

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
27 Febbraio 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Venezia:

"...merci crescono del 15,8%..." (Informare)

Genova:

"...Crociere a caccia di spazi..." (Il Secolo XIX, la repubblica Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Sempre più container in arrivo nel nostro scale..." (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Entrano in Alis..." (Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, Ansa)

Napoli:

"...Oltre un milione di crocieristi..." (Messaggero Marittimo, Ansa)

"...Entra in ALIS..." (L'Informatore Navale)

"...Nuovo bacino galleggiante..." (Gazzetta Marittima)

Salerno:

"...Porta Ovest..." (Informazioni Marittime, Seareporter)

Brindisi:

"...Movimenti merci diminuito del 2,3%..." (Informare)

"...Propeller club..." (Il Nautilus)

Messina:

"...due livelli di intervento immediato..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

A gennaio il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +15,8%

Crescita dei rotabili e delle rinfuse liquide. Calo delle rinfuse secche

Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Venezia è cresciuto del +15,8% essendo ammontato a 2,6 milioni di tonnellate rispetto a 2,2 milioni di tonnellate nel gennaio 2017, di cui 2,1 milioni di tonnellate allo sbarco (+16,0%) e 446mila tonnellate all'imbarco (+15,2%).

Complessivamente le merci varie si sono attestate a 811mila tonnellate (+3,7%), di cui 451mila tonnellate di merci in container (0%), 138mila carichi ro-ro (+47,0%) e 223mila tonnellate di altre merci varie (-6,1%).

Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 853mila tonnellate (+20,5%), di cui 728mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+29,2%), 91mila tonnellate di prodotti chimici (-20,1%) e 33mila tonnellate di altri carichi liquidi (+10,8%), mentre nel comparto delle rinfuse solide il dato globale è di 922mila tonnellate (+23,9%), di cui 268mila tonnellate di prodotti metallurgici (+54,8%), 209mila tonnellate di carbone e lignite (-14,6%), 183mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+34,9%), 170mila tonnellate di cereali (+35,6%), 37mila tonnellate di prodotti chimici (+651,1%), 37mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+48,4%) e 17mila tonnellate di altre rinfuse secche (-50,2%).

Nel segmento delle crociere è stato registrato un traffico di 4.439 passeggeri (+8.436,5%).

NEL 2018 IL TRAFFICO SUPERERÀ IL MILIONE DI PASSEGGERI

Crociere, Genova a caccia di spazi

Con l'arrivo delle nuove navi Msc torna d'attualità la mancanza di un accosto

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'onda sta per arrivare: quest'anno Genova si riprenderà la quota di traffico persa per strada e tornerà sopra il milione di passeggeri. Magià dall'anno prossimo potrebbe tornare in emergenza.

Questa volta il problema non è però la diminuzione di passeggeri, anzi è il contrario. Come anticipato ieri dal *Secolo XIX/The Meditelegraph*, Msc intende portare le proprie ammiraglie nel capoluogo ligure. Non c'entra solo il prestigio, è soprattutto una questione di numeri. Genova vedrà un'esplosione di traffico passeggeri, rischiando però di non poter offrire le infrastrutture adeguate. Per questo l'Autorità di sistema portuale sta lavorando su due fronti, «due emergenze» come racconta una fonte. Oltre alla riparazione dei moli, dopo i crolli delle scorse settimane, il primo passo per arrivare pronti all'assalto delle crociere, è quello dei fondali.

Alcune, anche tra le navi più grandi di Msc hanno un pescaggio in linea con gli attuali fondali, ma alle unità della "World class" che usciranno dagli stabilimenti francesi di Saint-Nazaire, la situazione attuale potrebbe non bastare. A preoccupare di più è però la questione strategica: Genova

per puntare realmente sulle crociere, ha necessità di un accosto in più. Proprio per l'alto numero di navi che le compagnie - soprattutto Msc - prevedono di portare nel capoluogo ligure. Al momento non ci sono però banchine libere e così l'idea è quella di alleggerire il peso dei traghetti nel porto storico e portare un po' di traffico a ponente, a Voltri/Pra'. Con un accosto in più, una banchina potrebbe liberarsi per le crociere e nei periodi di traffico intenso, ne trarrebbe beneficio anche la viabilità nelle zone di Sampierdarena e Dinegro. Il presidente dell'**Autorità** Signorini lo aveva confermato qualche giorno fa, anche se non sarà facile portare in quel lembo del Vte che un volta era adibito alle autostrade del mare, le linee dei traghetti. L'ex presidente Luigi Merlo aveva pensato di trasferire a Voltri/Pra' le navi dirette verso il Nord Africa. Mancherebbero però le infrastrutture necessarie per operare i rigidi controlli: quella banchina di ponente è infatti completamente vuota. Sarebbe più facile creare le condizioni per una linea nazionale, ma i servizi in quella zona del porto sono assenti. E poi ci sono altre due criticità: la prima è far digerire l'invasione dei ferry al Vte, sempre a caccia di spazi per i continui aumenti di

traffico, in un'area peraltro richiesta da Msc per attività cargo. E la seconda questione sono i tempi: per rispondere ai dati sempre crescenti dei volumi passeggeri bisogna fare in fretta. Risposte Turismo intanto prevede un ulteriore aumento dei passeggeri in Italia (vedi grafico): 11 milioni di crocieristi entro la fine dell'anno, +8,6% rispetto al 2017. Il vertice della classifica dei porti italiani rimane invariato: Civitavecchia è sempre sul podio a 2,4 milioni (+9,3%) e aumenta la distanza con Venezia che è ferma a 1,4 milioni. Napoli continua a crescere (1,05 milioni), ma è a brevissima distanza da Genova (1 milione, +8,1%). Dietro ai primi cinque si assiste al boom di Bari (chiuderà l'anno con 650 mila passeggeri), mentre La Spezia, sorpassata dal capoluogo pugliese, riesce a staccare Palermo. Il Mediterraneo però continua a perdere quote di mercato e lo farà anche nel 2018, mentre l'Asia, trainata dalla Cina, accelererà ancora. «Bisogna prepararsi al meglio per cogliere l'opportunità rappresentata dal consistente aumento dell'offerta che, in termini di navi e posti letto, interverrà nei prossimi anni» ha spiegato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo. Proprio quello che dovrebbe fare, e in fretta, il porto di Genova.

