



Primo piano:

- **Assemblea Programmatica Assoporti**
(Ferpress, Ansa, Corriere Marittimo, InforMARE, Informazioni Marittime)
- **Correttivo della riforma** (Il Secolo XIX, Il Messaggero Marittimo)

Dai Porti:

Trieste:

"...NAPA, dal 2009 ad oggi +30% dei traffici ..." (Corriere Marittimo, Ansa, Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo, Informare)

Ancona:

"...incontro per prevenire corruzione ..." (Ferpress)

Marina di Carrara:

"...Preso accordo di programma per finanziare lavori al porto..."
(Ferpress)

Cagliari:

"...Zona franca da inizio 2018..." (Messaggero Marittimo)

Messina:

"...Tremestieri, porto a sud attivo a pieno regime..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...nodo ferroviario al porto..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

Assoporti convoca l'Assemblea Programmatica Pubblica il 12 dicembre a Roma

(FERPRESS) – Roma, 13 NOV – Oggi a Roma, nel corso dell'Assemblea degli associati, Il Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino ha definito, insieme a tutti gli associati, linee e criteri generali per il prossimo evento programmatico dell'Associazione che si terrà a Roma il 12 dicembre a partire dalle 9.15, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, il quale chiuderà i lavori.

Macroscenari della portualità, via della seta, il ruolo dei porti italiani in Europa, l'intermodalità, il waterfront e l'infrastrutturazione portuale dopo l'entrata in vigore della riforma dei porti, pianificazione e programmi per il nuovo corso della portualità: sono soltanto alcuni dei temi che saranno affrontati in un vero forum di confronto che l'Associazione sta mettendo a punto.

“Stiamo lavorando perché questo evento sia l'inizio di un nuovo corso non soltanto per l'Associazione, ma anche per tutti i player che fanno parte del mondo marittimo-portuale, “ ha commentato D'Agostino a margine dell'Assemblea degli associati, “la presenza del Ministro conferma l'importanza del ruolo che hanno le nuove Autorità di Sistema Portuale nello scenario Nazionale e Internazionale”.



12 Dicembre 2017
Roma*

Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti

Registrazione Partecipanti - 9,15

Inizio Lavori - 9,45

Chiude i lavori il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti,
On. Graziano Delrio - 12.00

* Sede in fase di definizione

Assemblea Assoportri il 12 dicembre a Roma

Nuovo corso della portualità, tra pianificazione e programmi



(ANSA) - ROMA, 13 NOV - Macroscenari della portualità, via della seta, ruolo dei porti italiani in Europa, intermodalità e infrastrutturazione portuale. Sono alcuni temi che saranno affrontati durante la prossima assemblea pubblica programmatica di Assoportri che si terrà a Roma, il prossimo 12 dicembre, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, al quale sarà affidata la chiusura dei lavori. "Stiamo lavorando affinché questo evento sia l'inizio di un nuovo corso, non soltanto per l'Associazione, ma anche per tutti i player che fanno parte del mondo marittimo-portuale", ha commentato il presidente di Assoportri, Zeno D'Agostino, a margine dell'Assemblea degli associati che oggi ha definito le linee e i criteri generali del prossimo evento programmatico. "La presenza del Ministro Delrio" - ha sottolineato ancora D'Agostino - "conferma l'importanza del ruolo che hanno le nuove Autorità di Sistema Portuale nello scenario Nazionale e Internazionale".(

Assoporti: Assemblea Programmatica il 12 dicembre a Roma alla presenza del ministro Delrio

Saranno discussi pianificazione e programmi per il nuovo corso della portualità.

ROMA – Nel corso dell'Assemblea degli associati, il **presidente di Assoporti Zeno D'Agostino** ha definito, insieme a tutti gli associati, linee e criteri generali per il prossimo **evento programmatico dell'Associazione che si terrà a Roma il 12 dicembre a partire dalle 9.15, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Graziano Delrio, il quale chiuderà i lavori.**

Macroscenari della portualità, via della seta, il ruolo dei porti italiani in Europa, l'intermodalità, il waterfront e l'infrastrutturazione portuale dopo l'entrata in vigore della riforma dei porti, sono soltanto alcuni dei temi che saranno affrontati in un vero forum di confronto che l'Associazione sta mettendo a punto.

"Stiamo lavorando perché questo evento sia l'inizio di un nuovo corso non soltanto per l'Associazione, ma anche per tutti i player che fanno parte del mondo marittimo-portuale," ha commentato D'Agostino a margine dell'Assemblea degli associati, "la presenza del ministro conferma l'importanza del ruolo che hanno le nuove Autorità di Sistema Portuale nello scenario Nazionale e Internazionale".

Assoporti ha convocato per il 12 dicembre un'assemblea programmatica pubblica per esaminare i temi della portualità

D'Agostino: stiamo lavorando perché questo evento sia l'inizio di un nuovo corso

L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) ha programmato per il prossimo 12 dicembre a Roma un'assemblea programmatica pubblica per prendere in esame temi quali i macroscenari della portualità, la Via della Seta, il ruolo dei porti italiani in Europa, l'intermodalità, il waterfront e l'infrastrutturazione portuale dopo l'entrata in vigore della riforma dei porti.

Linee e criteri generali per il prossimo evento programmatico dell'associazione sono stati definiti oggi a Roma, nel corso dell'assemblea degli associati, dal presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, assieme a tutti gli associati.

«Stiamo lavorando - ha spiegato D'Agostino - perché questo evento sia l'inizio di un nuovo corso non soltanto per l'associazione, ma anche per tutti i player che fanno parte del mondo marittimo-portuale».

L'assemblea programmatica pubblica inizierà a partire dalle ore 9.15 alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il quale chiuderà i lavori. «La presenza del ministro - ha sottolineato D'Agostino - conferma l'importanza del ruolo che hanno le nuove Autorità di Sistema Portuale nello scenario nazionale e internazionale».

Assoporti verso l'assemblea programmatica

Ieri, nel corso dell'Assemblea di Assoporti, sono state definite linee e criteri generali per il prossimo evento programmatico dell'associazione che si terrà a Roma il 12 dicembre a partire dalle 9.15, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, il quale chiuderà i lavori.

Macroscenari della portualità, via della seta, il ruolo dei porti italiani in Europa, l'intermodalità, il waterfront e l'infrastrutturazione portuale dopo l'entrata in vigore della riforma dei porti, sono soltanto alcuni dei temi che saranno affrontati in un vero forum di confronto che l'Associazione sta mettendo a punto.

"Stiamo lavorando perché questo evento sia l'inizio di un nuovo corso non soltanto per l'associazione, ma anche per tutti i player che fanno parte del mondo marittimo-portuale," ha commentato il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, a margine dell'assemblea degli associati. "La presenza del ministro conferma l'importanza del ruolo che hanno le nuove Autorità di Sistema Portuale nello scenario Nazionale e Internazionale".

Fuori i sindaci dai comitati dei porti

GENOVA. Il ministero dei Trasporti ha trasmesso alla presidenza del Consiglio la versione finale dello schema di decreto legislativo che introduce nuove modifiche alla riforma dei porti (d.lgs. 169 del 2016).

In particolare all'articolo 7 dello schema di decreto si legge che «non possono essere designati componenti del Comitato» di gestione «coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico amministrativo, componenti designati che rivestono i predetti incarichi de cadono all'entrata in vigore della presente disposizione».

Insomma porte chiuse a sindaci, governatori e assessori all'interno del board delle Autorità di sistema portuale, ma più presenza, in alcuni casi, ad esempio della Capitaneria.

Questo benché evidenzia il capo dell'Ufficio legislativo del Mit, contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella, nella lettera di presentazione alla bozza «parziali e limitate richieste di regioni e Anci» siano state accolte, in particolare l'inserimento di un terzo rappresentante della Conferenza unificata (organo di confronto Stato enti locali) nella Conferenza nazionale di coordinamento Adsp, il tavolo ministeriale di programmazione portuale.

