gestiti più efficientemente



BARI – Tra i primi in Italia, il porto di Bari sarà dotato di tecnologia 5G. E' il frutto di un progetto che ha tra i protagonisti: l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il Comune di Bari, il Comune di Matera, il Ministero dello Sviluppo Economico. Il bando se lo è aggiudicato un consorzio formato da TIM, Fastweb e Huawei.

Nell'iniziativa sono coinvolti numerosi partner di eccellenza, tra cui 7 centri universitari e di ricerca, 34 grandi imprese e 11 pubbliche amministrazioni. Si tratta di un progetto ambizioso che prevede un investimento di 60 milioni di euro in 4 anni.

Pioniera di questa iniziativa, assieme a Bari, la Capitale Europea della Cultura 2019, Matera, dove la nuova tecnologia permetterà di ricostruire in 3D i siti archeologici e i musei, con visite virtuali ai "sassi".

"Grazie a questa iniziativa- sottolinea il presidente Ugo Patroni Griffi- riusciremo a elevare ulteriormente i livelli di sicurezza, attraverso un controllo degli accessi sempre più capillare. Benefici che si potranno riscontrare, anche, nella logistica per le operazioni di carico e scarico che saranno automatizzate." "D'intesa con il sindaco Antonio Decaro- conclude il presidente- abbiamo voluto partecipare al bando per avviare un processo di trasformazione digitale del territorio che, al termine della sperimentazione, potrà comunque continuare a beneficiare degli asset tecnologici e delle competenze sviluppate."

Gli utilizzi in porto della soluzione di internet of the things (gli oggetti che si rendono riconoscibili e acquisiscono intelligenza comunicando dati su se stessi e accedendo a informazioni aggregate da parte di altri) saranno molteplici e si incardineranno in un lungo processo di innovazione tecnologica già avviato dall'Ente portuale volto a rendere lo scalo adriatico sempre più efficiente e dinamico.

L'hashtag ufficiale per seguire la sperimentazione su Twitter è #BariMatera5G.

Si inizia nel mese di giugno 2018, il completamento è previsto entro il 2019.

Il porto di Bari diventa 4.0: logistica e trasporti saranno gestiti più efficientemente

Tra i primi in Italia, il porto di Bari sarà dotato di tecnologia 5G. E' il frutto di un progetto che ha tra i protagonisti: l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il Comune di Bari, il Comune di Matera, il Ministero dello Sviluppo Economico. Il bando se lo è aggiudicato un consorzio formato da TIM, Fastweb e Huawei.

Nell'iniziativa sono coinvolti numerosi partner di eccellenza, tra cui 7 centri universitari e di ricerca, 34 grandi imprese e 11 pubbliche amministrazioni. Si tratta di un progetto ambizioso che prevede un investimento di 60 milioni di euro in 4 anni.

Pioniera di questa iniziativa, assieme a Bari, la Capitale Europea della Cultura 2019, Matera, dove la nuova tecnologia permetterà di ricostruire in 3D i siti archeologici e i musei, con visite virtuali ai "sassi".

"Grazie a questa iniziativa- sottolinea il presidente Ugo Patroni Griffi- riusciremo a elevare ulteriormente i livelli di sicurezza, attraverso un controllo degli accessi sempre più capillare. Benefici che si potranno riscontrare, anche, nella logistica per le operazioni di carico e scarico che saranno automatizzate." "D'intesa con il sindaco Antonio Decaro- conclude il presidente- abbiamo voluto partecipare al bando per avviare un processo di trasformazione digitale del territorio che, al termine della sperimentazione, potrà comunque continuare a beneficiare degli asset tecnologici e delle competenze sviluppate."

Gli utilizzi in porto della soluzione di internet of the things (gli oggetti che si rendono riconoscibili e acquisiscono intelligenza comunicando dati su se stessi e accedendo a informazioni aggregate da parte di altri) saranno molteplici e si incardineranno in un lungo processo di innovazione tecnologica già avviato dall'Ente portuale volto a rendere lo scalo adriatico sempre più efficiente e dinamico.

