



Dai Porti:

Trieste:

"...più treni per Rotterdam ..."(Ansa, Ferpress)

"...Bolzonello, crescita traffici opportunità Fvg..."(Ansa)

Venezia:

"...primo posto in Italia ranking ..."(Ansa, Il Nautilus, La Repubblica)

Genova:

"...Aponte e Delrio, il patto per il porto..."(Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Gravi perdite per l'autotrasporto..."(Corriere Marittimo)

Ravenna:

"...fare sistema tra i porti dell'Adriatico ..."(Ferpress, Il Nautilus)

Civitavecchia:

"...buona tenuta dei traffici..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...presentazione accordo con il Banco di Napoli..." (L'Informatore Navale, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Salerno:

"...Cantiere porta Ovest..."

(Corriere Marittimo, Informazioni Marittime, Ferpress)

Brindisi:

"...Approdi turistici: rapporto Concessorio..." (Il Nautilus)

Cagliari:

"...Zona franca da inizio 2018..."(Ansa, Il sole 24 Ore)

Messina:

"...Nuovo Prg del Porto..."(Gazzetta del Sud)

"...Tremestieri, consegna del progetto vicina..."(Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Porti: D'Agostino, Trieste e Koper più treni che Rotterdam

Ruolo Napa fondamentale

(ANSA) - TRIESTE, 10 NOV - "Il numero dei treni intermodali che 'fanno' settimanalmente i porti di Trieste (200) e Koper (Capodistria; 120) supera quello dei treni operati da Rotterdam, 250 alla settimana". Lo ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, intervenendo al Sdgz Alpe Adria Business forum, alla Stazione Marittima di Trieste, la cui sessione conclusiva si è focalizzata su un interessante confronto tra i due vicini scali di Trieste e di Capodistria (Slovenia), e le opportunità di sviluppo che possono apportare alla regione Alpe Adria. Due porti in competizione, ma che collaborano su molti fronti. D'Agostino ha più volte rimarcato il ruolo importante che può svolgere il Napa, associazione porti Nord Adriatico, anche alla luce della riunione di ieri a Ravenna per sancire il rientro del porto dell'Emilia Romagna nell'associazione che vede tra i membri anche Trieste, Capodistria, Venezia e Fiume (Croazia) e che ha visto proprio ieri il passaggio del semestre di presidenza da Capodistria a Trieste.

"Il Ruolo del NAPA - ha puntualizzato D'Agostino - diventa strategico anche alla luce dei dati statistici che stiamo raccogliendo nel 2017. Stiamo vedendo per la prima volta, che tutti i porti del Nord Adriatico hanno una crescita importante dal punto di vista dei traffici. Il primo elemento da analizzare è questo: c'è un corridoio marittimo Adriatico al servizio dei traffici internazionali, che sta diventando un corridoio di riferimento". D'Agostino considera il Nord Adriatico una "fondamentale cerniera di questi ragionamenti, è dunque molto utile che ci sia un tavolo in cui la portualità dell'Alto Adriatico e che dialoghi". In quest'ottica, ha concluso D'Agostino, "il NAPA sta vivendo una nuova fase di rilancio, dunque in questo momento storico è strategica per la portualità europea e per la portualità internazionale".

Come fondamentale è il Protocollo d'intesa sottoscritto lo scorso marzo tra l'Authority e Area science park, "perché lo sviluppo futuro è costruito dalle intelligenze".

FVG: Serracchiani, il 19 marzo primo treno al polo intermodale di Trieste

(FERPRESS) – Trieste, 10 NOV – “Il 19 marzo arriverà il primo treno al polo intermodale, che collegherà la nuova stazione ferroviaria al nostro aeroporto regionale”. Lo ha annunciato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, che durante un sopralluogo nel cantiere in prossimità del Trieste Airport di Ronchi dei Legionari ha ringraziando tutte le persone impegnate per la realizzazione dell’infrastruttura e ha rimarcato come per quest’opera “ci siamo presi un impegno che sta andando avanti in modo spedito e fornirà una struttura capace di accogliere da subito i treni ad alta velocità, grazie a una banchina da oltre 400 metri di lunghezza”.

Serracchiani ha spiegato che il polo intermodale, al quale giornalmente fermeranno 70 treni sulla linea Trieste-Venezia, rappresenta “un ponte per il futuro non solo per l’innovativa e tecnologicamente avanzata passerella che collega la stazione ferroviaria all’aeroporto, ma è soprattutto un’opera che serve al territorio, dotata di un parcheggio multipiano da 500 posti, al quale si affiancano 1.000 posti a raso e una nuova viabilità.

Quest’ultima a sua volta importante perchè può sbloccare altri investimenti in questo territorio”.

Il costo complessivo dell’opera è di 17,2 milioni di euro (14,2 milioni di euro finanziamento pubblico e 3 milioni di euro co-finanziamento privato). Il primo lotto vale 10,3 milioni di euro, interamente finanziati (4,6 milioni di euro dal Piano di azione e coesione, 4,3 milioni di euro dalla Regione e 1,4 milioni di euro co-finanziamento privato), mentre il secondo lotto ha un valore di 6,9 milioni di euro. L’importo complessivo delle opere in appalto è di 13,6 milioni di euro e ad oggi sono stati eseguiti lavori per un totale di 3.880.000 euro per quanto riguarda il primo lotto, che è ultimato al 57%, e di 1.500.000 euro per il secondo lotto, completato al 23%.

Entrando nello specifico, le strutture in cemento armato del parcheggio multipiano sono già state ultimate ed è in corso la realizzazione degli impianti e dei servizi, mentre nei parcheggi a raso sono state terminate le stabilizzazioni delle pavimentazioni e verranno a breve completati gli stalli in cemento drenante e l’impianto di illuminazione pubblica. La passerella in metallo a scavalco della strada statale 14 è stata posata, sono in corso di montaggio le strutture verso la fermata ferroviaria e il varo del ponte sulla linea ferroviaria è previsto per la seconda metà di dicembre. La viabilità interna del polo è quasi ultimata e proseguono la posa dei sottoservizi e dell’impianto antincendio. Per quanto riguarda l’autostazione degli autobus, che potrà ospitare fino a 17 mezzi, è stata completata la torre di collegamento verticale con la passerella e sono in fase di realizzazione la sala d’aspetto, i locali tecnici e i servizi. Infine, la nuova stazione ferroviaria è in fase di avanzata realizzazione strutturale e proseguono secondo il cronoprogramma i lavori di competenza di Rete ferroviaria italiana per la realizzazione della fermata capace di ospitare anche ai treni ad alta velocità, che potranno raggiungere Venezia in meno di un’ora.

Il Trieste Airport conferma inoltre il proprio ruolo di infrastruttura prioritaria per la Regione, ma anche di polo d’attrazione per le attività commerciali. Proprio questa mattina la presidente Serracchiani ha infatti inaugurato proprio all’interno dello scalo regionale, la nuova filiale di Uniposte, società di servizi postali e ad ampio spettro, assieme al presidente del Gruppo Uniposte, Francesco Paduano, al presidente e al direttore del Trieste Airport, Antonio Marano e Marco Consalvo, alla presenza tra gli altri del sindaco di Ronchi dei legionari, Livio Vecchiet.

Porti: Bolzonello, crescita traffici opportunità Fvg

(ANSA) - TRIESTE, 10 NOV - "In uno scenario in cui i volumi di traffico del porto di Trieste, assieme a quelli degli altri scali dell'Alto Adriatico, registrano una forte crescita, la sfida, strutturata dal lavoro compiuto in questi ultimi anni dalla Regione, è di sviluppare, sotto la regia dell'Authority guidata da Zeno D'Agostino, le aree retroportuali del Friuli Venezia Giulia estendendone l'attività alla Carinzia, alla Slovenia e alla Croazia". Lo ha detto l'assessore alle Attività produttive e vicepresidente della Regione, Sergio Bolzonello, intervenendo nel corso dell'Alpe Adria Business Forum alla Tavola rotonda "Il porto di Trieste e Luka Koper - opportunità di sviluppo della regione Alpe-Adria".

L'evento, organizzato da Unione regionale economica slovena, ha affrontato la cooperazione e il networking tra le imprese in un panorama transfrontaliero tra Italia, Slovenia e Austria. Di una regione che di fatto è una specie di piattaforma logistica ha parlato ancora Bolzonello, il quale ha ricordato la connessione tra il fronte portuale del Friuli Venezia Giulia, costituito da Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro, e gli spazi retrostanti funzionali all'intermodalità, come quelli di Ferneti, Pordenone e Cervignano. "In questo contesto - ha spiegato Bolzonello - l'allargamento della piattaforma ai porti di Capodistria e Fiume svilupperebbe le potenzialità di sviluppo dell'economia regionale attraverso il ruolo strategico delle aree retroportuali. La crescita degli scali dell'Adriatico Settentrionale - ha aggiunto - è un qualcosa di consolidato, per questo bisogna cogliere l'opportunità accelerando la realizzazione delle opere di infrastrutturazione, al fine di fornire alle imprese gli strumenti per intercettare il rilancio economico e creare occupazione".