Uno di questi tre deve essere espressione dei Comuni.

A premere al contrario per la presenza dei sindaci nei board delle Adsp è l'Anci, l'Associazione nazionale dei Comuni italiani guidata nella sezione Porti dal sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, già in contenzioso con l'Adsp Livorno Piombino. Genova (dove il sindaco Marco Bucci si era detto interessato al board) è a fianco del primo cittadino livornese: «Domani definiremo le nostre azioni dice Francesco Marsca, consigliere delegato ai Porti del Comune di Genova. Il porto dà lavoro a 8.000 persone, con un indotto di 50 mila. Il Comune deve essere parte attiva del rapporto porto città, dobbiamo incidere nelle scelte politiche». Rischia di finire colpite dal provvedimento anche Debora Serracchiani, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia e membro del board del porto di Trieste, così come il sindaco del capoluogo giuliano, Roberto Dipiazza.

La bozza introduce anche il Piano dell'organico dei lavoratori portuali, in capo al presidente dell'Adsp sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati da imprese portuali e terminalisti, e dell'organico della compagnia portuale. Il piano è aggiornato ogni tre anni, ha valore di documento per i fabbisogni lavorativi in porto. Il presidente potrà adottare piani di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la qualificazione o la riconversione del personale interessato.

Sorrentini: «La riforma dei porti? Pesa la nostra serietà»

Napoli - Aria da bravo ragazzo, disponibile e sorridente, ma estremamente riservato. Il mare è la sua vita, il suo lavoro, ma per rilassarsi sceglie le splendide Dolomiti.

Stefano Sorrentini 56 anni, lavora da sempre nell'industria marittima, figlio d'arte di Mario, agente marittimo e imprenditore di grande carattere e caratura, al suo secondo mandato alla guida degli agenti marittimi partenopei, dove è arrivato in un momento particolarmente difficile, determinato dalla nuova legge sulla portualità che ha cambiato molte cose, anche per questa categoria. Ma Sorrentini è anche un ottimista, pronto ad affrontare tutti i cambiamenti che oggi coinvolgono il settore dello shipping e la sua categoria.

Si definisce **«persona con uno spiccato senso del dovere, ma intransigente sui propri diritti».** Infatti, dietro i modi garbati nasconde un carattere di ferro.

Molte le difficoltà incontrate, presidente ?

«Ho assunto l'incarico di rappresentare l'associazione dopo 16 anni di attività svolta prima da consigliere, poi da tesoriere, infine da vice presidente. Ero quindi ben consapevole dello scenario complessivo che mi aspettava. C'è tuttavia da rilevare che l'inizio del mandato è coinciso con l'apice di un periodo molto complicato, sia per la nostra categoria che per quella più ampia degli operatori portuali: il quadro economico generale era in peggioramento, la situazione portuale locale non si poteva definire florida, le prospettive a breve termine erano abbastanza incerte. Ma il punto di maggior rilevanza era costituito dall'imminente entrata in vigore della legge di riforma delle Autorità portuali, elemento che ha comportato dei cambiamenti radicali, con effetti diretti nei confronti di tutti gli operatori. Ecco, forse il confronto con la nuova realtà, la consapevolezza di un mutato ruolo della categoria, e soprattutto la presa di coscienza del fenomeno da parte di tutti i nostri associati, è stato l'elemento che ha comportato il maggior impegno».

È riuscito a cambiare qualcosa?

«Devo dire che il lavoro effettuato da chi mi ha preceduto è stato eccellente, e soprattutto svolto in sintonia con l'intero organo direttivo. Ovviamente, ho inteso apportare alcune modifiche dettate dalla mia visione personale dell'attività associativa. Ho creato un consiglio direttivo più allargato in modo da rappresentare tutte le categorie professionali del settore marittimo. Abbiamo percorso la strada della condivisione e dell'indipendenza, e devo rilevare con soddisfazione che l'attività associativa si è svolta finora in un clima di collaborazione e consenso costante. Ho implementato il processo di accrescimento della nostra visibilità, rafforzando la comunicazione esterna e interna dell'associazione per l'aggiornamento e l'informazione sulle nostre attività. Abbiamo creato una porta aperta con il mondo dei media, per approfondire tematiche molto spesso troppo tecniche, contribuendo al processo di avvicinamento tra la risorsa porto e la città. Siamo riusciti, infine - e forse è questo l'elemento di maggior soddisfazione - a essere presenti e confrontarci con autorevolezza in ogni ambito istituzionale».

Il nuovo ruolo del presidente di Assoagenti in seno all'Autorità di sistema portuale in base alla nuova legge, è incisivo o no per la vostra categoria?

«C'è un aspetto preliminare che vorrei sottolineare, e cioè che l'attuazione della riforma costituisce

- segue

innanzitutto una grande opportunità di sviluppo e miglioramento per l'intero settore. Parallelamente, come già detto, nel quadro del riassetto organizzativo, ci sono stati cambiamenti radicali che hanno prodotto effetti nei confronti di molte categorie, oltre che della nostra: primo fra tutti, il tema della rappresentanza nelle decisioni amministrative portuali. Com'è noto, le categorie portuali continuano a essere rappresentate confluendo all'interno del Tavolo di partenariato, ma a differenza del passato, ora con un ruolo consultivo. Se è vero che dipende dall'impostazione delle singole Adsp considerare o meno gli operatori come parte attiva dei processi decisionali, sta tuttavia alle capacità di questi ultimi indirizzare le modalità di relazione con la governance e incidere sulle decisioni strategiche e operative. Per questo motivo ritengo che il ruolo dei rappresentanti delle categorie sia oggi ancora più determinante che in passato. Anche perché penso che il punto di vista degli operatori sia autorevole e qualificato e rinunciarvi sarebbe un'occasione persa. Non a caso ci si sta avviando in questa direzione, come testimoniano l'impostazione data dai vertici della nostra Adsp e il lavoro fino a questo momento svolto da me e dai miei colleghi del Tavolo di partenariato».

Giachino: autonomia finanziaria per i porti

GENOVA - «Dal 2002 in poi Forza Italia, nell'ambito di una proposta della Riforma della 84/94 presentata al Senato, ha sempre avuto al centro l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali proprio per consentire alle stesse una diversa capacità di potenziare le nostre strutture portuali, nella convinzione che i porti oltre che a incidere sulla competitività del sistema logistico siano centrali per l'aumento dei traffici, della domanda di trasporto e della crescita economica del paese». Lo afferma Mino Giachino, responsabile Tra-

(continua in ultima pagina)

Giachino: autonomia

sporti e Logistica di Fi secondo il quale «ha ragione il presidente Toti a rivendicare una maggiore autonomia finanziaria dei porti e in particolare di quelli del Nord Tirreno e del Nord Adriatico che sono i porti che possono più facilmente riconquistare quei traffici».

«Sbaglia il sottosegretario Bressa a rispondere in quel modo perché la Bassanini la ha approvata il suo partito e perché soprattutto a pochi mesi dalla fine della legislatura sarebbe consigliabile un confronto più rispettoso», osserva l'esponente di Fi che si augura che il ministro dei Trasporti Graziano Delrio che, sottolinea, «ha il merito di aver fatto propria la proposta di costruire la Nuova Diga Foranea a Genova» sappia accogliere «la proposta di Toti come un contributo al rilancio della portualità e della logistica italiana».

Associazione porti Nord Adriatico -NAPA- Dal 2009 ad oggi +30% dei traffici

Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria, Fiume sono i porti NAPA che si sono riuniti alla presenza del coordinatore europeo del Corridoio Baltico-Adriatico: Kurt Bodewing

DAL 2009 AD OGGI : CRESCONO I TRAFFICI DEI PORTI NAPA CON +30% VOLUMI TOTALI, +80% TEUS

TRIESTE *"Il NAPA ha le carte per competere con i porti Nord europei".* Lo ha affermato il presidente del porto di Trieste, Zeno D'Agostino a margine dell'ultima assemblea del NAPA (North Adriatic Ports Association) svoltasi nei giorni scorsi a Ravenna che ha visto il passaggio di consegne del semestre di presidenza dell'Associazione, da Capodistria a Trieste.