L'hashtag ufficiale per seguire la sperimentazione su Twitter è #BariMatera5G.

Si inizia nel mese di giugno 2018, il completamento è previsto entro il 2019.

Il porto di Bari diventa 4.0: logistica e trasporti saranno gestiti più efficientemente



Tra i primi in Italia, il porto di Bari sarà dotato di tecnologia 5G. E' il frutto di un progetto che ha tra i protagonisti: l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il Comune di Bari, il Comune di Matera, il Ministero dello Sviluppo Economico. Il bando se lo è aggiudicato un consorzio formato da TIM, Fastweb e Huawei.

Nell'iniziativa sono coinvolti numerosi partner di eccellenza, tra cui 7 centri universitari e di ricerca, 34 grandi imprese e 11 pubbliche amministrazioni. Si tratta di un progetto ambizioso che prevede un investimento di 60 milioni di euro in 4 anni.

Pioniera di questa iniziativa, assieme a Bari, la Capitale Europea della Cultura 2019, Matera, dove la nuova tecnologia permetterà di ricostruire in 3D i siti archeologici e i musei, con visite virtuali ai "sassi".

"Grazie a questa iniziativa- sottolinea il presidente Ugo Patroni Griffi- riusciremo a elevare ulteriormente i livelli di sicurezza, attraverso un controllo degli accessi sempre più capillare. Benefici che si potranno riscontrare, anche, nella logistica per le operazioni di carico e scarico che saranno automatizzate." "D'intesa con il sindaco Antonio Decaro- conclude il presidente- abbiamo voluto partecipare al bando per avviare un processo di trasformazione digitale del territorio che, al termine della sperimentazione, potrà comunque continuare a beneficiare degli asset tecnologici e delle competenze sviluppate."

Gli utilizzi in porto della soluzione di internet of the things (gli oggetti che si rendono riconoscibili e acquisiscono intelligenza comunicando dati su se stessi e accedendo a informazioni aggregate da parte di altri) saranno molteplici e si incardineranno in un lungo processo di innovazione tecnologica già avviato dall'Ente portuale volto a rendere lo scalo adriatico sempre più efficiente e dinamico.

L'hashtag ufficiale per seguire la sperimentazione su Twitter è #BariMatera5G.

Si inizia nel mese di giugno 2018, il completamento è previsto entro il 2019.

Porto di Gioia Tauro

Dieni: con Musumeci stop all' Authority

Domenico Latino GIOIA TAURO Cosa c'entra l'elezione di Nello Musumeci (centrodestra) a presidente della Regione Siciliana con il porto di Gioia Tauro? E perché mai l'esito del voto isolano dovrebbe influenzare il futuro dello scalo?

Lo spiega la deputata del M5S, Federica Dièni, all'indomani della sconfitta del candidato grillino Giancarlo Cancellieri ad opera dell'ex presidente della Provincia di Catania.

La Dièni si scaglia innanzitutto contro i "dem", sostenendo che «se il futuro del porto di Gioia Tauro è sempre più incerto è a causa dell'ignavia e dell'indolenza di un Pd indeciso a tutto», per poi snocciolare la sua teoria: «La vittoria di Musumeci - spiega la parlamentare - complica la riorganizzazione del sistema portuale calabrese e siciliano e renderà quasi impossibile una nomina condivisa del presidente dell'Autorità che include Gioia Tauro e Messina. Detto in soldoni Musumeci, spalleggiato dai gruppi di interesse peloritani, non metterà mai il suo visto alla designazione dell'attuale assessore regionale calabrese Francesco Russo, tecnico di una giunta Pd ormai da mesi in predicato di assumere l'incarico».

Per la Dièni, il punto sta proprio qui: «Malgrado il tempo a disposizione - continua - il Pd che governa Stato e Regione non è riuscito a far uscire il sistema portuale dallo stallo in cui si trova e a dare a Gioia Tauro il ruolo preminente che gli spetta, data la sua posizione strategica nel Mediterraneo».