Bolzonello ha poi sottolineato che la Regione, attraverso una produzione legislativa improntata all'innovazione, come il provvedimento del Rilanciampresa, è riuscita a dotare il mondo produttivo di uno strumento idoneo ad aumentare il grado di competitività delle aziende, riformando la realtà dei consorzi industriali riducendone numero e aumentandone la funzionalità.

"Una visione - ha concluso Bolzonello - dalla quale non si può tornare indietro: la continuità infatti è dettata dalle oggettive performance di crescita che tutti gli indicatori economici indicano per la nostra regione".

Porti: Venezia, 1/o posto in Italia ranking Autorità portuali



(ANSA) - VENEZIA, 10 NOV - L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, guidata da Pino Musolino, è la prima tra le neonate autorità portuali nel ranking stilato dal Progetto "Mar.Te" sulla base di sei fattori competitivi.

"Mar.Te", presieduta da Marco Ferretti, professore di Corporate Strategy all'Università degli Studi di Napoli "Parthenope", nasce nel 2013 ad opera di soggetti che appartengono sia alla sfera pubblica che a quella privata e analizza alcuni dei temi fondamentali alla base della recente riforma portuale e dei conseguenti cambiamenti che hanno interessato la gestione degli scali italiani. Le attività di ricerca sviluppate mirano a ristrutturare alcuni dei processi più critici in ambito portuale, con una forte attenzione alle tematiche ambientali e alla crescita sostenibile.

Dalla classifica emerge che l'autorità portuale veneziana raccoglie un punteggio di 63,25 su 100, davanti all'Autorità portuale del Mar Ligure occidentale (Genova con 57,73) e del Mar Tirreno centrosettentrionale (Civitavecchia con 53,45). La media nazionale stimata dei punteggi raggiunti da tutti i porti italiani è pari a 46,38. L'autorità veneziana, oltre che prima overall, è ai primi posti anche nelle classifiche stilate per singolo criterio di analisi, in particolare è prima in Italia per "logistica, qualità infrastrutturale e connettività" davanti all'Adsp del Mar Ligure occidentale e del Mare Adriatico orientale. Altro tema di grande impatto è quello relativo all'ecosostenibilità: l'area di interesse relativa alle "green challenges" che vede in prima linea ancora una volta l'Autorità portuale del Mare Adriatico settentrionale, seconda quella del Mar Ligure occidentale e terza l'Autorità del Mar Tirreno settentrionale.

Venezia è terza in classifica per la "governance", ossia l'insieme dei principi, delle regole e delle procedure che riguardano la gestione e il governo della struttura porto, e per "l'impatto socio-economico sul territorio". "Un riconoscimento che giunge inaspettato e quanto mai lieto - ha dichiarato il Presidente del Porto di Venezia Pino Musolino - che non solo conferma l'attrattiva dello scalo dal punto di vista logistico e infrastrutturale ma che ci vede eccellere anche in altri settori a noi particolarmente cari quali come l'ecosostenibilità e l'impatto socio-economico sul territorio e la qualità della governance. Venezia, voglio ricordare, è la prima fonte di occupazione regionale con 13.500 occupati e mette a disposizione delle imprese del Nord Est - l'area economica più dinamica d'Italia - 6.4 miliardi di patrimonio infrastrutturale.

Un risultato che sancisce l'eccellenza che ogni giorno mettiamo in campo a servizio della nostra economia".

Porto di Venezia: primo posto in Italia nel ranking delle Autorità portuali



VENEZIA – L’Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, guidata da Pino Musolino, è la prima tra le neonate autorità portuali nel ranking stilato dal Progetto “Mar.Te” sulla base di sei fattori competitivi.

“Mart.Te”, presieduta da Marco Ferretti, professore di Corporate Strategy all’Università degli Studi di Napoli “Parthenope”, nasce nel 2013 ad opera di soggetti che appartengono sia alla sfera pubblica che a quella privata e analizza alcuni dei temi fondamentali alla base della recente riforma portuale e dei conseguenti cambiamenti che hanno interessato la gestione degli scali italiani. Le attività di ricerca sviluppate mirano a ristrutturare alcuni dei processi più critici in ambito portuale, con una forte attenzione alle tematiche ambientali e alla crescita sostenibile.

Dalla classifica emerge che l’autorità portuale veneziana raccoglie un punteggio di 63,25 su 100, davanti all’Autorità portuale del Mar Ligure occidentale (Genova con 57,73) e del Mar Tirreno centrosettentrionale (Civitavecchia con 53,45). La media nazionale stimata dei punteggi raggiunti da tutti i porti italiani è pari a 46,38. L’Authority veneziana, oltre che prima overall, è ai primi posti anche nelle classifiche stilate per singolo criterio di analisi, in particolare è prima in Italia per “logistica, qualità infrastrutturale e connettività” davanti all’Adsp del Mar Ligure occidentale e del Mare Adriatico orientale. Altro tema di grande impatto è quello relativo all’ecosostenibilità: l’area di interesse relativa alle “green challenges” che vede in prima linea ancora una volta l’Autorità portuale del Mare Adriatico settentrionale, seconda quella del Mar Ligure occidentale e terza l’Autorità del Mar Tirreno settentrionale.

Venezia è terza in classifica per la “governance”, ossia l’insieme dei principi, delle regole e delle procedure che riguardano la gestione e il governo della struttura porto, e per “l’impatto socio-economico sul territorio”. “Un riconoscimento che giunge inaspettato e quanto mai lieto – ha dichiarato il Presidente del Porto di Venezia Pino Musolino – che non solo conferma l’attrattività dello scalo dal punto di vista logistico e infrastrutturale ma che ci vede eccellere anche in altri settori a noi particolarmente cari quali come l’ecosostenibilità e l’impatto socio-economico sul territorio e la qualità della governance. Venezia, voglio ricordare, è la prima fonte di occupazione regionale con 13.500 occupati e mette a disposizione delle imprese del Nord Est – l’area economica più dinamica d’Italia – 6.4 miliardi di patrimonio infrastrutturale.

Un risultato che sancisce l’eccellenza che ogni giorno mettiamo in campo a servizio della nostra economia”.

Autorità portuali, Venezia batte Genova-Savona

C'è Venezia prima di Genova-Savona nella classifica italiana delle nuove autorità portuali di sistema varate dalla legge di riforma del 2016. L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, guidata da Pino Musolino, è infatti risultata al primo posto tra i nuovi enti nel ranking stilato dal Progetto "Mar.Te" sulla base di sei fattori competitivi. Il progetto ha messo sotto esame per un intero anno, il 2016, le quindici authority, muovendo da un'analisi della letteratura scientifica fino all'esame di quasi duecento articoli delle principali testate. A questo punto è iniziata l'analisi di sei macro-aree (valutazione economico-finanziaria, infrastrutture, marketing, ambiente, green policy e prestazio-

ni portuali) che si è conclusa con l'individuazione di ben 89 sottoindicatori. E alla fine è stata stilata la classifica che ha visto appunto Venezia prevalere su Genova e Savona, come in una sorta di ricodizione del passato glorioso delle Repubbliche Marinare.

Presieduta da Marco Ferretti, professore di Corporate Strategy all'Università degli Studi di Napoli "Parthenope", "Mar.Te" nasce nel 2013 per iniziativa di un gruppo di soggetti del mondo pubblico e privato e analizza alcuni dei temi fondamentali alla base della recente riforma portuale e dei conseguenti cambiamenti che hanno interessato la gestione degli scali italiani. Una rivoluzione per certi aspetti (operativa,

nel cristallizzato mondo portuale italiano, che ha innovato gli enti e impostato una riforma che attende di vedere la luce da più di vent'anni.

Dalla classifica emerge che l'autorità portuale veneziana raccoglie un punteggio di 63,25 su 100, davanti all'Autorità portuale del Mar Ligure occidentale (Genova con 57,73) e del Mar Tirreno centrosettentrionale (Civitavecchia con 53,45). La media nazionale stimata dei punteggi raggiunti da tutti i porti italiani è pari a 46,38. L'authority veneziana, oltre che prima overall, è ai primi posti anche nelle classifiche stilate per singolo criterio di analisi, in particolare è prima in Italia per "logistica, qualità infrastrutturale e connettività"

davanti all'Adsp del Mar Ligure occidentale e del Mare Adriatico orientale. Altro tema di grande impatto è quello relativo all'ecosostenibilità: l'area di interesse relativa alle "green challenges" che vede in prima linea ancora una volta l'Autorità portuale del Mare Adriatico settentrionale, seconda quella del Mar Ligure occidentale e terza l'Autorità del Mar Tirreno settentrionale.

Venezia è terza in classifica per la "governance", ossia l'insieme dei principi, delle regole e delle procedure che riguardano la gestione e il governo della struttura porto, e per "l'impatto socio-economico sul territorio".