Ottime le performance statistiche se si guardano tutti i porti appartenenti all'associazione (Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria, Fiume): dal 2009 al 2016 la movimentazione complessiva delle merci è aumentata del 30%, passando da 112 a 143 milioni di tonnellate, mentre i container raggiungono addirittura un + 80%, passando da 1.3 milioni di TEUs, a 2.4 milioni. Eccellenti anche i risultati sul fronte dei fondi UE, con 164 milioni ottenuti da Bruxelles nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo di infrastrutture e progetti di studio.

"Siamo in una fase storica in cui si parla di rafforzamento dei rapporti tra il mondo asiatico e l'Europa – ha puntualizzato D'Agostino. In questa visione il Nord Adriatico diventa cerniera fondamentale di questi ragionamenti ed è molto utile che ci sia un tavolo istituzionale in cui la portualità dell'Alto Adriatico possa dialogare. Altro dato fondamentale è che stiamo vedendo per la prima volta, una crescita importante dei traffici di tutti i porti NAPA. 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". *"In quest'ottica – ha concluso D'Agostino – il NAPA sta vivendo una nuova fase di rilancio e quindi è una grandissima soddisfazione per me presiedere per il prossimo semestre un'associazione sempre più strategica per la portualità europea e internazionale".*

Durante la riunione, a cui ha partecipato anche il Coordinatore Europeo del Corridoio Baltico-Adriatico Kurt Bodewing, il porto di Ravenna è entrato nuovamente a far parte dell'Associazione. E' stata infatti accolta la richiesta del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, di riammettere Ravenna in seno all'Associazione.

"Lo scenario all'interno del quale l'Associazione dei porti del Nord Adriatico è chiamata a muoversi –ha dichiarato il presidente Rossi – è profondamente mutato sia a livello nazionale, con la Riforma del settore portuale e la creazione delle Autorità di Sistema, sia a livello internazionale dove vi sono fenomeni in atto nel mercato – e la cosiddetta "Via della seta" è uno di questi – che impongono maggiore determinazione nella difesa del ruolo dei nostri Porti in Europa per riaffermare ed accrescere il valore del Nord Adriatico all'interno del sistema economico e dei trasporti comunitario. Questo impone un ripensamento delle strategie del NAPA al quale Ravenna vuole dare il proprio contributo, e ringrazio i membri dell'Associazione che ci hanno messo nella condizione di farlo, perché l'Associazione possa continuare ad essere un valido strumento per promuovere una condivisa azione programmatica e commerciale del Nord Adriatico. Da oggi si lavorerà tutti insieme, con Venezia, Trieste, Koper e Fiume per un rilancio del NAPA che, attraverso la cooperazione e la condivisione, il confronto ed il dialogo, consolidi e sviluppi il peso del sistema dei Porti del Nord Adriatico in Europa, consentendoci sia di fare fronte alle nuove, complesse sfide che ci aspettano sia di cogliere le nuove opportunità che si presentano per l'intera area del Nord Adriatico".

- segue

“A pochi giorni dalla mia lettera ai colleghi dei Porti Napa per il rilancio dell’Associazione – ha dichiarato il presidente dell’Autorità Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino – sono lieto e soddisfatto che da oggi anche Ravenna torni a far parte di questa squadra, che guarda al futuro condividendo già una serie di interventi importanti per tutto l’Alto Adriatico. In piena crisi economica i porti Napa negli ultimi 8 anni hanno comunque registrato un record di crescita complessiva del + 80% sui container e 30% totale. Tale massa critica deve rispecchiarsi anche nell’influenza nella politica europea che come porti dell’Adriatico siamo in grado di assumere: un asset che non solo ci consentirà di consolidare la lobby a livello europeo e internazionale – versante sul quale abbiamo già dimostrato comunque di essere forti, anche in considerazione degli ingenti finanziamenti europei che il Napa è stato in grado di catturare – 164 milioni dall’Europa nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo delle nostre infrastrutture – a beneficio dei nostri scali e dei nostri territori. Se siamo qui è perché siamo i pilastri di accesso in Europa: possiamo giocare il nostro ruolo con responsabilità ma anche con autorevolezza, anche di fronte ai porti del Nord”.

E mentre Ravenna rientra nel NAPA, resta aperta la questione di Rijeka: lo scalo è nel tracciato del Corridoio Mediterraneo ma non di quello Baltico-Adriatico, strategico per tutti i traffici nell’Europa Centro-Orientale. Una questione sulla quale anche gli altri porti dell’Associazione intendono dare il loro supporto e proprio nel corso dell’Assemblea il tema è stato discusso direttamente con il Kurt Bodewig, in visita a Ravenna.

Porti: D'Agostino, Napa può competere con porti Nord Europa

Nei porti associati dal 2009 al 2016 +30% di merce movimentata



"Il NAPA ha le carte per competere con i porti Nord europei". Lo ha affermato il presidente del porto di Trieste, Zeno D'Agostino, a margine dell'ultima assemblea del NAPA (North Adriatic Ports Association) svoltasi nei giorni scorsi a Ravenna che ha visto il passaggio di consegne del semestre di presidenza dell'Associazione, da Capodistria a Trieste. Nei porti appartenenti all'associazione (Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria, Fiume), dal 2009 al 2016 la movimentazione complessiva delle merci è aumentata del 30%, passando da 112 a 143 milioni di tonnellate, mentre i container raggiungono un +80%, passando da 1,3 milioni di TEUs, a 2,4 milioni. Sul fronte dei fondi UE, sono stati ottenuti 164 milioni da Bruxelles nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo di infrastrutture e progetti di studio. "Siamo in una fase storica in cui si parla di rafforzamento dei rapporti tra il mondo asiatico e l'Europa - ha aggiunto D'Agostino. In questa visione il Nord Adriatico diventa cerniera fondamentale di questi ragionamenti ed è molto utile che ci sia un tavolo istituzionale in cui la portualità dell'Alto Adriatico possa dialogare. Altro dato fondamentale è che stiamo vedendo per la prima volta, una crescita importante dei traffici di tutti i porti NAPA". "C'è un corridoio marittimo Adriatico al servizio dei traffici internazionali, che sta diventando un corridoio di riferimento.

In quest'ottica - ha concluso D'Agostino - il NAPA sta vivendo una nuova fase di rilancio e quindi è una grandissima soddisfazione per me presiedere per il prossimo semestre un'associazione sempre più strategica per la portualità europea e internazionale". Durante la riunione, a cui ha partecipato anche il Coordinatore Europeo del Corridoio Baltico-Adriatico Kurt Bodewig, il porto di Ravenna è entrato nuovamente a far parte dell'Associazione. E' stata infatti accolta la richiesta del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, di riammettere Ravenna in seno all'Associazione. "Lo scenario all'interno del quale l'Associazione dei porti del Nord Adriatico è chiamata a muoversi - ha detto Rossi - è profondamente mutato sia a livello nazionale, con la Riforma del settore portuale e la creazione delle Autorità di Sistema, sia a livello internazionale dove vi sono fenomeni in atto nel mercato, e la cosiddetta "Via della seta" è uno di questi, che impongono maggiore determinazione nella difesa del ruolo dei nostri Porti in Europa per riaffermare ed accrescere il valore del Nord Adriatico all'interno del sistema economico e dei trasporti comunitario.