Con l'ascesa di Musumeci, insomma, assisteremo alle solite battaglie campanilistiche con Messina che si opporrà all'accorpamento, o che ne rivendicherà la guida, e all'intero sistema portuale calabrese che dovrà essere rivisto e, giocoforza, ridimensionato».

Più che del nuovo governatore siciliano, dunque, la responsabilità di un tale stato di cose sarebbe proprio del partito di Renzi, secondo la deputata «incapace di dare seguito alle sue stesse direttive e di determinare quello slancio del sistema portuale da tutti auspicato. La situazione - conclude Federica Dièni - è grave ed è arduo, oggi, immaginare per Gioia Tauro un futuro migliore. E mentre Renzi, Delrio e Oliverio si preoccupano solo di trovare il modo di non essere travolti alle prossime elezioni politiche, l'infrastruttura che potrebbe trainare l'intera economia regionale rimane senza una governance e langue in un limbo da cui sarà difficile tirarla fuori».

Dieni "Futuro del porto di Gioia a rischio per inattività del Pd"

Dieni "Futuro del porto di Gioia a rischio per inattività del Pd" Dieni "Futuro del porto di Gioia a rischio per inattività del Pd" 08 nov 17 "Il futuro del porto di Gioia Tauro è sempre più incerto a causa dell' inattività e dell' indolenza di un Pd indeciso a tutto". È quanto sostiene, in una dichiarazione, la deputata del M5S Federica Dieni. "La vittoria di Musumeci alle ultime regionali siciliane, come rilevato dai più attenti osservatori - prosegue la parlamentare - complica la riorganizzazione del sistema portuale calabrese e siciliano e renderà quasi impossibile una nomina condivisa del presidente dell' Autorità che include Gioia Tauro e Messina. Detto in soldoni, significa che Musumeci, spalleggiato dai gruppi di interesse peloritani, non metterà mai il suo visto alla designazione dell' attuale assessore regionale calabrese Francesco Russo, tecnico di una giunta Pd ormai da mesi in predicato di assumere l' incarico". "Proprio qui - afferma ancora Federica Dieni - sta il punto: malgrado il tempo a disposizione, il Pd che governa Stato e Regione non è riuscito a far uscire il sistema portuale dallo stallo in cui si trova e a dare a Gioia Tauro il ruolo preminente che gli spetta, data la sua posizione strategica nel Mediterraneo. Con l' ascesa di Musumeci, insomma, assisteremo alle solite battaglie campanilistiche con Messina che si opporrà all' accorpamento, o che ne rivendicherà la guida, e l' intero sistema portuale calabrese che dovrà necessariamente essere rivisto e, giocoforza, ridimensionato. Più che del nuovo governatore siciliano, la responsabilità di un tale stato di cose sarebbe proprio del partito di Renzi, incapace di dare seguito alle sue stesse direttive e di determinare quello slancio del sistema portuale da tutti auspicato. La situazione è grave ed è arduo, oggi, immaginare per Gioia Tauro un futuro migliore della situazione attuale. E mentre Renzi, Delrio e Oliverio si preoccupano solo di trovare il modo di non essere travolti alle prossime elezioni politiche, l' infrastruttura che potrebbe trainare l' intera economia regionale rimane senza una governance e langue in un limbo da cui sarà difficile tirarla fuori".

½ RIPRODUZIONE RISERVATA.

PORTO. Ancora disagi per i mezzi pesanti, costretti a code più lunghe per raggiungere la zona rossa d' imbarco. La Confals: «Bastano poche raffiche per andare in tilt»

Approdi insabbiati, Tremestieri funziona a metà

Le mareggiate e il forte vento di Scirocco hanno reso inservibile uno scivolo, sull' altro si procede a senso unico alternato

L' insabbiamento delle invasature di ingresso di Tremestieri ha reso necessario l' intervento della Capitaneria di porto, che ha disposto l' impiego alternativo degli scivoli.