(mas.m.j)

INFRASTRUTTURE E CONNETTIVITÀ



IL PRESIDENTE

Nei colori dell'authority di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini

LA SFIDA

L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale è la prima tra le neonate autorità portuali nel ranking stilato dal Progetto "Mar.Te" sulla base di sei fattori competitivi. Dalla classifica emerge che l'autorità portuale veneziana raccoglie un punteggio di 63,25 su 100, davanti all'Autorità portuale del Mar Ligure occidentale (Genova con 57,73) e del Mar Tirreno centrosettentrionale (Civitavecchia con 53,45). La media dei punteggi raggiunti dai porti italiani è 46,38



Toti in regia

Aponte e Delrio a Genova, pronto il patto per il porto

GENOVA. Il "patto per Genova" che vuole diventare il patto per i porti d'Italia. Martedì 21 novembre sbarcheranno nel capoluogo ligure il ministro Graziano Delrio e il numero uno di Msc Gianluigi Aponte. Il ruolo di ambasciatore è affidato a Fabrizio Palenzona, mentre il governatore Giovanni Toti "benedirà" l'intesa, favorita dal recente viaggio a Ginevra.



ALLARME OCCUPAZIONE NEL PORTO DI GENOVA

La storia dei "carbuné" appesa a un filo

Rigettata la richiesta di operare sui container: futuro incerto per la compagnia

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'urgenza con cui è stato concesso ai nuovi terminalisti che avevano resuscitato il Terminal Rinfuse di poter operare non solo sul carbone - perché non ce n'è più - ma anche su container e traghetti, era stata giustificata anche con l'emergenza occupazione. Con il rischio cioè che la Pietro Chiesa non avesse più lavoro.

Il terminal rinfuse continua a chiamarsi così, ma quella tipologia di merce non arriva più a Genova e la Centrale Enel sotto la Lanterna è stata spenta. Così Msc e Spinelli, che ora gestiscono le banchine, hanno portato altre merci. A lavorare su quei moli ci sono, da sempre, i *carbuné*. Lo dice il nome stesso: i soci della Pietro Chiesa caricano e scaricano il carbone da più di un secolo, ma nel 2017 il porto Genova non ne sbarca più. Che fare? Il destino dei 30 soci sembrava legato a quello dei

terminalisti: i *carbuné*, a scapito del loro nome, sembravano destinati a movimentare i container. Sottigliezze a confronto con il salvataggio dei posti di lavoro. E pure l'Authority, che era stata celere a concedere l'autorizzazione ai terminalisti per la nuova tipologia di merce, sembrava avere imboccato questa strada. Eppure quando la Pietro Chiesa ha compilato l'istanza per ottenere il via libera a lavorare anche con traghetti, Palazzo San Giorgio ha opposto un secco rifiuto, legando la compagnia al destino del carbone che non c'è più. Gli uomini di Tirreno Bianchi infatti non possono decidere autonomamente di movimentare altra merce che non sia quella per cui hanno chiesto la concessione. Il cambio non è automatico, però viste anche le dichiarazioni con cui l'Authority di Genova e Savona aveva preso a cuore l'emergenza lavoro su quelle banchine, la Pietro Chiesa pensava di essere sulla via giusta. Come scritto nell'istanza, «è urgente» l'esigenza di togliere quella limitazione, anche perché «un man-

cato adeguamento... costituirebbe prassi ingiustificatamente limitativa della libertà di accesso al mercato», minacciando un eventuale «ricorso alla Commissione europea per i provvedimenti conseguenti». Per evitare il conflitto con la Culmv, che è autorizzata a fornire manodopera temporanea, Tirreno Bianchi era persino disponibile a cedere (temporaneamente) alla compagnia di Antonio Benvenuti, i propri soci. Lo scopo è chiaro: «Fateci lavorare sui contenitori, così salviamo i dipendenti». Ma il futuro dei quasi 30 *carbuné* è ora più nero del carbone che hanno spalato per più di un secolo. L'Authority infatti ha respinto le richieste della Pietro Chiesa: «Dall'analisi del quadro normativo e regolamentare, non risultano le condizioni per istruire la pratica». E ancora: «l'istanza risulta carente dei requisiti previsti e/o non coerente con le vigenti disposizioni di legge». Poche righe che possono condannare a morte la Pietro Chiesa dopo 127 anni di storia.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il console Tirreno Bianchi



Corriere Marittimo

Trasportounito: "Gravi perdite per l'autotrasporto a causa delle code nel porto di Spezia"

GENOVA -.Le code e i limiti operativi che quotidianamente si verificano nelle aree del porto di La Spezia stanno causando alle imprese di autotrasporto gravissime perdite di produttività, l'impossibilità di programmare viaggi e consegne e la diffusione irresponsabile di irregolarità del personale viaggiante e della sicurezza stradale.

"Nonostante le Associazioni dell'Autotrasporto – afferma Giuseppe Tagnochetti, coordinatore Ligure di Trasportounito – abbiano sottoscritto, negli ultimi anni, diversi impegni programmatici con Autorità Portuale negli ultimi anni della Presidenza Forcieri e hanno riavviato il confronto, sulle possibili azioni correttive attivabili nell'immediato con l'attuale Presidenza, le attese forzate dei camion che devono caricare e scaricare i contenitori continuano a essere insostenibili e ciò a causa delle inefficienze operative del Terminal, limiti strutturali viabilistici e di un sistema organizzativo che, verso i camion, non funziona".

Le imprese di autotrasporto aderenti a Trasportounito hanno quindi deciso di aderire ieri alla protesta. Per eliminare le attese, i blocchi e il congestionamento di camion occorre avviare, con la massima urgenza, interventi concreti, già identificati nei precedenti accordi condivisi con la Port Community.

"Inoltre riteniamo necessario – conclude Giuseppe Tagnochetti – l'impegno della Presidenza dell'A. d.S.P. ad avviare da subito un tavolo di confronto permanente, con tutti gli operatori Portuali, che si occupi di programmare e attivare le risposte organizzative e infrastrutturali indispensabili affinché l'autotrasporto, che è operatore fondamentale per lo sviluppo dei traffici e dell'economia del Porto, cresciuto e affermatosi in virtù della sua efficienza operativa, torni a operare in modo funzionale".

Ravenna: Fusignani, fare sistema tra i porti dell'Adriatico per diventare punto europeo su rotta Via della Seta cinese

(FERPRESS) – Ravenna, 10 NOV – Si è svolto ieri un interessante convegno promosso da The International Propeller club Port of Ravenna, l'associazione internazionale di imprenditori marittimi, con il patrocinio e il contributo della Camera di Commercio di Ravenna e in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrosettentrionale, sul tema "L'Adriatico sulla nuova Via della Seta", inteso a promuovere la cooperazione e lo sviluppo di collegamenti con la Cina.

"Il porto di Ravenna – ha affermato il vicesindaco Eugenio Fusignani, con delega al Porto, durante il suo intervento – deve porsi in una logica di sistema con gli altri porti presenti nell'Adriatico per sviluppare un sistema logistico integrato di infrastrutture e servizi che gli consenta di assumere un ruolo europeo, in grado di cogliere le sfide poste dall'iniziativa strategica cinese per il miglioramento dei collegamenti e la cooperazione tra i paesi dell'Eurasia. Le distanze tra i nostri porti, che a noi sembrano notevoli, sono quelle che per la Cina intercorrono all'interno di una stessa area portuale, pertanto a fare la differenza saranno la volontà e l'impegno di ragionare con una visione ampia e lungimirante e lavorare in un'ottica sinergica per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica".

Il Nautilus

IL PORTO DI RAVENNA SI CONFERMA NODO STRATEGICO DEL CORRIDOIO ADRIATICO BALTICO



RAVENNA – Giornata importante per il Porto di Ravenna che nei giorni scorsi ha ricevuto la visita del Professor Kurt Bodewig, Coordinatore Europeo del Corridoio Adriatico-Baltico, di cui Ravenna fa parte. Bodewig – cui il Presidente dell’Autorità Portuale, Daniele Rossi, ha illustrato tutti i progetti in corso e di prossima realizzazione – ha visitato il Porto con una motovedetta della Capitaneria di Porto ed ha poi incontrato, nella sede dell’Autorità Portuale, il Sindaco di Ravenna, le altre Istituzioni locali e gli operatori che a Ravenna hanno progetti di interesse per il Corridoio.

“La visita del Prof. Bodewig è un momento di grande importanza per riaffermare il ruolo strategico di terminale a mare del Porto di Ravenna all’interno del Corridoio Adriatico Baltico – ha dichiarato il Presidente dell’Autorità Portuale, Daniele Rossi – ruolo che pone il nostro scalo al centro di uno dei nodi cruciali della pianificazione europea di trasporto e che può offrire importanti vantaggi allo sviluppo ed all’economia di questo territorio e dell’intero Paese.