- segue

Questo impone un ripensamento delle strategie del NAPA al quale Ravenna vuole dare il proprio contributo, e ringrazio i membri dell'Associazione che ci hanno messo nella condizione di farlo, perché l'Associazione possa continuare ad essere un valido strumento per promuovere una condivisa azione programmatica e commerciale del Nord Adriatico. Da oggi si lavorerà tutti insieme, con Venezia, Trieste, Koper e Fiume per un rilancio del NAPA che, attraverso la cooperazione e la condivisione, il confronto ed il dialogo, consolidi e sviluppi il peso del sistema dei Porti del Nord Adriatico in Europa, consentendoci sia di fare fronte alle nuove, complesse sfide che ci aspettano sia di cogliere le nuove opportunità che si presentano per l'intera area del Nord Adriatico".

Informazioni Marittime

Container porti Napa cresciuti dell'80% dal 2009



Una crescita di circa il 30% del traffico merci totale con un più 80% di teu nella movimentazione dei container. Sono queste le positive performance registrata negli ultimi anni dal **Napa (North Adriatic Ports Association)**, l'associazione che riunisce i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna, lo scalo sloveno di Koper-Capodistria e quello croato di Rijeka-Fiume. "Il Napa ha le carte per competere con i porti Nord europei", ha affermato il presidente del porto di Trieste, Zeno D'Agostino a margine dell'ultima assemblea dell'associazione svoltasi nei giorni scorsi a Ravenna che ha visto il passaggio di consegne del semestre di presidenza da Capodistria a Trieste.

Ottime le statistiche, dicevamo, se si guardano i cinque scali nel complesso: dal 2009 al 2016 la movimentazione complessiva delle merci è aumentata del 30%, passando da 112 a 143 milioni di tonnellate, mentre i container raggiungono addirittura un + 80%, passando da 1.3 milioni di teu, a 2.4 milioni. Eccellenti anche i risultati sul fronte dei fondi UE, con 164 milioni ottenuti da Bruxelles nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo di infrastrutture e progetti di studio.

"Siamo in una fase storica in cui si parla di rafforzamento dei rapporti tra il mondo asiatico e l'Europa - ha puntualizzato D'Agostino. In questa visione il Nord Adriatico diventa cerniera fondamentale di questi ragionamenti ed è molto utile che ci sia un tavolo istituzionale in cui la portualità dell'Alto Adriatico possa dialogare. Altro dato fondamentale è che stiamo vedendo per la prima volta, una crescita importante dei traffici di tutti i porti Napa. 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". "In quest'ottica - ha concluso D'Agostino - il Napa sta vivendo una nuova fase di rilancio e quindi è una grandissima soddisfazione per me presiedere per il prossimo semestre un'associazione sempre più strategica per la portualità europea e internazionale".

Durante la riunione, a cui ha partecipato anche il Coordinatore Europeo del Corridoio Baltico-Adriatico Kurt Bodewig, il porto di Ravenna è entrato nuovamente a far parte dell'Associazione. E' stata infatti accolta la richiesta del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, di riammettere Ravenna in seno all'Associazione.

"Lo scenario all'interno del quale l'Associazione dei porti del Nord Adriatico è chiamata a muoversi - ha dichiarato il presidente Rossi - è profondamente mutato sia a livello nazionale, con la Riforma del settore portuale e la creazione delle Autorità di Sistema, sia a livello internazionale dove vi sono fenomeni in atto nel mercato - e la cosiddetta "Via della seta" è uno di questi - che impongono maggiore determinazione nella difesa del ruolo dei nostri Porti in Europa per riaffermare ed accrescere il valore del Nord Adriatico all'interno del sistema economico e dei trasporti comunitario.

Questo impone un ripensamento delle strategie del NAPA al quale Ravenna vuole dare il proprio contributo, e ringrazio i membri dell'Associazione che ci hanno messo nella condizione di farlo, perché l'Associazione possa continuare ad essere un valido strumento per promuovere una condivisa azione programmatica e commerciale del Nord Adriatico. Da oggi si lavorerà tutti insieme, con Venezia, Trieste, Koper e Fiume per un rilancio del Napa che, attraverso la cooperazione e la condivisione, il confronto ed il dialogo, consolidi e sviluppi il peso del sistema dei Porti del Nord Adriatico in Europa, consentendoci sia di fare fronte alle nuove, complesse sfide che ci aspettano sia di cogliere le nuove opportunità che si presentano per l'intera area del Nord Adriatico".

"A pochi giorni dalla mia lettera ai colleghi dei Porti Napa per il rilancio dell'Associazione - ha dichiarato il presidente dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino - sono lieto e soddisfatto che da oggi anche Ravenna torni a far parte di questa squadra, che guarda al futuro condividendo già una serie di interventi importanti per tutto l'Alto Adriatico. In piena crisi economica i porti Napa negli ultimi 8 anni hanno comunque registrato un record di crescita complessiva del + 80% sui container e 30% totale.

- segue

Tale massa critica deve rispecchiarsi anche nell'influenza nella politica europea che come porti dell'Adriatico siamo in grado di assumere: un asset che non solo ci consentirà di consolidare la lobby a livello europeo e internazionale - versante sul quale abbiamo già dimostrato comunque di essere forti, anche in considerazione degli ingenti finanziamenti europei che il Napa è stato in grado di catturare - 164 milioni dall'Europa nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo delle nostre infrastrutture - a beneficio dei nostri scali e dei nostri territori. Se siamo qui è perché siamo i pilastri di accesso in Europa: possiamo giocare il nostro ruolo con responsabilità ma anche con autorevolezza, anche di fronte ai porti del Nord".

E mentre Ravenna rientra nel Napa, resta aperta la questione di Rijeka: lo scalo è nel tracciato del Corridoio Mediterraneo ma non di quello Baltico-Adriatico, strategico per tutti i traffici nell'Europa Centro-Orientale. Una questione sulla quale anche gli altri porti dell'Associazione intendono dare il loro supporto e proprio nel corso dell'Assemblea il tema è stato discusso direttamente con il Kurt Bodewig, in visita a Ravenna.

La presidenza a Trieste e Ravenna rientra nell'associazione Crescono i traffici dei porti Napa con +30% dei volumi e +80% teu

TRIESTE - «Il "Napa" ha le carte per competere con i porti Nord europei». Lo ha affermato il presidente del porto di Trieste, Zeno D'Agostino a margine dell'ultima assemblea del Napa (North Adriatic Ports Association) svoltasi nei giorni scorsi a Ravenna che ha visto il passaggio di consegne del semestre di presidenza dell'Associazione, da Capodistria a Trieste.

Ottime le performance statistiche se si guardano tutti i porti appartenenti all'associazione (Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria, Fiume): dal 2009 al 2016 la movimentazione complessiva delle merci è aumentata del 30%, passando da 112 a 143 milioni di tonnellate, mentre i container raggiungono addirittura un +80%, passando da 1,3 milioni di teu, a 2,4 milioni.

(continua a pagina 2)



Operazioni di ormeggio di una nave da 11.660 teu al Molo VII

Crescono i traffici

Eccellenti anche i risultati sul fronte dei fondi Ue, con 164 milioni ottenuti da Bruxelles nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo di infrastrutture e progetti di studio.

«Siamo in una fase storica in cui si parla di rafforzamento dei rapporti tra il mondo asiatico e l'Europa. In questa visione - ha puntualizzato D'Agostino - il Nord Adriatico diventa cerniera fondamentale di questi ragionamenti ed è molto utile che ci sia un tavolo istituzionale in cui la portualità dell'Alto Adriatico possa dialogare. Altro dato fondamentale è che stiamo vedendo per la prima volta, una crescita importante dei traffici di tutti i porti Napa. 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».

«In quest'ottica - ha concluso D'Agostino - il Napa sta vivendo una nuova fase di rilancio e quindi è una grandissima soddisfazione per me presiedere per il prossimo semestre un'associazione sempre più

strategica per la portualità europea e internazionale».