-segue

I numeri

Fonte: Risposte Turismo

Primi porti crocieristici italiani	PREVISIONI 2018		VARIAZIONI PERCENTUALI 2018/2017	
	passengeri movimentati	loccate nave	passengeri movimentati	loccate nave
Civitavecchia	2.404.884	775	9,3%	6,5%
Venezia	1.427.812	466	stabile	stabile
Napoli	1.050.000	370	13,2%	10,1%
GENOVA	1.000.000	220	8,1%	3,8%
SAVONA	950.000	196	11,2%	4,8%
Livorno	750.000	370	7,3%	8,5%
Bari	650.000	210	63,5%	46,9%
LA SPEZIA	520.000	138	17,3%	-3,5%
Palermo	510.000	171	11,1%	11,0%
Messina	371.602	166	-4,8%	-3,5%



La Msc Meraviglia nel porto di Genova

Crociere: Liguria al vertice nazionale, Genova torna sopra il milione

Risposte Turismo analizza le previsioni del 2018 negli scali italiani: aumentano anche Savona e La Spezia 2,5 milioni il dato regionale

È ancora la Liguria la protagonista del traffico crocieristico italiano. Nel 2018 saranno due milioni e mezzo i passeggeri movimentati dai tre scali della regione (suddivisi in due distinte autorità portuali di sistema, Genova e Savona nel Mar Ligure Occidentale, La Spezia con Carrara in quello orientale). Alle spalle c'è ancora il Lazio con il porto di Civitavecchia, scalo leader in Italia con 2,2 milioni. Un po' meno appeal, sullo scenario globale, avrà però il Mediterraneo che, pur a fronte di un'aumentata capacità (28 milioni di giornate-posti letto disponibili, circa un milione

in più rispetto al 2017) registra la quota percentuale sul totale mondiale più bassa degli ultimi 10 anni, il 15,8%, rispetto al 16,1% del 2017 e del 17,6% del 2008.

In Liguria, invece, tutti e tre i porti vedranno crescere il traffico di croceristi e Genova, in particolare, tornerà a toccare la soglia del milione di movimenti, dopo la flessione dello scorso anno.

Sono quindi positive per gli scali della Liguria le previsioni diffuse dalla società specializzata Risposte Turismo, che per l'anno in corso stima una crescita complessiva del settore in tutta Italia. Nel 2018, infatti, dovrebbero essere - secondo i calcoli dell'azienda guidata da Francesco di Cesare, che si basano sui dati forniti dai 41 principali scali crocieristici nazionali - in totale 11 milioni i croceristi movimentati nei porti italiani, l'8,6% in più ri-

spetto ai 10,2 milioni del 2017. In aumento anche le toccate complessive effettuate da navi da crociera nei porti del Belpaese: da 4.628 a 4.868.

Per quanto riguarda Genova, secondo Risposte Turismo nel 2018 il traffico complessivo di croceristi tornerà a toccare quota 1 milione (+8,1%), cifra raggiunta nel 2016 (e prima ancora nel 2013) ma poi 'mancata' nel 2017 quando le movimentazioni si erano fermate a 925.188 passeggeri.

In crescita anche il flusso di croceristi a Savona, dove quest'anno Risposte Turismo fissa l'asticella a 950.000 transiti, con un incremento dell'11,2% rispetto agli 854.443 passeggeri del 2017, e a La Spezia, dove l'aumento su base annua dovrebbe essere ancora più marcato. Nel 2018 passeranno infatti per lo scalo del Golfo dei Poeti 520.000

croceristi, il 17,3% in più rispetto a 443.450 transiti registrati nel 2017.

Il mondo delle crociere, alla vigilia del Sea Trade di Miami, la più importante vetrina internazionale del settore che si aprirà la prossima settimana, ha quindi voglia di chiudere rapidamente i conti con il 2017, archiviato con un decremento rispetto al 2016 sia in termini di passeggeri movimentati (circa 10,2 milioni contro 11 milioni) che di toccate nave, passate dalle 4.986 alle 4.628 (-7,1%). Questi risultati, i peggiori degli ultimi 7 anni, sono stati frutto di una riduzione del numero di accosti nave e dei croceristi, sia coloro che hanno scelto di imbarcarsi o sbarcare in Italia (scesi sotto la soglia dei 3,7 milioni) che i croceristi in transito (scesi a circa 6,5 milioni).

—(mas.n.)

Sportello unico: se la teoria non è la pratica

ROMA - È uno dei provvedimenti di razionalizzazione che nella storia della riforma è stato più richiesto, più sollecitato e finalmente più "firmato". Dunque, l'attesissimo sportello unico esiste: con la dogana che ha la funzione di coordinare gli altri uffici, per far sì che lo sdoganamento delle merci, dai contenitori ai colli, avvenga in tempi compatibili con il mercato.

Ci siamo, dunque? Purtroppo pare di no. Ovvero: che le norme siano state votate, che formalmente lo sportello funzioni, ma che nella pratica siamo ancora a troppi e troppo complicati passaggi per avere il risultato auspicato. Il problema è noto a livello di dogana centrale dove proprio nei giorni scorsi ci sono stati anche incontri con le associazioni di categoria - Fedespedi in testa - e dove sono state spese assicurazioni sul potenziamento delle strutture. Ma sembra che la strada sia ancora lunga: in particolare perché nelle sedi periferiche, ovvero sui porti, il coordinamento tra uffici che storicamente hanno sempre lavorato in autonomia risulta difficile; e perché anche il personale è scarso, scarsamente incentivato e anche non troppo

addestrato al nuovo sistema di lavoro. Urge insomma che da Roma non ci si limiti a fare le norme: ma si lavori perché vengano applicate. Altrimenti le riforme sono soltanto polvere negli occhi: e Dio sa se di questi tempi non abbiamo bisogno di chiacchiere ma di fatti.