Il Corridoio Adriatico-Baltico – ricorda ancora Rossi – attraversa 6 Paesi Membri dell’Unione Europea (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Slovenia e Italia) per circa 1.800 km, connettendo i porti adriatici di Trieste, Venezia, Ravenna e Koper con i porti baltici. In totale, il Corridoio attraversa 13 nodi urbani ed aeroporti, 25 porti e 24 piattaforme multimodali. L’Europa finanzia e sostiene la realizzazione del Corridoio Adriatico-Baltico poiché lo giudica una infrastruttura strategica in grado di creare occupazione e di contribuire alla riduzione delle emissioni nocive. E Ravenna è un terminale di questa importantissima “strada” lungo la quale sempre di più viaggeranno le merci arrivate via mare al nostro scalo”

“Il Porto di Ravenna mi ha fatto una ottima impressione – ha dichiarato Kurt Bodewig al termine della sua visita. E’ un Porto che ha molti pregi, in particolare il vantaggio di aver molto spazio per lo sviluppo delle attività portuali, e penso che questo sia molto positivo non solo per Ravenna, ma anche per tutti i porti del Nord Adriatico. Il Nord Adriatico è, infatti, una delle principali aree che porta tutto il flusso di trasporto direttamente nel cuore dell’Europa, nel grande mercato della Germania, dell’Austria, della Svizzera, del Paesi Bassi e quello che ho visto oggi e quello che ho sentito in relazione agli investimenti in corso ed al futuro sviluppo del Porto di Ravenna, mi confermano il ruolo importante che questo scalo sarà in grado di svolgere per tutti questi territori”.

Civitavecchia buona tenuta dei traffici

CIVITAVECCHIA - Nei primi nove mesi del 2017 si registrano dati positivi per l'Autorità di Sistema Portuale (segue a pagina 10)

Civitavecchia buona tenuta

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 calce +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 1 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 pontino 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 10 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.

L'Informatore Navale

Napoli, 16 novembre 2017: Presentazione dell'Accordo tra Banco di Napoli e AdSP del Tirreno Centrale



Napoli, 11 novembre 2017 – Giovedì 16 novembre 2017 alle ore 9.00 si terrà presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli il convegno ZES – Zone Economiche Speciali: nuove opportunità per il territorio. L'obiettivo dell'incontro è la presentazione dell'Accordo tra Banco di Napoli e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per il sostegno alle imprese e l'affiancamento dei nuovi progetti collegati alle costituenti ZES.

Interverranno: Francesco Guido , Direttore Generale Banco di Napoli, Amedeo Lepore , Assessore Attività Produttive Regione Campania, Ambrogio Prezioso , Presidente Confindustria Campania. Presenteranno i contenuti dell'Accordo, Pietro Spirito , Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e Gianluigi Venturini , Direttore Commerciale Imprese Campania, Basilicata, Calabria e Puglia Intesa Sanpaolo. Alessandro Panaro , Responsabile "Marittimo e Mediterraneo Economia" di SRM, terrà una relazione sul ruolo delle ZES per la crescita del territorio.

L'ECONOMIA

Zes, Banco di Napoli pronto a puntare sul porto di Taranto

Siglato l'accordo tra l'istituto di credito e l'Autorità di Sistema del Mar Ionio



di Oronzo MARTUCCI

IL PIANO

1 Sostegno ai progetti delle aziende locali

● Il BdN ha definito degli accordi con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Porto di Taranto, per garantire alle costituenti Zes tutto il supporto finanziario di cui hanno bisogno le imprese per realizzare i loro investimenti, siano essi infrastrutturali che imprenditoriali».

Nel rapporto del Centro studi Srm sul Mediterraneo un intero capitolo viene dedicato alle Zes, «un fenomeno che ha registrato un trend in continua crescita, che non si è arrestato durante il periodo della globalizzazione, né nel corso della crisi finanziaria mondiale degli anni scorsi». I dati: «Se nel 1997 il numero di Zes era di 845 in 93 Paesi, tale valore è attualmente salito a circa 4.000 e coinvolge 135 Paesi, con una particolare concentrazione in Asia e nella regione

2 Sguardo ai mercati del Mediterraneo

● L'obiettivo è sostenere le imprese che intendono crescere ed aumentare la proiezione internazionale verso i mercati del Mediterraneo.

del Pacifico (dove è ubicato il 43% del totale globale delle Zes) e nelle Americhe; la dimensione economica di questo fenomeno, dunque, ha raggiunto ormai valori di grande rilevanza per il sistema produttivo globale. Esse, in totale, impiegano oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e generano un valore aggiunto, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari (stime World Bank)».

Si vedrà quali saranno le ricadute che avranno in Italia le Zes, la cui istituzione è prevista dal Decreto Mezzogiorno e stabilisce che possano nascere due in ogni Regione del Sud in collegamento con porti collegati alla rete europea dei trasporti, nel caso della Puglia Bari e Brindisi.

3 Spunti dal rapporto Srm-Mezzogiorno

● Nel rapporto del Centro studi Srm sul Mediterraneo un intero capitolo viene dedicato alle Zes, sistema in crescita.

La Regione Puglia, alla quale spetta il compito di definire le scelte relative alle aree anche non continue che potranno rientrare nelle Zes e scrivere il Piano strategico di sviluppo delle stesse, ha istituito due comitati con i rappresentanti istituzionali e imprenditoriali per arrivare a una scelta condivisa nelle scelte. In ogni caso per gli economisti del Centro studi Srm «sarà importante assicurare il sostegno di istituzioni finanziarie di grande professionalità per appoggiare «ove validi e bancabili» tutti i progetti imprenditoriali che la Zona potrà stimolare e creare». Nel Rapporto «si sottolinea la particolare importanza di questo punto poiché, secondo le esperienze italiane del passato, le

normative di incentivazione e la valutazione di progetti complessi (su cui successivamente si effemerà qualche riflessione) hanno funzionato al meglio quando nel processo legislativo che portava all'assegnazione del contributo è stata inserita l'istruttoria bancaria o comunque l'intervento dell'istituto di credito a supporto della valutazione del business plan aziendale».

Però il porto e quindi la logistica al centro di comando di un progetto territoriale è una scelta «mai fatta in precedenza nella nostra storia, o fatta in modo confusionario e non sempre in chiave strategica». «Ritornare però ferma un'altra convinzione che è quella di non commettere l'errore di considerare la Zes il «rimedio» di tutti i mali della crescita. Essa è solo il martello di una cassetta degli attrezzi che deve altresì contenere chiodi solidi (le imprese), l'incudine (un porto efficiente ed efficace con terminalisti di eccellenza ed interporti e/o aree retroportuali ben strutturate), la chiave inglese (un sistema burocratico fluido), l'olio lubrificante (un sistema logistico di prim'ordine), un giravite (il sistema degli incentivi) e la tenaglia (il supporto delle istituzioni)».

L'INTERVISTA

Antonio Tomese, ad di "Compagnia italiana export" che opera nella Zes delle Canarie

«Serve una visione per dare forza ai porti Salento fondamentale per fare sinergia»

● «È inutile accapigliarsi sui confini delle aree Zes senza una visione dello sviluppo e delle potenzialità del territorio nella sua interezza. Ecco perché credo che sia fondamentale coinvolgere nei Comitati di studio delle Zes, (uniti dalla Regione, il maggior numero di persone possibile. Perché solo dal confronto verranno le idee valide e potranno essere accantonate quelle che appaiono vincenti e invece sono già superate»: è quanto sostiene Antonio Tomese, leccese, amministratore delegato di Compagnia italiana export, un gruppo europeo di interesse economico che opera nella Zec (Zone speciale delle Canarie), in Spagna.

Tomese, cosa è necessario affrontare nel confronto sulle Zes per dare forza alle stesse?

«Le opportunità delle Zes risiedono nei contenuti operativi e strategici. E tali contenuti dovranno essere espressi nei Piani Strategici, sui quali si ragiona poco e verso i quali si adotta un atteggiamento del "poi si ve-

drà. Serve un cambio di visione, insomma».

Cosa significa cambio di visione?

«Visto che si parla di Porti e Retro Porti, pare ovvio almeno per la Puglia e per il Salento che i confini territoriali non debbano essere che quelli del mare. Le zone retroportuali di Taranto e Brindisi formano di fatto un tutt'uno che non può quindi "chiudere" il sud Salento in una sorta di limbo senza possibilità di respiro. L'area salentina solo complessivamente può mettere insieme un presupposto produttivo sinergico e da ciò parte la considerazione che essa non può essere esclusa da una delle Zes che nasceranno in Puglia».

La visione prevede che nessun porto ragioni per sé...

«Appunto. I porti di Napoli, Salerno, Taranto (già zona Franca senza sussulti), Bari, Manfredonia, Brindisi, non devono solo rispondere al ragionamento delle normative, ma essere of-



Antonio Tomese

feriti complementare e sinergica. Va da sé che i Piani Strategici Regionali debbano anch'essi essere frutto di una concertazione ragionata per non avviare antagonismi che sarebbero funzionali al suicidio delle produttività territoriali piuttosto che forieri di opportunità».