Durante la riunione, a cui ha partecipato anche il coordinatore europeo del corridoio Baltico-Adriatico Kurt Bodewig, il porto di Ravenna è entrato nuovamente a far parte dell'Associazione. È stata infatti accolta la richiesta del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, di riannettere Ravenna in seno all'Associazione.

«Lo scenario all'interno del quale l'Associazione dei porti del Nord Adriatico è chiamata a muoversi - ha dichiarato il presidente Rossi - è profondamente mutato sia a livello nazionale, con la Riforma del settore portuale e la creazione delle Autorità di Sistema, sia a livello internazionale dove vi sono fenomeni in atto nel mercato - e la cosiddetta "Via della seta" è uno di questi - che impongono maggiore determinazione nella difesa del ruolo dei nostri porti in Europa per riaffermare ed accrescere il valore del Nord Adriatico all'interno del sistema economico e dei trasporti comunitario. Questo impone un ripensamento delle strategie del Napa al quale Ravenna vuole dare il proprio contributo, e ringrazio i

membri dell'Associazione che ci hanno messo nella condizione di farlo, perché l'Associazione possa continuare ad essere un valido strumento per promuovere una condivisa azione programmatica e commerciale del Nord Adriatico. Da oggi si lavorerà tutti insieme, con Venezia, Trieste, Koper e Fiume per un rilancio del Napa che, attraverso la cooperazione e la condivisione, il confronto ed il dialogo, consolidi e sviluppi il peso del sistema dei Porti del Nord Adriatico in Europa, consentendoci sia di fare fronte alle nuove, complesse sfide che ci aspettano sia di cogliere le nuove opportunità che si presentano per l'intera area del Nord Adriatico».

Da parte sua, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, ha dichiarato: «A pochi giorni dalla mia lettera ai colleghi dei porti Napa per il rilancio dell'Associazione sono lieto e soddisfatto che da oggi anche Ravenna torni a far parte di questa squadra, che guarda al futuro condividendo già una serie di interventi importanti per tutto l'Alto Adriatico. In piena crisi economica i porti Napa negli ultimi otto anni hanno comunque registrato un record di cre-

scita complessiva del +80% sui container e 30% totale. Tale massa critica deve rispecchiarsi anche nell'influenza nella politica europea che come porti dell'Adriatico siamo in grado di assumere un asset che non solo ci consentirà di consolidare la lobby a livello europeo e internazionale - versante sul quale abbiamo già dimostrato comunque di essere forti, anche in considerazione degli ingenti finanziamenti europei che il Napa è stato in grado di catturare - 164 milioni dall'Europa nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo delle nostre infrastrutture - a beneficio dei nostri scali e dei nostri territori. Se siamo qui è perché siamo i pilastri di accesso in Europa: possiamo giocare il nostro ruolo con responsabilità ma anche con autorevolezza, anche di fronte ai porti del Nord».

E mentre Ravenna rientra nel Napa, resta aperta la questione di Rijeka: lo scalo è nel tracciato del Corridoio Mediterraneo ma non di quello Baltico-Adriatico, strategico per tutti i traffici nell'Europa Centro-Orientale. Una questione sulla quale anche gli altri porti dell'Associazione intendono dare il loro supporto e proprio nel corso dell'Assemblea il tema è stato discusso direttamente con il Kurt Bodewig, in visita a Ravenna.

I porti nord-adriatici del NAPA rilanciano la loro alleanza

Il porto di Ravenna è entrato nuovamente a far parte dell'associazione

Dal 2009 al 2016 la movimentazione complessiva delle merci nei porti all'associazione NAPA (North Adriatic Ports Association), fermata dagli scali di Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria e Fiume, è aumentata del 30%, passando da 112 milioni a 143 milioni di tonnellate ed il solo traffico dei container è salito del +80% passando da 1,3 milioni a 2,4 milioni di teu. Lo ha ricordato, evidenziando che «il NAPA ha le carte per competere con i porti nordeuropei», il presidente del porto di Trieste, Zeno D'Agostino, al margine dell'ultima assemblea del NAPA svoltasi nei giorni scorsi a Ravenna che ha visto il passaggio di consegne del semestre di presidenza dell'associazione, da Capodistria a Trieste.

D'Agostino ha ricordato anche gli eccellenti risultati dei porti del NAPA sul fronte dei fondi UE, con 164 milioni ottenuti da Bruxelles nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo di infrastrutture e progetti di studio.

Durante la riunione, a cui ha partecipato anche il coordinatore europeo del Corridoio Baltico-Adriatico Kurt Bodewig, D'Agostino ha rilevato che quella attuale è una fase storica in cui si parla di rafforzamento dei rapporti tra il mondo asiatico e l'Europa. «In questa visione - ha osservato - il Nord Adriatico diventa cerniera fondamentale di questi ragionamenti ed è molto utile che ci sia un tavolo istituzionale in cui la portualità dell'Alto Adriatico possa dialogare. Altro dato fondamentale è che stiamo vedendo per la prima volta una crescita importante dei traffici di tutti i porti NAPA. 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. In quest'ottica - ha concluso D'Agostino - il NAPA sta vivendo una nuova fase di rilancio e quindi è una grandissima soddisfazione per me presiedere per il prossimo semestre un'associazione sempre più strategica per la portualità europea e internazionale».

In occasione della riunione il porto di Ravenna è entrato nuovamente a far parte dell'associazione. È stata infatti accolta la richiesta del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, di riammettere Ravenna in seno al NAPA. «Lo scenario all'interno del quale l'associazione dei porti del Nord Adriatico è chiamata a muoversi - ha spiegato il presidente Rossi - è profondamente mutato sia a livello nazionale, con la riforma del settore portuale e la creazione delle Autorità di Sistema, sia a livello internazionale dove vi sono fenomeni in atto nel mercato - e la cosiddetta "Via della seta" è uno di questi - che impongono maggiore determinazione nella difesa del ruolo dei nostri porti in Europa per riaffermare ed accrescere il valore del Nord Adriatico all'interno del sistema economico e dei trasporti comunitario. Questo impone un ripensamento delle strategie del NAPA al quale Ravenna vuole dare il proprio contributo, e ringrazio i membri dell'associazione che ci hanno messo nella condizione di farlo, perché l'associazione possa continuare ad essere un valido strumento per promuovere una condivisa azione programmatica e commerciale del Nord Adriatico. Da oggi si lavorerà tutti insieme, con Venezia, Trieste, Koper e Fiume per un rilancio del NAPA che, attraverso la cooperazione e la condivisione, il confronto ed il dialogo, consolidi e sviluppi il peso del sistema dei porti del Nord Adriatico in Europa, consentendoci sia di fare fronte alle nuove complesse sfide che ci aspettano sia di cogliere le nuove opportunità che si

presentano per l'intera area del Nord Adriatico».

«A pochi giorni dalla mia lettera ai colleghi dei porti NAPA per il rilancio dell'associazione - ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino - sono lieto e soddisfatto che da oggi anche Ravenna torni a far parte di questa squadra, che guarda al futuro condividendo già una serie di interventi importanti per tutto l'Alto Adriatico. In piena crisi economica i porti NAPA negli ultimi otto anni hanno comunque registrato un record di crescita complessiva del +80% sui container e 30% totale. Tale massa critica deve rispecchiarsi anche nell'influenza nella politica europea che come porti dell'Adriatico siamo in grado di assumere: un asset che non solo ci consentirà di consolidare la lobby a livello europeo e internazionale - versante sul quale abbiamo già dimostrato comunque di essere forti, anche in considerazione degli ingenti finanziamenti europei che il NAPA è stato in grado di catturare - 164 milioni dall'Europa nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo delle nostre infrastrutture - a beneficio dei nostri scali e dei nostri territori. Se siamo qui è perché siamo i pilastri di accesso in Europa: possiamo giocare il nostro ruolo con responsabilità ma anche con autorevolezza, anche di fronte ai porti del Nord».