Nella strategia delle grandi Alleanze c'è la sinergia tra Genova e Livorno

LIVORNO - "Sono tornato a Livorno, mia città d'origine dove da anni avevo lasciato moglie e figlia, per una sfida di sviluppo del Terminal Darsena Toscana in un quadro di grande dinamismo che ho trovato sul porto". Marco Mignogna, ingegnere giramondo con molteplici cariche nel settore della grande logistica marittima internazionale, è da

qualche settimana direttore generale del TDT. Le sue esperienze professionali variano dal Vte al gruppo Contship, con incarichi svolti dal Far East al grande e complesso lancio del terminal container di Tangeri. Figlio di un ufficiale di marina, già anch'egli ufficiale, aperto ai rapporti

internazionali, guarda con concreto ottimismo il nuovo incarico.

Ingegnere, tornare "a casa" è certo gratificante. Ma quali prospettive per il TDT?

"Anche se ho lavorato lontano, conosco bene questo terminal e le sue potenzialità. Posso confermarle che abbiamo buone prospettive di crescita, specie dalla seconda metà di quest'anno. E quando saranno completati i lavori di allargamento e approfondimento sotto la torre del Marzocco, con 120 metri di larghezza utile e 16 metri al centro del canale, saremo in grado di accettare ogni sfida in attesa della Darsena Europa".

Lei ci dice di aver trovato un porto dinamico, anche sul piano delle infrastrutture...

"Ho apprezzato subito la grande sintonia che esiste tra Autorità portuale, Autorità marittima, operatori e anche lavoratori: una sintonia che sta dando risultati importanti, come i nuovi fondali, il miglioramento dell'accessibilità, ma anche l'impegno a sviluppare le relazioni logistiche, in particolare con la ferrovia. Per il TDT lo sviluppo delle relazioni ferroviarie è fondamentale, stiamo già lavorando per aumentare l'attuale numero dei treni blocco e per programmare nuove direttrici quando saranno pronte le strutture ad alta capacità tra il porto e la rete dorsale verso il nord".

I traffici marittimi sono oggi legati in gran parte alle scelte delle tre principali "Alleanze": quali prospettive concrete per Livorno in questo quadro?

"Sono convinto che il nostro porto vedrà presto positive novità anche in questo campo: ci stiamo lavorando. La stessa scelta dei grandi Fondi d'investimento subentrati nel TDT, e ovviamente interessati alla gara per la Darsena Europa, conferma che le strategie internazionali nel campo della logistica considerano Livorno una realtà in sviluppo".

Dunque la Darsena Toscana, con i due terminal containers sulle due sponde, una volta completati i lavori nel canale del Marzocco potrà affrontare le sfide delle grandi Alleanze in attesa della Darsena Europa?

"La sintonia tra istituzioni e lo stesso impegno diretto degli imprenditori è a mio parere determinante. Come tutti sanno, sia il TDT che il Lorenzini hanno contribuito finanziariamente ai lavori di allargamento del canale del Marzocco: perché ci crediamo, perché siamo convinti che nel nord Tirreno Genova e Livorno siano i porti destinati a prossimi, ulteriori, importanti sviluppi. Il nostro porto ha un bacino di potenziale utenza da recuperare e che presto saremo in grado di servire al meglio. Da parte nostra stiamo lavorando attivamente per questo obiettivo e per creare nuove occasioni".

TRAFFICO MERCI SIGNIFICATIVO L'IMPEGNO DICHIARATO DELL'ARMATORE GIANLUIGI APONTE

Sempre più container in arrivo nel nostro scalo

PARTE da giovedì prossimo, 1 marzo, il nuovo regolamento degli ingressi delle navi in porto, sulla base dell'ordinanza dell'ammiraglio Tàrzia varata la scorsa settimana. Un cambio epocale, com'è epocale il dichiarato impegno dell'armatore Gianluigi Aponte, titolare della seconda compagnia al mondo nel campo dei container, di puntare su Livorno e sulla Darsena Europa.

GIÀ OGGI le sue navi da 9 mila teu attraccano nel terminal Lorenzini con carichi nettamente superiori a quelli del passato grazie all'allargamento del canale del Marzocco dagli iniziali 50 metri agli attuali 120 metri: tanto che le previsioni per il 2018 parlano di 100 mila teu in più con un milione di tonnellate di merci 'guadagnate' nel transito. L'avvio del

nuovo sistema di ingressi comporta non solo la crescita dimensionale delle navi e l'aumento del loro carico in containers, ma anche la promessa di un maggiore traffico notturno grazie a un piano di potenziamento dell'illuminazione: potenziamento che è già in questi giorni allo studio con un'apposita commissione tra **Autorità portuale** e Autorità marittima. In attesa della Darsena Europa, Livorno ha fatto davvero un salto di qualità.

SUL TEMA è significativa una dichiarazione del comandante Angelo Roma, già port captain di Zim e oggi ascoltato 'maritime consultant' oltre che presidente dell'Assonautica della Camera di Commercio. «Come cultore della materia - ha dichiarato il comandante Roma - vedo oggi in Gian-

luigi Aponte l'uomo cui il porto di Livorno deve contare per avere un grande futuro sia nel settore containers sia nel settore crociere, insieme agli armatori Onorato. Confermo che a La Spezia ci sono dei problemi tra Contship e Msc, che probabilmente danneggeranno quel porto a favore di altri, forse anche di Livorno. Aponte, come tutti sanno, è il numero due al mondo con una potenzialità di quasi 3,2 milioni di teu, con 194 navi di proprietà, altre 316 noleggate e altre 18 in ordinazione. Una potenza mondiale. Sono sicuro che quando Aponte è venuto a Livorno - ha concluso Roma - abbia voluto vedere con i suoi occhi come stanno le cose. Ed anche solo la voce che dice sia 'interessato' al nostro porto ci deve dare la certezza che la Darsena Europa questa volta si potrà fare».