Rita Serra OOO Disagi per i mezzi pesanti che si imbarcano dal porto di Tremestieri. I due approdi parzialmente insabbiati da martedì pomeriggio, dopo il maltempo delle ore precedenti, funzionano a metà con un solo scivolo praticabile e quindi con attese molto più lunghe per raggiungere la zona rossa d' imbarco.

L' insabbiamento delle invasature di ingresso ha reso necessario l' intervento della Capitaneria di porto, la quale con apposita ordinanza (13/2017) firmata dal comandante Nazzareno Laganà, ha disposto l' impiego alternativo degli scivoli che comunque rimarranno aperti. A seguito del sopralluogo, condotto ieri in mattinata dagli ufficiali della Capitaneria, è stata accertata la presenza di quantitativi di sabbia, trascinata dalle mareggiate e dal forte vento, nello specchio d' acqua prospiciente l' ingresso degli approdi e in particolare in prossimità della testata del molo di sopraflutto che da sempre rappresenta la parte più sensibile dell' approdo, in quanto maggiormente esposta al rischio di

insabbiamenti specialmente dopo una forte sciroccata. L' arrivo della brutta stagione ha messo immediatamente k.o. l' approdo della zona sud, costruito come un' infrastruttura d' emergenza in attesa del nuovo porto che presto vedrà la luce a Tremestieri. L' ordinanza portuale, prevede testualmente che dalle diciassette di martedì, tutti i mezzi che fruiranno del servizio di traghettamento, presso gli approdi, dovranno procedere con estrema cautela e con l' obbligo di transitare in modo alternato sia all' ingresso che all' uscita del porto.

«Tutto ciò - specifica la Capitaneria - dovrà avvenire indipendentemente dallo scivolo di ormeggio». I mezzi che utilizzeranno lo scivolo due, potranno imbarcarsi ed effettuare le manovre necessarie solo se l' altro svincolo, il numero uno, sarà libero. Inoltre per gli stessi motivi, sarà necessario osservare una distanza di sicurezza non inferiore ai 25 metri, dalla testata insabbiata del molo di sopraflutto. Le operazioni saranno controllate dal personale della società portuale Comet che ha in gestione gli approdi. Coloro che non rispetteranno l' ordinanza saranno puniti, tranne che il fatto non costituisca un diverso e più grave reato o illecito amministrativo. Il concentramento dei mezzi su un solo invaso, naturalmente nelle ore di maggiore traffico dei camion, genererà inevitabili disagi facendo registrare attese più lunghe per raggiungere gli approdi e imbarcarsi.

«Siamo alle solite - commenta Antonino Di Mento, segretario regionale di Fast Confals - bastano poche raffiche di vento per mettere a rischio la funzionalità di un porto già monco, purtroppo nato sotto una cattiva stella». La speranza di porre fine ai continui disservizi generati dai limiti strutturali degli approdi d' emergenza, è riposta sul nuovo porto i cui lavori sono stati da poco consegnati dal Comune, stazione appaltante, all' impresa aggiudicataria, la Coedmar di Venezia, che conta di poter completare l' opera, attesa da oltre vent' anni, nell' arco dei prossimi mesi assegnando all' attracco di Tremestieri, il ruolo di principale molo cittadino. (*RIsE*)

Porti: Regione Sicilia, sì a messa in sicurezza Favignana

Lavori per 42 milioni



(ANSA) - PALERMO, 8 NOV - Approvato dalla Regione il progetto definitivo dei lavori di messa in sicurezza del porto di Favignana (Tp) per un importo di 42 milioni di euro. Prevista anche la realizzazione di una diga foranea di 21 metri di larghezza e 500 metri di lunghezza. "E' un risultato importantissimo - ha detto il sindaco Giuseppe Pagoto al Giornale di Sicilia - organizzeremo un incontro con i cittadini per descrivere il progetto". Pronti anche per i porti di Marettimo e Levanzo in modo da creare una efficiente rete ricettiva turistica in tutte le isole Egadi.

La riflessione

Traguardo logico da cui passa il futuro

È incredibile, in terra di Sicilia, vedere come il destino di un comune, possa intrecciarsi - a costo di restare stritolato - con le sorti spesso ingrato degli appalti, con le paludi pluridecennali in cui finiscono le opere. Infrastrutture più meno grandi, che furono pensate per favorire lo sviluppo.