Nel corso della riunione è stata anche esaminata la questione del porto di Rijeka, scalo che è nel tracciato del Corridoio Mediterraneo ma non di quello Baltico-Adriatico, strategico per tutti i traffici nell'Europa centro-orientale, una questione sulla quale anche gli altri porti dell'associazione intendono dare il loro supporto. Nel corso dell'assemblea il tema è stato discusso direttamente con il coordinatore europeo Bodewig.

Ancona: Autorità di sistema portuale, incontro con il Generale Amendola per prevenire corruzione

(FERPRESS) – Ancona, 13 NOV – – Quale strategia per prevenire e reprimere la corruzione e l’illegalità? Questo il tema dell’incontro di approfondimento organizzato dall’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale con gli operatori portuali di Marche e Abruzzo, che ha visto protagonista l’intervento del generale Vincenzo Amendola, comandante provinciale della Guardia di Finanza di Ancona.

In una sala Marconi affollata, il generale Amendola ha saputo tenere alta l’attenzione dei presenti con una serie di riflessioni molto interessanti ed esempi concreti e calzanti.

“Le pubbliche amministrazioni che operano nella massima trasparenza fanno già anticorruzione – ha detto il generale Amendola – e questo vuol dire mettere a disposizione i documenti in modo fruibile, che ci sia il rispetto della privacy, che ci sia efficienza e affidabilità nella gestione del servizio. Perché è proprio l’inefficienza, che deriva dalla mancata trasparenza, la principale causa della corruzione”.

Fondamentale, perciò, è la necessità di prevenire la corruzione creando un sistema di pubblica amministrazione in cui, nel rispetto del dettato delle linee guida dell’Anac, “ci si senta chiamati alla responsabilità individuale nella propria azione – ha aggiunto il generale Amendola – e in cui la lotta alla corruzione passi proprio dall’efficienza”.

Il presidente dell’Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, ha ringraziato il generale Amendola per il suo intervento, “un confronto importante – ha affermato Giampieri – in cui è stata messa al centro dell’attenzione la necessità, per la pubblica amministrazione, di comportamenti efficienti e trasparenti, per non creare le premesse devastanti per un sistema di corruzione che, come conseguenza, inquina il mercato falsando le regole della competizione”.

Toscana: Rossi, presto un Accordo di programma per finanziare lavori al porto di Carrara

(FERPRESS) – Massa, 13 NOV – “Abbiamo un tesoretto di 30 milioni, di cui 15 della Regione, destinati a finanziare i lavori per il porto di Carrara e le opere per il waterfront. E presto sottoscriveremo con Comune e Autorità portuale un Accordo di programma finalizzato a questo”.

È uno degli annunci che il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha fatto a Massa nel corso della conferenza stampa che ha tenuto presso la sede del Genio civile.

“A questi – ha precisato Rossi – vanno aggiunti i 5 milioni di euro per il collegamento ferroviario tra l’area portuale e la zona industriale, i cui lavori, finanziati da Rfi e dall’Autorità portuale, dovrebbero iniziare con il prossimo anno. Con l’Accordo di programma determineremo i tempi degli interventi e gli impegni dei vari soggetti coinvolti”.

Il presidente ha poi ricordato come è in corso la redazione dei progetti per la sistemazione idraulica della zona industriale ai quali verrà poi data attuazione pratica.

“Le nostre verifiche periodiche – ha concluso – proseguiranno, perché vogliamo portare avanti tutto il progetto che riguarda l’area apuana nel suo complesso, così come ci è stato sollecitato da parte delle istituzioni locali e delle organizzazioni sindacali”.

Zona franca a Cagliari più vicina (inizio 2018)

CAGLIARI - 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'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, a margine del convegno "Destinazione Cagliari" che si è tenuto nella sala convegni della 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 (continua in ultima pagina)

nunciato che "Luna Rossa" è pronta a rimanere a Cagliari per quaranta mesi. «Stiamo chiudendo le trattative per la concessione di un'area pregiata del porto - ha detto - questo periodo così lungo significa arrivare anche oltre l'America's Cup. E se si dovesse vincere la competizione per Cagliari si aprirebbero delle prospettive incredibili».

Non solo: «Stiamo firmando le ultime carte per far diventare Cagliari un polo di eccellenza internazionale della vela: sarà stabilmente tappa di alcuni campionati mondiali. Manifestazioni anche con 60/80 barche in gara. La sede? Il porto storico. E c'è poi anche la candidatura dei Tp52 per venire a Cagliari».

Zona franca a Cagliari

incontri 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 potremo 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 Sicc 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 25 mila 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 affermato il presidente dell'AdSp.

Infine, Massimo Deiana ha an-

Superata l'emergenza a **tremestieri**

Porto a sud attivo a pieno regime

Il vento tende una mano alla città e la situazione a **Tremestieri** torna quasi alla normalità. Da ieri mattina, tutti i mezzi pesanti diretti e provenienti dalla Calabria sono tornati a utilizzare le navi che attraccano al **porto** a sud. È durata meno di 48 ore la serrata del doppio approdo. Il breve volgere di un fine settimana quando il numero dei camion scende drasticamente.

Il vento da terra di queste ore non può peggiorare le condizioni di insabbiamento del molo del **porto** e per questo, dopo un sopralluogo ed una riunione, la Capitaneria di **porto** ha deciso di ripristinare al situazione di venerdì scorso. Uscita e ingresso alternato in entrambi gli attracchi di **Tremestieri**. «Una precauzione - dice il comandante Nazzareno Laganà - che rallenterà oltremodo il traffico delle navi». Sabato e domenica il **porto** è rimasto chiuso, aveva sempre spiegato Laganà, perché il moto ondoso avrebbe potuto mettere in difficoltà i comandanti delle navi, sia in ingresso che in uscita. Ieri la situazione meteo è decisamente variata e quindi tutto è tornato alla normalità. Evitata quindi l'invasione di Tir in città, come altre volte era successo, per l'insabbiamento della rada.

Piuttosto, nei prossimi giorni anche l'accumulo di sabbia che si è creato in quest'ultimo periodo, potrà essere eliminato.

Il dragaggio di quelle poche migliaia di metri cubi di detriti che formano la consueta isoletta affiorante davanti alla diga a sud, viaggia in maniera spedita.

La draga era attesa per domani o giovedì ma in realtà sarà nello Stretto solo nel fine settimana.

Viene da Chioggia ma in queste ore le condizioni meteo nell'alto Adriatico sconsigliano la partenza. Se ne riparlerà domani. In due o tre giorni al massimo l'operazione di liberare il **porto** dovrebbe essere completata e la struttura potrà essere restituita alla sua piena funzionalità.

Quello del prossimo fine settimana potrebbe essere l'ultimo dragaggio di questo approdo.

Scirocco permettendo, il successivo dovrebbe essere quello della Nuova Coedmar che come prima operazione del cantiere del nuovo **porto** di **Tremestieri** ha proprio l'eliminazione di 105mila metri cubi di sabbia.(d.b.)

INFRASTRUTTURE. L' allarme sui fondi lanciato dalla Cgil e dal deputato Zappulla

Augusta, nodo ferroviario al porto Annunziata incontra il ministro

OOO Sarà oggi a Roma al ministero delle Infrastrutture per capire di più sulle indiscrezioni dei giorni scorsi sulla possibile cancellazione del collegamento del porto "core" di Augusta con la rete ferroviaria, che sarebbe stato eliminato nella rimodulazione dei fondi Pon 2014/2020, il presidente dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale Andrea Annunziata, che ribadisce l' importanza dell' opera per lo sviluppo del porto megarese. «Ho un appuntamento al ministero per sapere qualcosa in più - ha detto- la realizzazione del nodo ferroviario è un' opera fondamentale, insieme ai piazzali e alle banchine container per una nuova economia e un nuovo sviluppo del territorio. Non penso che il Governo abbia motivazioni per cui non debba essere fatto, ma se così non fosse siamo comunque determinati ad andare avanti visto che abbiamo i fondi per farlo». A lanciare l' allarme sul possibile taglio ai finanziamenti era stato, nei giorni scorsi, il segretario provinciale della Cgil Roberto Alosi che aveva parlato di «ennesimo scippo».