A.F.



OTTIMISMO
L'armatore
Gianluigi Aponte

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta entrano in Alis



L'Autorità di sistema portuale del Tirreno centro settentrionale aderisce ad Alis – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (in qualità di "socio onorario"), segnando così l'ingresso ufficiale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel variegato mondo dei trasporti.

Un ingresso accolto «con grande orgoglio», commenta il presidente di Alis, Guido Grimaldi. «Grazie al ruolo centrale di Civitavecchia nel sistema portuale italiano – continua - siamo certi che questo nuovo socio onorario potrà fornirci un'autorevole e irrinunciabile contributo istituzionale alla promozione e allo sviluppo dell'intermodalità. Riteniamo – conclude Grimaldi - infatti che l'entusiasta adesione alla nostra associazione di questi enti così strettamente collegati al territorio di cui sono espressione, sia un'opportunità importante per migliorare la competitività del sistema Paese».

Oltre all'Adsp di Civitavecchia, aderiscono ad Alis altri otto enti tra porti e autorità di sistema: quella del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), della Sicilia Orientale (Catania ed Augusta) e Occidentale (Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese), dell'Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia), dello Ionio (Taranto), oltre all'Autorità portuale di Messina e quelle spagnole di Barcellona e Valencia.

Alis conta 1,300 aziende associate, per un totale di oltre 140 mila unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 93 mila mezzi, 2,700 collegamenti marittimi settimanali e 120 linee di autostrade del mare.

The Medi Telegraph

Alis conquista anche il porto di Civitavecchia

Civitavecchia - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale aderisce a Alis, l'associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile in qualità di socio onorario segnando così l'ingresso ufficiale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel mondo dei trasporti. Oltre all'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a poco più di un anno dalla sua nascita Alis annovera al suo interno anche le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), del Mar di Sicilia Orientale (Porti di Catania ed Augusta), del Mar di Sicilia Occidentale (Porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese), del Mar Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia), del Mar Ionio (Porto di Taranto), l'Autorità Portuale di Messina, l'Autorità Portuale di Barcellona e l'Autorità Portuale di Valencia. L'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile conta oggi oltre 1.300 aziende associate, per un totale di oltre 140.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 93.000 mezzi, 2.700 collegamenti marittimi settimanali e 120 linee di Autostrade del Mare.

Porti: in Alis il Sistema Mar Tirreno centro settentrionale

Ad associazione intermodalità sostenibile associate 1300 aziende



L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale aderisce a Alis, l'associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile in qualità di socio onorario segnando così l'ingresso ufficiale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel mondo dei trasporti.

Oltre all'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a poco più di un anno dalla sua nascita Alis annovera al suo interno anche le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), del Mar di Sicilia Orientale (Porti di Catania ed Augusta), del Mar di Sicilia Occidentale (Porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese), del Mar Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia), del Mar Ionio (Porto di Taranto), l'Autorità Portuale di Messina, l'Autorità Portuale di Barcellona e l'Autorità Portuale di Valencia.

L'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile conta oggi oltre 1.300 aziende associate, per un totale di oltre 140.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 93.000 mezzi, 2.700 collegamenti marittimi settimanali e 120 linee di Autostrade del Mare. (ANSA).

Nel 2018 a Napoli oltre un milione di crocieristi

Spirito: necessario allungamento delle banchine

NAPOLI – «Le previsioni di incremento delle crociere per il 2018 sono quelle che mi aspettavo e sarà un percorso che proseguirà nel 2019 e nel 2020 perché l'arrivo di nuove navi ci consentirà di ricominciare a crescere», ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, commentando lo studio di Risposte Turismo (che abbiamo pubblicato ieri, ndr), relativamente alla crescita del settore crocieristico a Napoli per la fine dell'anno in corso.

«Napoli – ha aggiunto Spirito – deve affrontare un percorso di ulteriore crescita e deve guardare quindi a un aumento in prospettiva di toccate nave e approdi, per questo bisognerà cominciare a ragionare sul tema dell'allungamento delle banchine del terminal crociere».

«I fari – ha spiegato il presidente – sono ora puntati sul porto di Salerno per i dragaggi che ci permetteranno di sfruttare appieno la nuova stazione marittima di Zaha Hadid. Salerno non ha un pescaggio adeguato ma la procedura per aumentarlo è in atto: il nostro progetto ha superato la valutazione di impatto ambientale, ora rispondiamo alle osservazioni ministero dell'ambiente sul progetto e ci auguriamo che arrivi presto l'autorizzazione per fare gara e chiudere i lavori per il 2019-2020».

"Speciale crociere", lo studio realizzato da Risposte Turismo, giunto all'ottava edizione, prevede che il porto di Napoli tornerà a crescere nel 2018 e tornerà sopra il milione di passeggeri. Dopo una forte flessione nel 2017, le previsioni per l'anno appena iniziato danno un + 13,2% dello scalo partenopeo che dovrebbe arrivare a 1.050.000 crocieristi contro i 927.458 dell'anno scorso.

Napoli si conferma al terzo posto tra i porti italiani in un 2018 che vedrà nuovamente quattro scali del Paese movimentare più di un milione di passeggeri: Civitavecchia (2,4 milioni, + 9,3%), Venezia (1,4 milioni, stabile), Napoli appunto, e Genova (un milione, + 8,1%). Il porto partenopeo avrà 370 toccate nave contro le 336 del 2017, con un + 10,1%.