Nei mesi in cui il porto turistico di Capo d'Orlando accende la speranza di un ulteriore sviluppo legato al mare, lo storico "Porto dei Nebrodi" di S. Agata Militello, commerciale, peschereccio, passeggeri e diportistico, iter iniziato fin dal 1975, è giunto al bivio finale. Sullo scacchiere si colgono le ragioni sacrosante della legge e quelle altrettanto serie del completamento della più grande incompiuta portuale dei Nebrodi. Del rischio, dopo 42 anni, di perdere i fondi e il treno. Il cittadino santagatese è inerme, sta sullo sfondo, sembra un puntino, eppure, è solo il suo futuro a dare un senso a tutto questo. (a. l.)

Sant' Agata, la grande infrastruttura tra la sentenza che ha annullato la cessione del ramo d'azienda e la scadenza ultima europea del 2020

Porto dei Nebrodi, incompiuta al bivio finale

A breve il suggello dell' iter, l' impresa chiamata dall' Amministrazione a dare garanzie sui lavori

Giuseppe Romeo Sant' Agata Militello Come fosse un gigante dormiente, attende inerme da un un decennio di risvegliarsi dal suo letargo. Lo guardi, ci giri intorno, ci passi dentro e percepisci chiaramente quanto la sua ultimazione ed entrata a pieno regime cambierebbero volto e destino non solo di una città ma di un territorio.

Del resto, non a caso, lo chiamarono il "Porto dei Nebrodi".

Una delle più grandi infrastrutture marittime siciliane, con i suoi 521 mila e più metri quadri di estensione, per uno specchio d' acqua che supera i 386 mila metri quadri, per 1094 posti barca, locali commerciali, spazi verdi, servizi recettivi e per le attività nautiche. Un appalto da 42 milioni di quadro economico. Connotazione turistica, diportistica e passeggeri, anima peschereccia e finalità commerciali destinate a convivere nel grande bacino santagatese, fonte di sviluppo e lavoro. Obiettivi rimasti scritti, però, solo su carta. Aspettative la cui grandezza viene eguagliata solo dall' altrettanta enorme mole di faldoni, carte bollate e fascicoli giudiziari tra cui il cantiere è rimasto "imprigionato".

La determinazione e l' impegno del responsabile unico del procedimento, l' ing.

Basilio Ridolfo, e gli intendimenti annunciati dell' Amministrazione comunale, dopo l' ultima pronuncia del Tribunale delle imprese di Palermo sulla nullità della cessione del ramo d' azienda tra Si.Gen.Co, vincitrice dell' appalto, e Cogip, titolare del contratto, indicano quella che potrebbe essere la fine del "percorso accidentato" per giungere all' agognato avvio dei lavori. "Siamo davvero ai dettagli per la chiusura della fase di verifica del progetto esecutivo", afferma Ridolfo che un anno fa affidò l' incarico alla Rina Check di Genova. «A giorni la società mi ha garantito l' ultimazione delle verifiche e l' invio del verbale che mi consentirà la validazione del progetto per la successiva approvazione della delibera in via amministrativa e la consegna del cantiere. Siamo attraversando una fase delicatissima - prosegue Ridolfo - per questo è necessario muoversi con cautela tenendo ben presente l' obiettivo primario della tutela dell' interesse pubblico di realizzazione dell' opera».

Ma i tempi della giustizia, nei vari gradi di giudizio talora non collimano con quelli dell' interesse

- segue

pubblico che, nel caso specifico, è rappresentato dalla necessità di realizzare l'opera e spendere i fondi entro la data ultima del 2020. La volontà di proseguire l'iter è stata manifestata il mese scorso dal Comune.