«La spiegazione che sarebbe stata addotta - dice - sarebbe quello di una riduzione del traffico portuale e che pertanto le risorse sarebbero sprecate». A rincarare la dose ieri

erano stati anche il deputato nazionale e il consigliere comunale di «Articolo uno», Pippo Zappulla e Giancarlo Triberio, che hanno dichiarato di essere al fianco dei sindacati e delle forze sociali nella battaglia in difesa del «nostro lavoro e del nostro futuro». «Il governo in tal modo - dicono - getta la maschera arrivando all' as.

ECONOMIA » TERRENI GHIOTTI A GUASTICCE

Un colosso vuole aree all'interporto

Arriva la manifestazione di interesse per un maxi-lotto edificabile grande come 10 campi da calcio

► LIVORNO

Un grosso soggetto internazionale ha messo gli occhi sull'interporto di Guasticce. Il gruppo ha chiesto di acquistare un'area enorme dentro l'Amerigo Vespucci, una superficie catastale complessiva di oltre 62mila metri quadrati, grande quanto dieci campi da calcio, con possibilità edificatoria che arriva fino a 30mila metri quadrati.

Il soggetto si è fatto avanti con una manifestazione di interesse relativo alla vendita da parte di Interporto di due importanti lotti. Ma ha chiesto di ampliare ulteriormente la superficie coperta prevista.

Davanti a questa richiesta, la società - di cui sono soci, tra gli altri, Regione Toscana, Montepaschi, Autorità di Sistema, i Comuni di Livorno, Pisa e Colle

e la Camera di Commercio - ha pubblicato un nuovo avviso di interesse, per la ricerca, in sostanza, di altri soggetti che fossero interessati all'acquisto della nuova area ampliata fino a 30mila metri quadrati di superficie edificabile.

Se ci saranno altri soggetti interessati a comprare un pezzo di Interporto lo scopriremo da venerdì 20 novembre, giorno in cui scadrà il bando.

Il piano particolareggiato del Comune colligiano, sul cui territorio cade l'interporto, prevede che le aree in questione possano trasformarsi in magazzini specialistici oppure strutture coperte da tettoie o depositi verticali.

La manifestazione d'interesse conferma non solo l'appeal della struttura logistica di Guasticce, che negli ultimi anni ha visto crescere i traffici e il fattu-

rato, ma anche - e le due cose sono strettamente legate - le ulteriori potenzialità del nostro porto.

Non è un caso, tra l'altro, che negli ultimi due anni sull'inter-

porto penda anche l'opportunità di trasformazione in zona franca. Ancora due mesi fa il ministero dello sviluppo economico si è dimostrato molto possibilista anche perché non esiste una zona franca doganale nel mar Tirreno. Esiste a Trieste, a Venezia, a Gioia Tauro, a Taranto. Ma non nel Tirreno.

Non solo, ma sul tavolo, c'è anche l'ormai famoso "scavalco" ferroviario, di cui si parla dal 2001 ma che sembra arrivato al momento della verità: l'obiettivo è collegare davvero e non per finta le banchine con l'interporto. Il problema però è

un ponte (sopra la ferrovia Livorno-Pisa) che non c'è più e per colpa del quale i treni devono passare dalla stazione di Ca-

lambrone, fare manovre e contromanovre e impiegare due ore per percorrere appena tre chilometri. Con lo scavalco tutto questo non servirà: il nuovo raccordo lungo appena 1200 metri, unirà il binario proveniente dall'interporto - che oggi passando a fianco della Fippli e poi lungo il perimetro dei depositi costieri, arriva alla stazio-

ne di Calambrone - direttamente col binario che va fin sulle banchine. 17 milioni il costo, conclusione dei lavori prevista nel 2019. Di fatto un investimento per le nostre banchine, ma anche un'attrazione logistica, come si vede, per nuovi colossi e posti di lavoro sul territorio.

014-00000014520454

Ad ottobre sensibile crescita dei volumi di merci trasportate dalle navi transitate nel canale di Suez

Nei primi dieci mesi del 2017 questi carichi sono ammontati a 747,8 milioni di tonnellate (+10,6%), di cui 390,8 milioni sulle navi dirette a sud (+19,4%) e 357,0 milioni sulle navi dirette a nord (+2,4%)

Lo scorso mese il numero delle navi che hanno attraversato il canale di Suez è cresciuto del +7,8% essendo transitate 1.552 unità rispetto a 1.440 nell'ottobre 2016, di cui 392 petroliere (+12,3%) e 1.160 navi di altra tipologia (+6,3%). Le navi passate per la via d'acqua egiziana trasportavano 80,0 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del +17,8% sull'ottobre 2016, di cui 42,5 milioni di tonnellate di carichi imbarcati sulle navi transitate da nord a sud (+23,8%) e 37,5 milioni di tonnellate sulle navi transitate nella direzione opposta (+11,7%).

Sulle navi dirette verso sud erano imbarcati 8,5 milioni di tonnellate di petrolio e prodotti petroliferi (+42,6%), di cui 2,9 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+32,6%), 2,1 milioni di tonnellate di carburanti (+38,0%), 1,2 milioni di tonnellate di benzine (+152,7%), 945mila tonnellate di nafta (+165,2%), 252mila tonnellate di gas di petrolio liquefatto (+254,9%), 207mila tonnellate di gasoli (volume pari a zero nell'ottobre 2016) e 898mila tonnellate di altre rinfuse petrolifere (+20,8%). Inoltre a bordo delle navi dirette a sud erano imbarcate 34,0 milioni di tonnellate di altri carichi (+19,9%), tra cui principalmente 20,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+12,6%), 5,1 milioni di tonnellate di cereali (+24,2%), 2,3 milioni di tonnellate di minerali e metalli (-36,7%), 1,2 milioni di tonnellate di carbone e coke (+1.026,6%), 1,2 milioni di tonnellate di fertilizzanti (+97,0%), 683mila tonnellate di prodotti chimici (+21,7%), 575mila tonnellate di gas naturale liquefatto (-26,0%), 518mila tonnellate di prodotti alimentari (+202,9%) e 405mila tonnellate di prodotti in metallo (-49,2%).

Le navi dirette a nord trasportavano 11,4 milioni di tonnellate di petrolio e prodotti petroliferi (+16,5%), di cui 6,6 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+18,8%), 2,3 milioni di tonnellate di gasoli (-7,6%), 1,9 milioni di tonnellate di benzine (+51,8%), 229mila tonnellate di carburanti (+124,5%), 21mila tonnellate di gas di petrolio liquefatto (-19,2%) e 298mila tonnellate di altre rinfuse petrolifere (+106,9%). Inoltre a bordo di queste navi erano presenti altre 26,1 milioni di tonnellate di altre merci (+9,7%), tra cui 18,8 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+4,1%), 1,4 milioni di tonnellate di prodotti in metallo (+9,6%), 1,3 milioni di tonnellate di prodotti chimici (+69,9%), 1,3 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto (-5,1%), 903mila tonnellate di oli vegetali (+6,7%) e 760mila tonnellate di carbone e coke (+1,3%).

Nei primi dieci mesi del 2017 nel canale sono transitate complessivamente 14.486 navi, con un incremento del +3,1% sul periodo gennaio-ottobre dello scorso anno, di cui 3.697 petroliere (+3,4%) e 10.789 navi di altro tipo (+3,0%). Queste navi trasportavano globalmente 747,8 milioni di tonnellate di carichi, con un rialzo del +10,6% rispetto a 676,2 milioni di tonnellate nei primi dieci mesi del 2016.