Intanto mancano i decreti attuativi per capire come funzioneranno le Zes.

«Penso che le novità dovrebbero essere non solo contenute nei piani strategici regionali, ma anche fatte valere per strutturare nei decreti attuativi le specificità necessarie. In tema generale infatti, non si potrà ipotizzare un successo delle

Zes la visione verrà raccontata da Roma. Dalla Capitale non si riuscirà ad elaborare una visione strategica che tenga conto di altri "fattori di rischio". Basterà tenere conto del fatto che le misure dovrebbero contemplare probabilmente molto più di "credito d'imposta" e "duty-free».

Cosa altro serve?

«L'obiettivo di "attrattività" dovrà infatti superare la concorrenza delle Zone Speciali di Nord Africa ed Egitto oltre il gap della fiscalità non armonizzata (e peraltro ordinaria) di altre aree delle "periferie d'Europa" - vedasi Albania, dove gli investimenti di molti salentini risultano essere già meglio "integrati" a quella "strategicità" che per il momento pure essere solo un'idea. Per garantire il successo delle Zes, bisogna uscire da un dibattito a fini spenti, imporre il merito, alimentare confronti di valore: questa è l'unica arma che la "migliore Italia" può mettere in campo per «votare la politica dalle parole e costringerla ai fatti».

O.Mar.

“
Le zone retroportuali di Taranto e Brindisi un tutt'uno che non può "chiudere" il sud Salento

“
Gli antagonismi sarebbero funzionali al suicidio delle produttività territoriali e non forieri di opportunità

Spirito: Salerno cantiere porta Ovest, “Si apre uno spiraglio”

NAPOLI – *“In merito al cantiere di Porta Ovest, Pietro Spirito, presidente della Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, e Francesco Messineo, segretario generale, hanno incontrato a Roma il commissario Saverio Ruperto, che ci ha comunicato l'intenzione – da parte di Tecnis – di procedere alla cessione del ramo di azienda, previo assentimento da parte del ministero per lo sviluppo economico”.*

Lo si legge in una nota diffusa dall'Autorità porti campani in merito alla questione del cantiere di Porta ovest di Salerno. L'infrastruttura che dovrebbe migliorare il collegamento tra il porto e le autostrade con l'obiettivo di facilitare lo sviluppo dei traffici, in special modo quello delle autostrade del mare e dei container, ha incontrato gravi ostacoli e problematiche drammatiche come sinteticamente vengono elencati nel sequestro della magistratura: il commissariamento dell'appaltatore e la sua messa in liquidazione. Tuttavia sembra che si sia aperta uno spiraglio durante l'incontro a Roma.

“L'Autorità ritiene che tale procedimento” – continua la nota- “corrisponda alla esigenza della stazione appaltante di procedere urgentemente alla ripresa del cantiere nel più breve tempo possibile, assicurando un ritmo coerente con la più rapida conclusione dei lavori.

Quanto poi alla indagine della magistratura su fatti accaduti tra il 2013 ed il 2015 relativamente alla gestione dell'appalto, l'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, assicura, come di consueto, la massima collaborazione istituzionale per l'accertamento dei fatti”.

Salerno, cantiere Porta Ovest si apre uno spiraglio



Il cantiere Porta Ovest al porto di Salerno, infrastruttura per rendere migliore il collegamento porto autostrade e allo stesso tempo rilanciare lo sviluppo dei traffici, in special modo quello delle autostrade del mare e dei container, ha incontrato un mare di difficoltà. Sinteticamente vengono elencate nel sequestro della magistratura, commissariamento dell'appaltatore e la sua messa in liquidazione. Obiettivamente ostacoli drammatici e difficoltosi. Ma uno spiraglio si è aperto a Roma. Ne da notizia l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale in una breve nota. "In merito al cantiere di Porta Ovest -spiega un comunicato dell'ente porto- nel pomeriggio di ieri Pietro Spirito, presidente della Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, e Francesco Messineo, segretario generale, hanno incontrato a Roma il Commissario Saverio Ruperto, che ci ha comunicato l'intenzione - da parte di Tecnis - di procedere alla cessione del ramo di azienda, previo assentimento da parte del Ministero per lo Sviluppo economico. L'Autorità ritiene che tale procedimento corrisponda all'esigenza della stazione appaltante di procedere urgentemente alla ripresa del cantiere nel più breve tempo possibile, assicurando un ritmo coerente con la più rapida conclusione dei lavori. Quanto poi alla indagine della magistratura su fatti accaduti tra il 2013 ed il 2015 relativamente alla gestione dell'appalto, l'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, assicura, come di consueto, la massima collaborazione istituzionale per l'accertamento dei fatti".

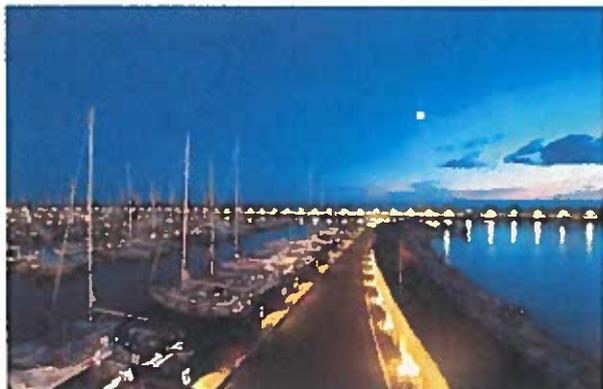
Cantiere Porta Ovest Salerno: Spirito, su indagine magistratura gestione appalto tra 2013-2015 massima collaborazione

(FERPRESS) – Napoli, 10 NOV – “In merito al cantiere di Porta Ovest, nel pomeriggio di ieri Pietro Spirito, Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, e Francesco Messineo, segretario generale, hanno incontrato a Roma il Commissario Saverio Ruperto, che ci ha comunicato l'intenzione – da parte di Tecnis – di procedere alla cessione del ramo di azienda, previo assentimento da parte del Ministero per lo sviluppo economico”.

Lo scrive in un comunicato Pietro Spirito, presidente della Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale.

“L'Autorità – prosegue la nota – ritiene che tale procedimento corrisponda alla esigenza della stazione appaltante di procedere urgentemente alla ripresa del cantiere nei più breve tempo possibile, assicurando un ritmo coerente con la più rapida conclusione dei lavori. Quanto poi alla indagine della magistratura su fatti accaduti tra il 2013 ed il 2015 relativamente alla gestione dell'appalto, l'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, assicura, come di consueto, la massima collaborazione istituzionale per l'accertamento dei fatti”.

Approdi turistici: rapporto concessorio



BRINDISI – Solitamente il rapporto di concessione per l'affidamento di un porto turistico è posto in essere presso i porti gestiti ordinariamente dalle Autorità Portuali. La Legge 28 gennaio 1994 n. 84, attribuisce alle Autorità portuali una serie di compiti riguardanti prevalentemente attività di supervisione e controllo sul corretto funzionamento del porto e delle sue strutture operative.

Dette attività, implicanti anche l'esercizio di poteri autoritativi, assumono una connotazione di carattere pubblicistico, in linea con il disposto del successivo comma 2 dell'art. 6 della Legge n. 84 del 1994, che attribuisce a detti enti la personalità giuridica di diritto pubblico.

Dall'insieme delle disposizioni contenute nella legge sopra citata, deriva, secondo il Consiglio di Stato, che le Autorità portuali, sia per la configurazione formale ad esse attribuita dalla legge, sia per l'attività svolta, sia, ancora, per le modalità di finanziamento, svolgono funzioni che solo in minima parte potrebbero ricondursi alla prestazione di servizi a terzi, dietro pagamento di un corrispettivo, risultando, invece, nel complesso, preordinate al perseguimento di specifiche finalità di pubblico interesse. (R.M. n. 40 /E del 16 marzo 2004).

Purtuttavia, è stato rilevato che ciò non esclude l'esercizio di attività di natura imprenditoriale, caratterizzate da criteri e modalità proprie delle attività commerciali con particolare riferimento all'affidamento in concessione delle aree demaniali e le banchine nonché le altre opere espressamente individuate dalla legge, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti. Nell'atto di stipulare i relativi atti, di riscuotere i canoni destinandone l'importo all'assolvimento dei compiti istituzionali, si può affermare che detti organismi agiscono quali gestori dei beni demaniali.