ENTRA IN A.L.I.S. IL SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE



L'adesione dei porti italiani all'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile contribuirà a migliorare la competitività del Sistema Paese

Roma, 26 febbraio 2018 - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale aderisce ad A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile in qualità di Socio Onorario, segnando così l'ingresso ufficiale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel variegato mondo dei trasporti.

“Con grande orgoglio accogliamo nella nostra associazione l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale — ha dichiarato il Presidente di A.L.I.S. Guido Grimaldi – Grazie al ruolo centrale di Civitavecchia nel sistema portuale italiano, siamo certi che questo nuovo Socio Onorario potrà fornirci un'autorevole e irrinunciabile contributo istituzionale alla promozione e allo sviluppo dell'intermodalità. Riteniamo infatti che l'entusiasta adesione alla nostra Associazione di questi enti così strettamente collegati al territorio di cui sono espressione, sia un'opportunità importante per migliorare la competitività del Sistema Paese”.

Oltre all'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a poco più di un anno dalla sua nascita A.L.I.S. annovera al suo interno anche le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), del Mar di Sicilia Orientale (Porti di Catania ed Augusta), del Mar di Sicilia Occidentale (Porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese), del Mar Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia), del Mar Ionio (Porto di Taranto), l'Autorità Portuale di Messina, l'Autorità Portuale di Barcellona e l'Autorità Portuale di Valencia.

La possibilità di sviluppare forti sinergie nell'ottica di un incremento esponenziale di traffici negli scali nazionali, basando ogni attività sul concetto di vicinanza tra pubblico e privato, ha spinto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ad aderire ad ALIS: l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che conta oggi oltre 1.300 aziende associate, per un totale di oltre 140.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 93.000 mezzi, 2.700 collegamenti marittimi settimanali e 120 linee di Autostrade del Mare.

Nuovo bacino galleggiante per Napoli per rilanciare le riparazioni navali

NAPOLI - Tornano ad essere importanti i grandi bacini di carenaggio lungo le coste italiane. E mentre Genova mette in gara la gestione del proprio sistema, mentre Livorno sta per rilanciare la gara per i due bacini da tempo bloccati, la "Napoli Dry Docks", joint venture tra Palumbo Group Napoli e La Nuova Meccanica Navale, investirà circa 20 milioni di euro nell'acquisto di un nuovo bacino galleggiante di carenaggio. Il nuovo apparato - sottolinea la joint venture - consentirà allo scalo partenopeo di ampliare in maniera significativa la propria capacità di cantieristica navale in particolare nel settore delle grandi riparazioni fronteggiando così l'aumentata concorrenza da parte di altri poli nazionali e internazionali.

L'iniziativa è stata approvata dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che ha dato il via libera alla concessione demaniale trentennale per la collocazione del nuovo bacino. Il presidente dell'Authority, Pietro Spirito, ha espresso soddisfazione per la ripresa degli investimenti produttivi nel settore della riparazione cantieristica nel porto campano, dopo una fase di stagnazione durata diversi anni. "In questo modo si pongono le basi per un rilancio del settore, con una positiva alleanza produttiva tra due operatori di rilevante dimensione",

ha aggiunto Spirito.

"Napoli Dry Docks" nasce dall'alleanza strategica di Palumbo Group e La Nuova Meccanica Navale - operatori storici del panorama marittimo napoletano, consolidati anche a livello internazionale -, con l'obiettivo di rafforzare la competitività dello scalo partenopeo nel settore della riparazione e della conversione navale, proponendo strutture idonee al carenaggio di navi di grandi dimensioni sia cargo sia passeggeri, per attirare l'armamento internazionale con l'offerta di un servizio a 360 gradi. Il nuovo bacino permetterà a Napoli di raggiungere una posizione di leadership nel comparto e di competere ad armi pari con poli cantieristici dislocati in tutto il bacino del Mediterraneo.

La neocostituita joint venture procederà, nel dettaglio, all'acquisto e al successivo trasferimento a Napoli di un bacino di carenaggio lungo 230-250 metri e largo 50, rispettando le specifiche indicate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale relative all'ormeggio e al bacino di evoluzione della nave in entrata. Il piano industriale prevede un'occupazione annua del bacino pari a circa 300 giorni. Nella struttura sosterranno 20-25 navi all'anno, con una permanenza media di 15 giorni.

Tir: bancomat a 3 md/mese

ROMA - Ogni mese le imprese italiane di autotrasporto "anticipano" alla committenza, ovvero a chi deve far trasportare la sua merce, oltre 3 miliardi di euro. E ormai la media di attesa per il pagamento dei servizi di trasporto supera i 100 giorni, equivalenti a un valore medio di 23.000 euro per ogni mezzo pesante in circolazione. Lo sostiene Trasportounito per voce del suo segretario generale, Maurizio Longo, che individua "precise responsabilità e connivenze anche politiche".

"Siamo ormai oltre ogni ragionevole livello di guardia - afferma Longo - con imprese di autotrasporto che sono costrette ad anticipare i costi dei servizi per un periodo medio di 100 giorni, e che nel 90% dei casi devono ricorrere a strumenti finanziari per far fronte ai loro costi di gestione, supplendo in questo modo ai danni di un mercato malato nel quale i caricatori hanno fatto dei tir bancomat viaggianti".

"Le norme sui tempi massimi di pagamento esistono e sono in vigore - prosegue Longo - ma il parlamento si è guardato bene dal fissare chiare misure sanzionatorie".

Secondo Trasportounito tali ritardi nei pagamenti delle fatture si traducono in una ulteriore bomba sicurezza sulle strade: sono sempre di più le imprese che, alle prese con costanti problemi di liquidità, rinviando la manutenzione ordinaria dei mezzi e l'attuazione di misure improrogabili per la sicurezza.