Sulle navi dirette a sud erano imbarcate un totale di 390,8 milioni di tonnellate di carichi (+19,4%). I soli carichi di petrolio e prodotti petroliferi ammontavano a 83,1 milioni di tonnellate (+44,8%), di cui 28,1 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+75,2%), 24,1 milioni di tonnellate di

carburanti (+51,8%), 8,4 milioni di tonnellate di nafta (+9,7%), 7,8 milioni di tonnellate di benzine (+60,1%), 2,7 milioni di tonnellate di gas di petrolio liquefatto (+60,2%), 2,4 milioni di tonnellate di gasoli (+174,8%) e 9,6 milioni di tonnellate di altre rinfuse petrolifere (+44,8%). Inoltre a bordo c'erano 307,7 milioni di tonnellate di altri carichi (+14,0%), di cui 194,9 milioni di tonnellate di merci in container (+12,8%), 38,8 milioni di tonnellate di cereali (+2,2%), 24,2 milioni di tonnellate di minerali e metalli (+8,6%), 8,8 milioni di tonnellate di fertilizzanti (+69,0%), 7,8 milioni di tonnellate di carbone e coke (+466,7%), 6,1 milioni di tonnellate di prodotti chimici (-11,2%), 5,7 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto (+0,8%), 5,5 milioni di tonnellate di prodotti in metallo (-19,4%) e 2,7 milioni di tonnellate di macchinari e parti di ricambio (-1,5%).

Le navi dirette verso nord trasportavano complessivamente 357,0 milioni di tonnellate di merci (+2,4%). I carichi di petrolio e prodotti petroliferi erano pari a 94,9 milioni di tonnellate (+0,5%), di cui 59,8 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+3,5%), 16,3 milioni di tonnellate di gasoli (-6,8%), 14,7 milioni di tonnellate di benzine (-0,7%), 957mila tonnellate di carburanti (+60,0%), 248mila tonnellate di gas di petrolio liquefatto (+13,8%), 94mila tonnellate di nafta (-81,2%) e 2,8 milioni di tonnellate di altre rinfuse petrolifere (-7,7%). I carichi di altra tipologia ammontavano complessivamente a 262,1 milioni di tonnellate (-3,0%), di cui 195,9 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+1,5%), 12,2 milioni di tonnellate di prodotti in metallo (-13,0%), 10,3 milioni di tonnellate di prodotti chimici (+15,1%), 7,3 milioni di tonnellate di carbone e coke (+43,3%), 3,1 milioni di tonnellate di fertilizzanti (+53,4%), 3,0 di macchinari e parti di rispetto (+3,4%), 1,1 milioni di tonnellate di minerali e metalli (+411,2%), 387mila tonnellate di cereali (+275,7%) e 387mila tonnellate di prodotti alimentari (+30,9%).

The Medi Telegraph

Navi da crociera, l'esordio della Spagna

In Spagna si costruiscono fregate, corvette e navi oceanografiche, ma non si costruiscono navi da crociera, un'industria che nel mondo è quasi totalmente nelle mani di due cantieri navali, cioè il gruppo tedesco Meyer Werft e la nuova alleanza Fincantieri-Chantiers de l'Atlantique. Qualche settimana fa tuttavia i cantieri navali della città di Vigo, sulla costa atlantica della Spagna, hanno ottenuto un contratto per costruire una mini nave da crociera di lusso per il gruppo The Ritz-Carlton.

Ci si domanda se questo darà il via in Galizia e in Spagna a una serie di nuovi progetti orientati a quest'industria o se si tratterà solo di un caso isolato. Hijos de J.Barreras, un'azienda di Vigo con 120 anni di esperienza nella fabbricazione di traghetti passeggeri e merci, oltre a pescherecci d'altura, ha annunciato all'inizio dell'estate i lavori per realizzare una nave da crociera di lusso. Questa, misurerà 190 metri di lunghezza e ospiterà fino a 149 passeggeri e 246 membri dell'equipaggio.

Crociere, nuovo record per Miami: movimentati 5,3 milioni di crocieristi

Genova - Il porto di Miami ha chiuso l'anno fiscale 2016-17 al 30 settembre scorso con il record di 5,3 milioni di crocieristi movimentati ribadendo il ruolo di porto numero uno al mondo per quanto riguarda il traffico crocieristico. Con questi ritmi di crescita, i nuovi investimenti in infrastrutture e nuovi clienti in arrivo, il traguardo dei 6 milioni di passeggeri non sembra lontano. I fattori di questo successo sono ovviamente il fatto che da sempre PortMiami è la porta principale d'accesso al mercato crocieristico principe, quello dei Caraibi. In questi anni però la concorrenza degli altri scali della Florida si è fatta sempre più forte con in testa il vicino porto di Fort Lauderdale che è stato in grado di diventare l'home port dei giganti di classe "Oasis" di Royal Caribbean fin dal debutto del prototipo nel 2009. Infatti qui è stato realizzato un gigantesco terminal in grado di movimentare 6.000 passeggeri in imbarco e altrettanti in sbarco contemporaneamente; in più il bacino di evoluzione dello scalo era più favorevole a navi di oltre 360 metri di lunghezza "fuori tutto". Nonostante ciò Miami ha mantenuto sempre la leadership, visto che è la meta turistica principale della Florida meridionale. Tutti i passeggeri che di solito si imbarcano nella concorrente Fort Lauderdale vi scelgono di pernottare la notte prima o quella successiva alla crociera nel caso di lunghi voli di trasferimento da o per il proprio domicilio.

Ormai è chiaro che il mercato crocieristico mass market, cioè quello che ti permette di fare i grandi numeri, ha svoltato definitivamente verso il gigantismo navale. La competizione tra i porti si gioca quindi sulle infrastrutture; chi riesce ad adeguarsi più velocemente alla crescita della stazza delle navi può guadagnare in poco tempo un notevole aumento delle "toccate nave". Così ad inizio anno la contea di Miami-Dade ha stipulato un accordo con Royal Caribbean per la costruzione dell'avveniristico "Terminal A" che sarà pronto nel novembre 2018 quando inizierà ad ospitare i giganti di casa "Royal". Questo investimento misto pubblico-privato raggiunge i 200 milioni di dollari. Da subito saranno qui di casa la nuovissima Symphony of the Seas e la sorella minore Allure of the Seas che verrà sostituita nel 2020 dall'Oasis of the Seas. Inoltre anche il "Terminal F" è in fase di ristrutturazione e potenziamento in modo da essere pronto a ricevere alla fine di dicembre la nuovissima Msc Seaside, in via di completamento a Monfalcone. Anche Msc Crociere ha scelto Miami come base per la sua conquista del mercato a "stelle & strisce": prima con Msc Divina, poi con il nuovo gioiello targato Fincantieri che nel 2019 sarà raggiunto anche dall'ammiraglia Msc Meraviglia.

I clienti di PortMiami sono molti, come non citare Norwegian Cruise Line che ha dedicato due navi all'iconica capitale mondiale delle crociere, Norwegian Getaway e Norwegian Escape. Anche Norwegian Bliss che sarà inaugurata l'anno prossimo, sarà basata d'inverno a Miami a partire dalla fine del 2018. Carnival Horizon, la nuova ammiraglia di Carnival Cruise Line in via di gestazione a Marghera, raggiungerà invece il porto della Florida il prossimo settembre. Le "new entry" per Miami non finiscono qui visto che per il 2020 è atteso il debutto della prima nave di Virgin Voyages attualmente in costruzione a Sestri Ponente. Sir Richard Branson non poteva scegliere che la città più "cool" della Florida come home port americano per la sua nave dedicata ai giovani. Si può quindi ipotizzare che, vedendo questi programmi dei principali players del settore, l'asticella dei 6 milioni di passeggeri potrebbe essere superata già nel 2019.