Sotto il profilo fiscale va evidenziato che la Legge Finanziaria 2007 – Art. 1, comma 993, Legge 27 dicembre 2006, n. 296 – Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – ha stabilito che gli atti di concessione demaniale rilasciati dalle Autorità Portuali, in ragione della natura giuridica di enti pubblici non economici delle autorità medesime, restano assoggettati alla sola imposta proporzionale di registro ed i relativi canoni non costituiscono corrispettivi imponibili ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

Gli atti impositivi o sanzionatori, fondati sull'applicazione dell'Imposta sul Valore Aggiunto ai canoni demaniali marittimi introitati dalle Autorità Portuali, perdono efficacia ed i relativi procedimenti tributari si estinguono. In tal senso si è espressa anche la Corte di Cassazione con la sentenza n. 11261 del 2015.

Cosimo Salvatore CORSA

Porti: Deiana, zona franca a Cagliari da inizio 2018

Authority, prossima settimana si conclude iter autorizzazioni



(ANSA) - CAGLIARI, 11 NOV - Zona franca nel porto di Cagliari sempre più vicina: dopo anni di attesa potrebbe diventare realtà nei primi mesi del 2018. Lo ha annunciato il presidente dell'Authority di sistema portuale del mare di Sardegna Massimo Deiana a margine del convegno "Destinazione Cagliari" alla Fondazione di Sardegna.

"Ho preso subito il toro per le corna - ha detto Deiana - perché dopo anni di problemi burocratici e amministrativi vorrei che la situazione si sbloccasse. Ci siamo incontrati con il Cacip e la prossima settimana dovrebbe essere la risoluzione della questione autorizzativa. Dopodiché il Cacip ha i soldi e il progetto. Penso che potremmo dare il via nei primi mesi del prossimo anno".

Novità in vista anche per l'allargamento della Fiera campionaria anche sul fronte mare: "Ci siamo incontrati con la Camera di commercio - ha detto ancora Deiana - e siamo pronti a mettere a disposizione i nostri spazi per dare uno sbocco verso il mare alla Fiera. Tanto più che con la nuova darsena, entro la fine dell'anno, ci sarà il trasferimento dei pescatori e si avranno più spazi non solo nella calata Sant'Agostino, ma anche a Su Siccu accanto alle aree della Fiera".

Progetti e ragionamenti con il Comune avviati anche per il rilancio e il migliore utilizzo possibile della vecchia stazione marittima magari per il migliore uso del piazzale sul porto ora in gran parte sfruttato come parcheggio. "Noi la piazza sul porto ce l'abbiamo, pensiamo che cosa sarebbe l'area antistante il mare senza le auto". C'è poi il silos: "Ho pronta l'ordinanza di demolizione - ha detto Deiana - buttarlo giù costa mezzo milione: si tratta di 25mila metri cubi. Ma ho ricevuto diverse manifestazioni di interesse per un eventuale riutilizzo".

Le crociere? "Arriviamo a mezzo milione di crocieristi, ma ora possiamo fare il salto di qualità: ci sono tutti i presupposti per diventare home port, punto di partenza dei viaggi", ha concluso.

Attività marittima. Dopo anni di attesa potrebbe diventare realtà nei primi mesi del 2018: lo annuncia il presidente dell' **Autorità portuale**, Massimo Deiana

Zona franca nel **porto** di Cagliari

cagliari «La luce fuori dal tunnel comincia a vedersi dopo circa vent' anni di burocrazia». Dove il tunnel è rappresentato dall' iter procedurale mentre la luce è la zona franca nel **porto** di Cagliari. Un' opportunità per lo sviluppo e la crescita **portuale** del principale scalo sardo che «grazie alla zona franca potrà diventare un punto di riferimento nel bacino del Mediterraneo». A tracciare un bilancio della strada percorsa sino a oggi auspicando «l' istituzione entro il 2018» è Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna.

«C' erano dei problemi e rallentamenti nell' abito della procedura - spiega - quindi ho deciso di avviare una serie di incontri per trovare una soluzione».

La prossima settimana, a sentire Deiana, dovrebbe essere risolta la questione autorizzativa. «Poi - aggiunge - la palla passa al Cacip (il consorzio che gestisce l' intera area e promotore del progetto) che ha i soldi e il progetto. Penso che potremmo dare il via nei primi mesi del prossimo anno». Un percorso che dovrebbe chiudere un iter avviato nel 1998 «quando è stata prevista la zona franca» e

proseguito nel 2001 «con la perimetrazione dell' area», uno spazio di sei ettari nel **porto** canale di Cagliari. «Una volta ottenuto l' ultimo benestare si potrà procedere con le opere che interesseranno il primo ettaro - argomenta Deiana - per poi estendersi. Un' occasione per rendere competitivo a livello internazionale lo scalo sardo, perché la zona franca e la possibilità di effettuare gli scambi estero su estero senza dazi aggiuntivi è quel qualcosa in più che permette al sistema **portuale** di crescere».

L' intera area sarà protetta da un sofisticato impianto di video sorveglianza e, come fanno sapere dal Cacip «verrà gestita dalla società consortile». Il progetto prevede la realizzazione di una viabilità di collegamento dalla banchina di levante alla zona franca e alla circonvallazione periportuale fino alla Strada Statale 195.

«Nella prima fase saranno urbanizzati (strade, luce, fogne, acqua) 6 ettari, con l' obiettivo di replicare le opere su altri 30 ettari qualora se ne ravvisasse la necessità - proseguono dal Cacip -. È prevista anche la realizzazione di due edifici dotati delle più moderne tecnologie di risparmio energetico e autosufficienti dal punto di vista ambientale». Gli edifici ospiteranno l' autorità doganale, l' autorità sanitaria, i presidi per la sicurezza e gli uffici del soggetto gestore, la zona sarà collegata tramite la fibra ottica.

Nel novembre 2014 l' **Authority** lanciò l' appello

Nuovo Prg del porto trascorsi tre anni nel totale immobilismo

Diverse note inviate alla Regione ma nessuna risposta ai nodi della viabilità Asi in vista del pontile di Giammoro

Milazzo Ben 36 mesi (sì, avete letto bene!) trascorsi via veloci senza che si sia mossa foglia. Ci riferiamo al Piano regolare del porto, altra telenovela storica della nostra città. 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 dello scorso anno.

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 magari, non appena si insedierà, il nuovo governo regionale ed in particolare l' assessore al

Territorio ed ambiente. Ed analoga attività dovrà essere portata avanti dai deputati eletti la scorsa settimana.

Anche perché al di là di tutte le cose che sono state messe su carta, c' è il nodo viabilità del Piano che resta irrisolto, mentre con riferimento alle aree demaniali a ridosso della Raffineria e dell' Edipower di fatto viene mantenuta l' attuale destinazione. C' è poi la questione del costruendo nuovo pontile di Giammoro da costruire in zona Asi, che prevede anche la realizzazione di un collegamento viario con il compendio industriale. E anche qui la viabilità dovrà essere quantomeno potenziata per assicurare un supporto ai mezzi pesanti.

«Se vogliamo rilanciare la **portualità** evitando l' attuale promiscuità del bacino milazzese occorre recuperare l' area industriale di Giammoro oggi ridotta in condizioni mortificanti - sottolinea il

parlamentare del Pd, Tommaso Currò - il quale rinnova l' invito ad **Autorità portuale**, Comuni interessati e soprattutto alla Regione ad aprire una "vertenza Asi" per capire quale ruolo si vuole dare a questa zona che, pur appartenendo al territorio di Pace del Mela, ha - sottolinea Currò - «un chiaro collegamento con la città di Milazzo e con le prospettive di sviluppo del grande porto che guarda sino alla foce del torrente Niceto. Ma è chiaro che occorre che ciascuna delle istituzioni interessate svolga il suo compito».(g.p.)

Procede spedito l' iter per la realizzazione della piattaforma

Nuovo porto di Tremestieri Consegna del progetto vicina

La Coedmar ha già incassato un nulla osta generale Previsto per la prossima settimana l' invio del piano

Domenico Bertè Adesso il progetto esecutivo del nuovo porto di Tremestieri non è solo pronto ma anche vicino alla consegna.

Nel plenum tecnico di ieri nella stanza dell' assessore all' Urbanistica Sergio De Cola, la nuova Coedmar, l' azienda veneta che ha vinto l' appalto da 72 milioni di euro complessivi per la costruzione della mega opera, ha informalmente presentato l' elaborato esecutivo a tutti i soggetti interessati dai lavori. Incassato un nulla osta generale, adesso fra martedì e giovedì prossimi spedirà formalmente a Messina le copie del voluminoso progetto ed avrà finito per la sua parte, lo step uno del suo lavoro.

«È stata anche l' occasione per conoscere di persona il nuovo responsabile unico del procedimento - ha spiegato Orianna Boscolo, direttrice tecnica della Nuova Coedmar - con il quale seguire passo passo i lavori».