Anche alla luce di questi rischi, Trasportounito torna a chiedere con forza che il pagamento per i servizi di autotrasporto merci (come per altro avviene, in modalità differenti, in tutti i Paesi europei) deve avvenire tassativamente a trenta giorni dalla data fattura introducendo pesanti sanzioni pecuniarie; la deroga potrà essere concessa solo nei casi in cui il committente presti garanzie fidejussorie.

Informazioni Marittime

Salerno Porta Ovest può ripartire. Affittato ramo d'azienda



Possono ripartire i lavori di "Salerno Porta Ovest". Si è concluso il processo d'affitto del ramo d'azienda di Tecnis, la società che si occupa della realizzazione dell'allaccio autostradale al porto campano e che prevede la realizzazione di un paio di tunnel.

Avviato a novembre, l'iter si è concluso venerdì sera con la stipula del contratto d'affitto del ramo di azienda per la gestione del cantiere. Un atto, secondo il commissario di Tecnis Saverio Ruperto, con cui «si pongono le condizioni per una ripresa delle attività. Si tratta di un passaggio intermedio per giungere poi alla cessione del ramo d'azienda secondo le procedure di evidenza pubblica già avviate in seno all'amministrazione straordinaria».

«Restano molte questioni aperte sul fronte della piena ripresa dei lavori, ma si tratta di un atto che consente di semplificare la catena di comando e controllo nella filiera delle attività operative», aggiunge il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito. «Nelle prossime settimane – conclude - affronteremo altri snodi cruciali per assicurare la piena ripresa, per la quale vanno chiariti altri passaggi di natura giuridica. Con il commissario Ruperto e con la sua squadra avremo a breve momenti di confronto decisivi».

Perfezionato l'affitto di ramo d'azienda del cantiere di Porta Ovest a Salerno



Venerdì sera è stato stipulato il contratto di affitto di ramo di azienda per la gestione del cantiere di Salerno Porta Ovest. In questo modo viene a configurarsi una modalità efficace per far ripartire le opere. Il Commissario di Tecnis, Saverio Ruperto, ha dichiarato: "Con questo atto si pongono le condizioni per una ripresa delle attività. Si tratta di un passaggio intermedio per giungere poi alla cessione del ramo d'azienda secondo le procedure di evidenza pubblica già avviate in seno all'Amministrazione Straordinaria".

Per parte sua, Pietro Spirito, Presidente della Autorità del Mar Tirreno Centrale ha espresso soddisfazione per un passaggio che consente di percorrere una strada coerente con il ripristino della operatività: "Restano molte questioni aperte sul fronte della piena ripresa dei lavori, ma si tratta di un atto che consente di semplificare la catena di comando e controllo nella filiera delle attività operative. Nelle prossime settimane affronteremo altri snodi cruciali per assicurare la piena ripresa, per la quale vanno chiariti altri passaggi di natura giuridica. Con il Commissario Ruperto e con la sua squadra avremo a breve momenti di confronto decisivi".

Informare

Nel 2017 il traffico delle merci movimentato dal sistema portuale dell'Adriatico Meridionale è diminuito del -2,3%

Nel porto di Brindisi il totale è stato di 9,5 milioni di tonnellate (-5,8%) e in quello di Bari di 5,7 milioni di tonnellate (-0,9%)

Lo scorso anno il sistema portuale amministrato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, che è costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, ha movimentato un traffico di 16,9 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -2,3% rispetto a 17,3 milioni di tonnellate nel 2016. Le merci allo sbarco sono ammontate a 11,9 milioni di tonnellate (-3,9%) e quelle all'imbarco a quasi 5,0 milioni di tonnellate (+1,6%).

Complessivamente il traffico delle merci varie è stato pari ad oltre 7,6 milioni di tonnellate (-9,9%), di cui 1,3 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+4,9%) - compresi i container ro-ro - (la movimentazione dei contenitori è stata pari a 69.801 teu, -5,0%, di cui 57.031 pieni, -6,3% e 11.664 vuoti, +8,8%), 6,0 milioni di tonnellate di rotabili (+8,4%) - container esclusi - e 326mila tonnellate di altre merci varie (+99,3%).

Nel settore delle rinfuse secche il totale è stato di 6,2 milioni di tonnellate (-12,8%), di cui 2,8 milioni di tonnellate di carboni (-17,7%), 2,1 milioni di tonnellate di cereali (-8,5%), 485mila tonnellate di minerali, cementi e calci (-17,2%), 426mila tonnellate di prodotti chimici (-9,6%), 257mila tonnellate di derrate alimentari e mangimi (+26,4%), 21mila tonnellate di prodotti metallurgici (-57,0%) e 54mila tonnellate di altre rinfuse solide (+52,0%).

Il traffico delle rinfuse liquide si è attestato a 3,0 milioni di tonnellate (-5,4%), di cui 1,7 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,6%), 726mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-10,3%), 20mila tonnellate di prodotti chimici (-18,4%) e 585mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-9,1%).

Nel 2017 nel comparto dei passeggeri il traffico è stato di 2,2 milioni di persone (+7,9%), di cui 1,7 passeggeri dei traghetti (+3,7%) e 507mila crocieristi (+24,9%), di cui 320mila in transito (+7,8%) e 187mila allo sbarco e all'imbarco (+71,3%).

La quasi totalità del traffico delle merci è transitato nei porti di Brindisi e di Bari, che assieme hanno movimentato 15,2 milioni di tonnellate (-3,4%).