«Seppure è vero che il Tribunale di Palermo ha dichiarato nulla la cessione del ramo di azienda tra Sigenco e Cogip - ha precisato il sindaco Sottile - tale sentenza non ha efficacia esecutiva e, quindi, l'amministrazione potrà porla a fondamento di un atto di autotutela finalizzato alla caducazione del contratto e dell'interpello della seconda classificata, Condotte d'Acqua Spa, solo se ulteriori ritardi nell'inizio dei lavori dovessero far configurare un interesse concreto ed attuale al ripristino della legalità presumibilmente violata.

Se, invece, l'impresa dovesse garantire, così come ha manifestato, attraverso un cronoprogramma adeguato, di essere nelle condizioni di completare l'opera entro i termini necessari per non perdere il finanziamento - ha concluso - l'amministrazione non ha nessuna ragione per bloccare l'iter che il Rup ha dichiarato di essere in grado di portare avanti».

Avanti dunque con la Cogip che, da parte sua, sembrerebbe comunque intenzionata a presentare appello. Anche negli ultimi giorni i contatti tra Ridolfo e i responsabili della ditta pare siano stati frequenti. L'impresa è chiamata a dimostrare di essere in grado di condurre in porto, nel vero senso della parola, l'opera, e presentare le opportune garanzie previste dal contratto.

Nel frattempo verifica e validazione del progetto dovrebbero essere cosa fatta e non resterebbe altro da fare che spalancare i cancelli del cantiere e lasciar posto a scavatori, ruspe e betoniere. Saranno i soli rumori in grado di risvegliare il gigante dormiente. Quel giorno, quando sarà, per Sant'Agata e i Nebrodi, mai caos sarà stato più soave.

Gli spedizionieri svizzeri: «Il Northern Range meglio dell'Italia» / INTERVISTA

Genova - Pesano scarsa frequenza dei servizi marittimi, mancanza di treni diretti e costi eccessivi.



Genova - Gli spedizionieri svizzeri, riuniti in Spedlogswiss, potrebbero essere clienti dei porti italiani, ma guardano ancora con maggiore interesse al Northern Range. I motivi sono spiegati da Tom Odermatt, direttore dell'Ufficio spedizioni e dogane dell'associazione.

Quanti dipendenti hanno le 330 aziende di Spedlogswiss, associazione degli spedizionieri elvetici?

«Stimiamo - risponde Odermatt - tra 25 e 30 mila dipendenti. Il numero dei dipendenti è legato alla situazione economica. La Svizzera dipende dal commercio con l'estero. La nostra industria opera con margini molto bassi. Pertanto, il numero di dipendenti varia molto poco. Attualmente registriamo una crescita dei volumi trasportati e movimentati».

Quali sono i porti italiani più utilizzati dagli operatori svizzeri? Avete dati statistici?

«Principalmente i porti liguri di Genova e La Spezia. Trieste e Venezia non sono importanti per motivi geografici e di collegamenti ferroviari».

Anche a Malta le banchine puntano tutto sul digitale

Genova - I terminal Freeport investono in tecnologia: «Più efficienza».

Genova - I terminal Freeport di Malta intendono consolidare il loro ruolo nel Mediterraneo puntando su una sempre più forte modernizzazione e su un'alta tecnologia delle infrastrutture.

Già hub di riferimento nel Mediterraneo e in Europa per quanto riguarda l'attività di trasbordo merci, **i terminal maltesi hanno deciso di sottoporsi ad un significativo miglioramento tecnologico su larga scala**, implementando il sistema operativo e adottando il cosiddetto "Navis N4", proprio allo scopo di dare ancora più impulso alla propria competitività, sviluppandola e consolidandola nel medio-lungo periodo.

Informare

Nel terzo trimestre i terminal portuali di ICTSI hanno movimentato 2,3 milioni di container (+5,6%)

Nei primi nove mesi del 2017 il traffico è stato di 8,7 milioni di teu (+11,7%)

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico containerizzato movimentato nei terminal portuali che fanno capo al gruppo filippino International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) è stato pari a quasi 2,3 milioni di teu, con una progressione del +5,6% rispetto a 2,2 milioni di teu nel periodo luglio-settembre del 2016. Il traffico nei terminal asiatici del gruppo è stato di 1,2 milioni di teu (+7,9%), quello movimentato nei terminal nelle Americhe di 692mila teu (-7,8%) e il traffico nei terminal di ICTSI in Europa, Medio Oriente ed Africa di 381mila teu (+31,0%).