Vito Leotta ha infatti sostituito Francesco Di Sarcina, rup della prima ora del Tremestieri (e ieri era anche lui al tavolo per una sorta di passaggio del testimone), ma adesso trasferitosi a La Spezia dove è segretario generale della locale Ap. «Il decreto con cui scattavano i 75 giorni di tempo per consegnare l' esecutivo - spiega ancora la

Boscolo - è arrivato il 30 ottobre. Ma noi lavoravamo da tempo a questo documento e così in molto poco tempo abbiamo concluso tutto. Non ci sono ovviamente stravolgimenti rispetto al definitivo, solo opere di ingegnerizzazione». Una sorta di aggiornamento generale è stato necessario farlo già nel definitivo aggiornato visto che la precedente stesura risaliva al 2010 e da allora qualcosa è cambiata, specie nel litorale.

Quell' area ha fatto i conti con gli insabbiamenti continui dell' attuale doppio approdo che altro non è che la porzione più nord dell' opera finita.

«È per questo che abbiamo aggiunto le due trappole per la sabbia a nord come a sud del nuovo porto - dice la direttrice tecnica dell' azienda di Chioggia - basterà una semplice ma continua manutenzione ordinaria per non avere nuovi insabbiamenti».

E intanto, proprio in questi giorni, si opera ad approdi alternati a Tremestieri, evidenziando quando sia necessario intervenire risolutivamente sull' area. Le correnti da sud hanno creato la solita spiaggetta accanto alla diga e le navi possono entrare o uscire una per volta. Non un grande ritardo sulle corse, ma se arrivasse una sciroccata corposa la situazione cambierebbe radicalmente, peggiorando le cose. E in questi giorni, sono in corso le caratterizzazioni ambientali dei fondali e della spiaggia dove sorgerà il nuovo porto. Erano già state effettuate nel 2014, ma l' attesa per l' apertura del cantiere si è protratta così tanto che è stato necessario rifarle perché quei dati sono ora "scaduti".

I dettagli

Il nuovo porto di Tremestieri si incastona nell'attuale doppio approdo di Tremestieri e si svilupperà verso sud con un molo di sopraflutto da 320 metri lineari, un'area di stoccaggio da 34.000 metri quadri capace di contenere 745 auto, 424 camion e 67 semirimorchi. Potranno accostare 7 navi traghetto due delle quali potrebbero essere ro-ro, cioè le cosiddette autostrade del mare, come quelle oggi al Norimberga. Il fondale arriverà sino a nove metri ed è previsto un dragaggio di circa 800.000 metri cubi di sabbia che sarà trasferita per ripascimento a nord e distribuita lungo tre km di costa. Due grandi trappole per la sabbia, costantemente svuotate, eviterà gli effetti delle sciroccate che, nell'attuale scalo, hanno provocato diversi lunghi stop da insabbiamento. La prima opera concreta sarà il dragaggio di circa 150.000 metri cubi per evitare che l'attuale porto si blocchi.

Il Secolo XIX

IL 20 NOVEMBRE A GENOVA. ISCRIZIONI APERTE FINO A MERCOLEDÌ

I trasporti nella nuova era digitale al centro dei lavori del quarto "Forum"

Dalle tecnologie portuali alla sicurezza dei dati aziendali: esperti a confronto

genova. La capacità di sfruttare le opportunità offerte dalla cosiddetta digital transformation è fondamentale per chiunque oggi voglia essere competitivo nel settore della logistica e dei trasporti. La chiave per il successo di una catena logistica efficiente risiede proprio nella possibilità di avere a disposizione il maggior numero di dati real time (i cosiddetti Big Data) sulla movimentazione della merce e permettere l'accesso e l'utilizzo di questi dati a tutti gli operatori coinvolti nell'operazione per monitorarne e ottimizzarne il flusso.

La visione dell'Internet delle Cose (IoT) con il suo vasto panorama di tecnologie permette di raccogliere un gran numero di dati attraverso macchine ed oggetti connessi, analizzare questi dati, e definire azioni che rendano efficienti le operazioni. Non solo efficienza in termini di tempo e costo, ma anche trasparenza e sicurezza grazie all'utilizzo della tecnologia blockchain.

Ma ogni innovazione porta con sé un elemento di incertezza, in questo caso si tratta della minaccia di cyber attack, per questo motivo sempre più operatori investono nel settore della cyber security per tenere al sicuro i propri dati, vero valore di un'azienda.

La quarta edizione del Forum "Shipping & Intermodal Transport", in programma lunedì 20 novembre a Genova (Palazzo San Giorgio), affronterà l'insieme di queste tematiche, dando voce ai più autorevoli protagonisti dei tanti fattori in gioco.

I lavori inizieranno alle 9. Dopo i saluti del direttore del Secolo XIX, Massimo Righi, le sessioni saranno aperte da un intervento del presidente della Regione, Giovanni Toti, che sarà seguito dalla prima illustrazione pubblica a cura di Paolo Guglielminetti (associate partner PwC) dal titolo "Connettere l'Europa: digitalizzazione dei corridoi". Alle 9.25 Saverio Romeo (Beecham Research) presenterà in anteprima europea il rapporto "L'impatto dell'Internet delle cose (IoT) sulla gestione dei porti e della logistica". Al primo dibattito parteciperanno Teresa Alvaro (Agenzia delle Dogane), Sara Armella, Maurizio Martucci (Tim) e Massimo Pellegrino (PwC Strategy&). La seconda sessione sarà dedicata alle "Prospettive della Piattaforma Logistica Nazionale", con interventi di Luciano Boselli (Authority Genova - Savona), Giampaolo Botta (Spediporto), Mino Giachino (Saimare), Rodolfo De Dominicis (Uirnet),

specializzazione legate alla gestione e alle manovre dei complessi macchinari, ha interesse ad avvalersi di maestranze locali, in particolare per l'ingente mole di opere a terra che dovranno essere realizzate. I fabbisogni formativi specifici verranno valutati a seguito dell'avvio dei lavori; intanto il sistema della formazione locale (la Scuola edile e la Scuola per la sicurezza) è pronto a raccogliere le esigenze e a darvi le migliori risposte per garantire qualità e tempi di realizzazione del progetto. Si è anche concordato che verranno definiti opportuni passaggi con la Prefettura per garantire trasparenza e legalità. L'Amministrazione, con l'accordo delle parti sociali, replicherà questa esperienza anche per la via Don Blasco e per gli altri cantieri di prossimo avvio, per favorire la formazione e creare le condizioni per il diritto al lavoro dei messinesi»

IL PIANO DELLA MOBILITÀ PRONTO A FEBBRAIO: ECCO LE IPOTESI PER FACILITARE L' ACCESSO ALL' AREA

Porto antico, la rivoluzione del traffico

Musso: «In centro le corsie di alcune strade potrebbero essere trasformate in parcheggi la sera»

VIABILITÀ da rivoluzionare per decongestionare l' area del Porto antico, un bus navetta fra il Terminal Traghetti e i Magazzini del Cotone, parcheggi autorizzati di sera in corsie di qualche strada del centro.

Sono alcune "pillole" del Pums, il Piano urbano della mobilità sostenibile che è in fase di elaborazione presso il Centro italiano di eccellenza sulla **logistica integrata** (Cieli), diretto da Enrico Musso. Il lavoro, affidato al Cieli da Palazzo Tursi, sta entrando nel vivo e Musso conferma che l' obiettivo è quello di definire le linee strategiche del Piano entro febbraio. «Va tenuto presente, però sottolinea - che il Pums indicherà solo indirizzi strategici e obiettivi, mentre dovrà essere poi il Piano urbano del traffico a stabilire come raggiungere quegli obiettivi».

Alcuni indirizzi, tuttavia, si stanno già delineando. Uno è quello di «decongestionare la zona del Porto antico, evitando che sia intasata dal traffico privato di chi non deve andare al Porto antico e non è residente nella zona, ma arriva fin lì per fare inversione di marcia». Allo studio ci sono quindi soluzioni per evitare che gli automobilisti in arrivo da

ponente debbano arrivare fino a Caricamento e girare attorno all' ingresso del sottopasso per tornare indietro e imboccare via delle Fontane, visto che ora la svolta da via Gramsci a via delle Fontane è permessa solo agli autobus. «L' anello attorno a piazza Caricamento dovrebbe essere percorribile solo per i residenti - spiega Musso - Penso, quindi, che vada introdotta la possibilità di svoltare da via Gramsci in via delle Fontane anche per i veicoli privati provenienti da ponente».

Chi invece raggiunge in auto o in moto piazza Cavour da levante, adesso deve girare attorno all' altro ingresso del sottopasso, costeggiando piazza Raibetta e piazza Caricamento, per fare inversione di marcia o per raggiungere i parcheggi del Porto antico. «Per evitare questo anello ci sono due possibili soluzioni, che dobbiamo approfondire - spiega Musso - La prima è quella di realizzare una rotonda allungata in corrispondenza dell' ex mercato del pesce: bisogna verificare, però, se c' è lo spazio sufficiente per le manovre. L' altra ipotesi è invertire i sensi di marcia dei varchi di accesso e di uscita al Porto antico da piazza Cavour».