Nel 2017 nel solo scalo portuale di Brindisi sono state movimentate 9,5 milioni di tonnellate (-5,8%), di cui 7,0 milioni di tonnellate allo sbarco (-6,8%) e 2,5 milioni di tonnellate all'imbarco (-2,9%). Globalmente le merci varie sono ammontate a 3,6 milioni di tonnellate (+9,1%), di cui 613mila tonnellate in container (+14,5%) - inclusi i container sui rotabili - (la movimentazione lo-lo dei contenitori è stata pari a 1.106 teu, -40,4%), 2,8 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (+3,3%) - volume che non include i container - e 221mila tonnellate di altre merci varie (+162,9%). In calo i traffici di rinfuse, con quelle liquide che hanno totalizzato 2,4 milioni di tonnellate (-7,6%) e quelle solide 3,4 milioni di tonnellate (-16,8%). Nel segmento dei passeggeri, il traffico nel comparto dei traghetti è stato di 492mila persone (-7,7%) e in quello delle crociere di 109mila persone (+1.968,5%), di cui 23mila in transito (+326.171,4%) e 86mila allo sbarco/imbarco (+1.537,3%).

- segue

Lo scorso anno il solo porto di Bari ha movimentato quasi 5,7 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +0,9% rispetto a 5,6 milioni di tonnellate nel 2016, di cui 3,6 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (+0,9%) e 2,0 milioni di tonnellate di carichi all'imbarco (+1,0%). Nel settore delle merci varie il totale è stato di 3,9 milioni di tonnellate (+10,0%), di cui 730mila tonnellate di merci containerizzate (-2,0%) - compresi i container su rotabili - (la movimentazione dei container è stata pari a 68.695 teu, -4,0%, di cui 57.031 pieni, -6,3%, e 11.664 vuoti, +8,8%), 3,2 milioni di tonnellate di merci ro-ro (+13,4%) - esclusi i carichi containerizzati - e 27mila tonnellate di altre merci varie (-8,1%). Il traffico delle rinfuse secche movimentato dallo scalo barese è diminuito del -14,9% a 1,7 milioni di tonnellate. Quanto ai passeggeri, nel comparto dei traghetti il traffico è stato di 1,2 milioni di persone (+9,1%) e in quello delle crociere di 398mila persone (-0,8%), di cui 233mila in transito (-20,0%) e 164mila allo sbarco/imbarco (+50,4%).

Propeller Club Brindisi: riunione del consiglio direttivo



BRINDISI – Il Consiglio Direttivo dell'International Propeller Club– **Port of Brindisi** si è riunito lunedì 26 febbraio per la deliberazione degli indirizzi e delle attività associative e per l'approvazione dei rendiconti preventivi e consuntivi. L'esecutivo ha anche approvato il programma degli eventi che il Club proporrà ai suoi soci e non solo nel semestre in corso. Gli eventi in questione avranno ad oggetto importanti aspetti del mondo della logistica e dei trasporti e saranno presentati in occasione di tavole rotonde e convegni, da relatori di rilievo.

In particolare, per quanto riguarda la formazione dei giovani, sarà sottoscritto nei prossimi giorni tra Propeller Club – Port of Brindisi, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Università degli Studi di Bari, l'accordo di cooperazione culturale e scientifica finalizzato all'attivazione di percorsi formativi – seminari e/o master brevi, summer school – nei settori dell'economia dei trasporti marittimi, terrestri, aerei e della logistica.

Tra gli argomenti all'ordine del giorno, la definizione degli eventi già in scaletta nei prossimi mesi, ed in particolare i Convegni su:

- Reti TEN-T e nuove vie della seta (dal prolungamento da Ravenna fino a Brindisi-Taranto del Corridoio Baltico Adriatico, verso lo sviluppo delle sinergie e dei traffici nella macro regione del Mare Mediterraneo Orientale: Balcani, Turchia, Egitto, Libia, Israele, Libano) ;
- Il rapporto Città-Porto-Aeroporto e l'Isola al centro del Porto, (un evento dedicato al rapporto Città-Porto-Aeroporto e quindi alla valorizzazione e al recupero del Castello Alfonsino e dell'Isola di Sant'Andrea – sita al centro del Porto di Brindisi – agli usi turistici, crocieristici e portuali);
- Storia e prospettive future per il Porto di Brindisi (una serie di incontri conoscitivi ed un CONVEGNO, come ormai consuetudine del Club in occasione delle elezioni comunali, con i candidati alla carica di Sindaco ed avente per oggetto i rispettivi programmi per il Porto di Brindisi).

Rientra nei programmi del 2018, la stampa di un libro dedicato alla storia trentennale del Propeller Club Port of Brindisi, in parallelo con la cronaca degli avvenimenti più salienti della storia del Porto di Brindisi a partire dalla istituzione dell'Autorità portuale con la legge 84/94.

Inoltre nella prima decade di marzo il Propeller club Port of Brindisi incontrerà il nuovo Segretario della A-SPMAM, dott. Tito Vespasiani per condividere una vision del porto. Nel dibattito che è seguito sono stati toccati vari argomenti, quali la valorizzazione del territorio e la necessità per il porto di Brindisi di completare il quadro infrastrutturale e ultimare le opere già cantierizzate.

In merito alle recenti polemiche apparse sulla stampa, in specie quella on line, relative alla pretesa perdita di finanziamenti, il Propeller Club ritiene le stesse del tutto ingiustificate, in considerazione del fatto che il D.M 8/11/2017 rientra in una ordinaria procedura ministeriale di rideterminazione e redistribuzione di fondi perenti relativi ad opere non più realizzabili, come del resto avvenuto negli anni precedenti (vedi l'analogo decreto del 2013 con il quale furono redistribuite le risorse non utilizzate, pari a circa 50 milioni di euro, per la mancata realizzazione, tra l'altro, dei cosiddetti "5 accosti di sant'Apollinare").

Pertanto il Propeller Club Port of Brindisi ritiene dette notizie del tutto inopportune e lesive dell'immagine dell'Ente e dei porti amministrati. Il Propeller Club Port of Brindisi ribadisce la necessità per l'economia portuale brindisina di utilizzare tutte le sinergie possibili, coinvolgendo tutti gli attori del settore, protagonisti e non, al rilancio dell'immagine del porto di Brindisi per il giusto ruolo che gli compete, essenziale per la valorizzazione e lo sviluppo della città e dell'intero territorio.