Nel terzo trimestre del 2017 i ricavi generati da queste attività portuali sono ammontati complessivamente a 314mila teu (-10,7%). Il gruppo ha archiviato il periodo con un EBITDA di 145,1 milioni di dollari (+9,2%), un utile operativo di 99,2 milioni di dollari (+13,0%) ed un utile netto di 53,0 milioni di dollari (-8,9%).

Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico nei terminal del gruppo ha totalizzato 8.7 milioni di teu (+11,7%), di cui 4,5 milioni di teu movimentati in Asia (+11,2%), 3,0 milioni di teu nelle Americhe (+9,7%) e 1,1 milioni di teu in Europa, Medio Oriente ed Africa (+20,0%).

Nel periodo gennaio-settembre del 2017 i ricavi prodotti dalle attività portuali si sono attestati a 918,3 milioni di dollari (+10,0%). L'EBITDA è risultato pari a 434,9 milioni di dollari (+11,4%) e l'EBIT a 305,6 milioni di dollari (+8,9%). ICTSI ha chiuso il periodo con un utile netto di 168,1 milioni di dollari (-11,5%).

A Saqr Port (Emirati arabi) nuovo terminal di Hutchison

SAQR PORT - Sono iniziate le operazioni presso il nuovo terminal da 350.000 teu di Hutchison Ports situato nel nord degli Emirati Arabi Uniti (Eau). Hutchison Ports ha siglato un accordo per la concessione di 25 anni a Saqr Port, situato nell'emirato di Ras al Khaimah (Rak), a Rak si trova una delle maggiori industrie di ceramica del mondo, Rak Ceramics, ma hanno sede in questo emirato anche industrie farmaceutiche, del vetro, del cemento. «Tutte queste industrie adesso possono trarre vantaggio da una rotta marittima meno congestionata e da un più sostenibile trasporto multimodale verso Jebel Ali e oltre» ha detto Eric Ip, direttore di Hutchison Ports Group. «Inoltre - ha continuato Ip – gli autotrasportatori locali avranno a disposizione un tragitto più breve che consentirà loro di effettuare più viaggi ogni giorno».

La nuova struttura ha quattro gru a disposizione ed opererà sotto il nome di Hutchison Rak: essa dispone di una banchina di 800 metri, fondali a 12 metri ed un piazzale di 20 ettari. Il porto è situato a 25 km dal centro di Rak City ed è vicino alla Rak Maritime City Free Zone ed alle zone industriali di Al Hamra e Al Ghail.

Consegnata «Mol Truth» fullcontainer da 20mila teu

HIROSHIMA - La mega portacontaineri "MOL Truth" è stata consegnata lo scorso 31 Ottobre dai cantieri giapponesi Imabari Shipbuilding's Saijo alla compagnia Mitsui O. S. K. Lines, Ltd. Si tratta della prima porta containeri con capacità superiore ai 20.000 teu ad essere costruita in Giappone e la quinta unità di una serie di sei navi da 20.000 teu gestite da MOL. La "MOL Truth" è lunga 400 metri e larga 58,5 ed ha una capacità di carico pari a 20.182 teu con una portata lorda di 189.766 tonnellate. La nuova mega nave sarà impiegata nel traffico Asia - Nordeuropa nell'ambito di "The Alliance" composta come noto da Nyk, Mol, K Line, Yang Ming e Hapag-Lloyd (insieme ad Uasc). Grazie alle sue caratteristiche tecniche la nuova unità è in grado di ridurre le emissioni di CO2 del 25-30% per contenitore rispetto alle unità da 14.000 teu della Mol; inoltre, il design della nave consente anche la sua conversione al Lng. La consegna della sesta ed ultima unità della serie è prevista per il prossimo Gennaio da parte di Imabari Shipbuilding's Marugame Shipyard.