Adesso si entra, infatti, passando davanti alla caserma della Guardia di Finanza e si esce costeggiando

- segue

l' area portuale, alle spalle dell' ex mercato del pesce: l' ipotesi allo studio è quella di invertire sensi di marcia e, quindi, vie di ingresso e di uscita: «In questo modo spiega Musso - si eviterebbe di far arrivare in piazza Raibetta chi deve andare al Porto antico». Per rendere più facilmente raggiungibile quest' area ai crocieristi la proposta è, invece, quella di «introdurre un servizio di bus navetta dal Terminal Traghetti fino ai Magazzini del Cotone e ritorno, con fermate in corrispondenza di Museo del mare e Acquario. Ovviamente bisognerebbe concordare questo servizio con Amt, che dovrebbe gestirlo, ma penso che potrebbe essere un servizio "autosufficiente" o quasi dal punto di vista economico».

Per favorire, invece, l' accessibilità al centro cittadino di sera, e quindi a locali, cinema e teatri, si valuta anche «la possibilità di utilizzare parti di alcune delle strade più larghe del centro come parcheggi, naturalmente solo di sera». Musso non anticipa quali potrebbero essere le vie, anche se le dimensioni delle strade genovesi non offrono molte alternative all' asse di via XX Settembre.

Infine alcune idee per migliorare - già prima che sia adottato il Pums - i collegamenti fra città e aeroporto: rivedere gli orari del Volabus «che adesso non sono sincronizzati con quelli dei voli in arrivo», e introdurre una tariffa fissa per i tragitti in taxi, «da discutere e concordare con i tassisti. E lo stesso si potrebbe fare, ovviamente con altre tariffe - aggiunge Musso - anche per i collegamenti in taxi fra l' aeroporto e alcune località delle riviere».

ANNAMARIA COLUCCIA

Architettura sicura e sostenibile – Convegno a Livorno

Giornata di studio organizzata dall’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

LIVORNO – “Architettura Ecologica” è il titolo della giornata di studio organizzata dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in collaborazione con il Comune di Livorno e la Lipu, che si svolgerà il 14 dicembre, a Livorno in Fortezza Vecchia.

Evidenziando le opportunità che gli edifici -sia storici che moderni- offrono per la nidificazione di specie faunistiche, l’evento si concentrerà sul tema dell’architettura sicura e sostenibile. L’obiettivo è quello di divulgare verso gli addetti ai lavori, ma anche nei confronti della cittadinanza e delle scolaresche, le relazioni tra l’ambiente costruito e la fauna selvatica.

L’evento si struttura in tre momenti:

- seminario tecnico sulla gestione dei piccioni, riservato ai progettisti degli ordini professionali;
- conferenza divulgativa sul tema architetture e fauna, aperta a tutti;
- evento natura all’aperto, con installazione di nidi artificiali per uccelli e pipistrelli, e distribuzione dei segnalibri natura ai partecipanti ed alle scolaresche che parteciperanno.

La prima parte della giornata si rivolge specificatamente ai progettisti (architetti, ingegneri, geometri), alle imprese edili e di costruzione, agli enti pubblici, alle soprintendenze, alle società di gestione autostradale e ferroviaria, agli amministratori di condominio.

Nella seconda parte, strutturata in maniera decisamente divulgativa, sono coinvolte le scolaresche, i cittadini in generale, gli appassionati di ornitologia e gli ambientalisti e prevede il posizionamento di nidi artificiali al fine di favorire la nidificazione di alcune specie di volatili già presenti nel complesso monumentale.

CONFERENZA STAMPA DEL SINDACO GIULIANI CON LA PORTO 2000

Piombino punta anche alle crociere a Miami tante offerte con Livorno

L'impegno della Val di Cornia per valorizzare un'offerta allargata alle sue specificità - Il lavoro del Tuscany Terminal e delle associazioni di categoria - Una banchina già in grado di accogliere fino a due grandi navi



Nella foto: Il sindaco Giuliani e il presidente dell'AdSP Corsini.

PIOMBINO - La grande bellezza dell'Italia fatta anche di piccole bellezze: è il tema che il territorio di Piombino, dalla costa alla Val di Cornia, rilancia per attirare le crociere in vista del Salone mondiale di Miami, forte di straordinari panorami, ma anche di quel gioiello che è la stessa città, con le vestigia che vanno dagli Etruschi ai romani, dagli Appiani agli statuari del Rinascimento. Nell'incontro che si è tenuto giovedì mattina in Comune, il sindaco Massimo Giuliani, affiancato dal presidente dell'AdSP di sistema Massimo Corsini e dal segretario generale della stessa AdSP Massimo Provinciali, ha svolto un appassionato intervento sui progetti per sviluppare un piano di accoglienza delle crociere in forte crescita. Con il sindaco Giuliani si sono impegnati in prima persona il Tuscany Terminal Crociere con il presidente Carlo Tortai e il consigliere e nota terminalista Laura Miele, le compresentate del Comune nella Val di Cornia e la Porto 2000 di Livorno come "fiancheggiatrice" in nome del sistema portuale. Massimo Provinciali, parlando anche come presidente pro tempore della stessa Porto 2000 ha ricordato che anche nel passato l'azione della società livornese di gestione delle crociere ha puntato sul territorio, spingendo sia con le compagnie di navigazio-

ne sia nei saloni di settore anche su Piombino e sulla Val di Cornia. "Considerato che a bordo i croceristi hanno praticamente tutto ricordato Provinciali - è importante riuscire a proporre loro qualcosa di diverso, che li incuriosisca e li renda edotti delle specificità del territorio: in questo senso ci siamo mossi e dobbiamo muoverci, puntando sulle unicità ma anche sull'accoglienza". Un'accoglienza che a Piombino sembra già essere stata valorizzata nel passato, visto che i questionari distribuiti ai turisti delle crociere - ha ricordato

il sindaco - hanno confermato per il 70% il gradimento sul rapporto con i piombinesi e le strutture locali.

Nell'incontro in Comune sono stati ricordati i valori economici delle crociere per il territorio. Il sindaco Giuliani: ogni crocerista lascia, statisticamente parlando intorno ai 40/50 euro dove sbarca. Il presidente della Porto 2000 Provinciali, nella stagione clou per Livorno, il 2012, le crociere hanno lasciato su Livorno un milione di euro. E per Piombino le prospettive, curando l'accoglienza e l'offerta, non dovrebbero essere diverse.

Da parte sua il porto, ormai saldamente inserito nel "sistema", ha già pronta una banchina capace di ospitare in contemporanea due grandi navi da crociera. Andrà attrezzata con una struttura ricettiva collegata alla stazione marittima, ma ci sono già progetti e impegni: il Tuscany Terminal è attivo, vivace e sta a sua volta facendo giusti investimenti, nella consapevolezza che anche le associazioni commerciali di categoria di Piombino, i portuali della Compagnia e ovviamente le istituzioni pubbliche lavorano in sintonia. Due dati: nel 2015 scalarono Piombino 2 navi da crociera, nel 2016 furono 7, quest'anno solo 4 ma con più passeggeri essendo più grandi, si punta in alto, avendone tutti i numeri. La Porto 2000 da parte sua insiste nei filmati "favolistici", che ha confermato stanno accogliendo un buon successo sia a bordo che nelle mostre. (A.F.)



Nella foto: Una panoramica di piazzale Bovio.

Informazioni Marittime

Container a Napoli, incontro Fai-Conateco

Il Coordinamento Fai Napoli ha incontrato oggi il vertice Conateco per discutere sull'operatività del terminal contenitori. Una nota del Coordinamento ha riassunto nei seguenti i punti sui quali si è arrivati a «significativi interventi».

- al fine di ridurre l'entità delle file verranno sempre garantiti n. 4 Gate aperti e operativi;
- per agevolare i flussi in importazione, le gru T1 e T2 verranno supportate anche da altri mezzi meccanici;
- è prevista l'apertura di un Gate dedicato esclusivamente per Soteco, i container frigoriferi e i container in regime Adr;
- in caso di anomalie relative ai mezzi meccanici, ci sarà una comunicazione preventiva in modo tale da evitare file inutili.

Inoltre, a breve verrà programmato anche un incontro con gli spedizionieri al fine di individuare procedure e linee-guida unificate.

Informazioni Marittime

Porti spagnoli, traffico in progressione nei primi nove mesi



E' cresciuto del 6,4% il traffico delle merci nei porti spagnoli nel corso dei primi nove mesi del 2017. L'incremento riguarda tutti i principali settori.

Il totale delle merci varie è stato di 187,3 milioni di tonnellate (+6,2%), di cui 133,8 milioni di merci containerizzate (+6,6%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 11.674.237 teu (+3,1%) e 53,5 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+5,3%). I volumi di traffico delle rinfuse liquide e di quelle secche sono pure aumentate rispettivamente del 6,8% e dell'8,7%.

Positivo anche il traffico dei passeggeri: 26,5 milioni di persone in transito (+2,6%), tra questi circa 6,5 milioni di crocieristi, aumentato dell'1,9 per cento.