CapitaleMessina

Autorità portuale, i due livelli di intervento immediato

«Non possiamo che essere soddisfatti se il tema della difesa della portualità messinese entra nel dibattito pre-elettorale cittadino, come sta avvenendo in questi giorni, grazie alla sollecitazione della Gazzetta del Sud». Comincia così la nota del movimento. «E la soddisfazione è ancora maggiore - afferma il vicepresidente Gianfranco Salmeri - nel constatare che il tema dell' autonomia dell' Autorità portuale, che fino a non molto tempo fa, quando a combattere contro l' accorpamento con Gioia Tauro si era in pochi, era considerato un argomento marginale, se non materia per tecnici, adesso è entrato di diritto nell' agenda politica cittadina, ma anche regionale, se non nazionale. Tutti d' accordo, ormai anche i più riluttanti, che il matrimonio con Gioia Tauro "non s' ha da fare!" Ma quali sono gli scenari auspicabili e quali i livelli di intervento? La nostra posizione - ribadisce - è quella dell' autonomia tout court dell' Autorità portuale. È giusto lavorare in prospettiva per la promozione di Messina a porto "core", i benefici sarebbero certi; ma non possiamo attendere il nuovo regolamento dei porti europei del 2022: qualcosa va fatta subito e il primo livello è quello dell' interlocuzione della città col prossimo Governo nazionale. Messina deve puntare ad essere la 16ma Autorità di sistema portuale, con Villa e Reggio Calabria se è possibile, altrimenti da soli.

Messina-Milazzo è già un sistema portuale a sé stante, che non ha nulla da invidiare a Palermo o a Catania, anzi tutt' altro! Ha ragione da vendere Lucio D' Amico, il decreto Del Rio non è come le Tavole di Mosè, può essere modificato se c' è una volontà politica. Ma il secondo livello di intervento è in capo alla Regione: sarà importante una decisa e costante attività di "moral suasion" di Musumeci nei riguardi del Governo».

La motivazione stavolta è seria: il Consiglio è obbligato a esitare, entro domani, il nuovo Piano di riequilibrio e il pre-Consuntivo

Variante al Prg, slitta ancora il voto in Aula

L' appello del geologo componente della Commissione urbanistica: strumento essenziale per tutelare il territorio

Lucio D' Amico Stavolta la motivazione apparentemente è ineccepibile: la discussione sulla Variante al Piano regolatore generale è stata rinviata di 24 ore perché prima il Consiglio comunale è obbligato a votare il nuovo Piano di riequilibrio rimodulato per l' ennesima volta dall' Amministrazione. E, dunque, oggi l' Aula si occuperà delle delibere riguardanti le politiche finanziarie (c' è anche il pre-Consuntivo 2017), mentre domani o giovedì dovrebbe finalmente esaminare il "Salva colline".

L' assessore Sergio De Cola l' ha presa con filosofia: «Abbiamo aspettato un anno, un giorno in più non cambia la situazione, purché ci si renda conto dell' importanza di questo strumento urbanistico a tutela del territorio».

E forse è un puro caso, o forse no, che proprio ieri (come riferiamo a pagina 24) si è verificata una preoccupante frana in uno dei tanti fragili nostri versanti collinari, quello di Salice.

A stabilire un collegamento tra lo smottamento e le polemiche sulla "Variante della discordia" è uno dei componenti della Commissione urbanistica comunale, il geologo Antonio Gambino. «La frana di Salice - spiega il tecnico della "Cuc" - ha interrotto una strada che collegava alcune abitazioni con la strada

Sp 50, creando gravi disagi per i residenti. E solo per un caso fortuito lo smottamento non ha avuto conseguenze ben più gravi. Contemporaneamente leggo sulla Gazzetta del Sud l' articolo dal titolo "La Variante della discordia". Inevitabilmente mi viene da porre in relazione il fatto con la notizia, perché da geologo professionista studio il territorio comunale, e in qualità di componente della Commissione urbanistica ho potuto analizzare attentamente i contenuti della Variante parziale di salvaguardia ambientale».

È il parere di un tecnico, lo ribadiamo, non di un politico schierato o di qualche "portatore di interessi" (che poi, in materia di urbanistica, sono tutti interessi legittimi, finché non confliggono con l' interesse superiore della città, della tutela della pubblica e privata incolumità). «La frana di Salice - afferma Gambino - è un ulteriore evidentissimo caso che mostra, non solo agli addetti ai lavori, quanto il territorio comunale di Messina abbia un assetto geomorfologico molto fragile. L' articolo della Gazzetta

- segue

descrive di "visioni diverse di città", "interessi che configgono sull' uno e sull' altro fronte, come sempre accade quando in ballo ci sono i destini del territorio, le esigenze pubbliche, i diritti dei privati, le aree da tutelare o dove edificare". Più volte, in questo ultimo anno, da quando la Variante è stata inoltrata al Consiglio, ho avuto modo di esprimere il mio parere favorevole sui principi che l' hanno ispirata e sugli obiettivi di salvaguardia ambientale che si prefigge. E ricordo, peraltro, che unanime parere positivo è stato espresso dalla Commissione urbanistica nel luglio del 2015. Durante l' incontro dello scorso 25 gennaio - ribadisce il geologo -, organizzato da alcuni capigruppo del Consiglio, ho evidenziato ulteriormente come la Variante fa una mappatura delle zone a rischio franoso, da cui deriva il declassamento delle zone edificabili non ancora edificate in zone agricole (da zona C a zona E) e delle zone già edificate in "zone sature". Questo strumento è indispensabile per prevenire i pericoli all' incolumità dei cittadini derivanti dall' edificazione in ambiti particolarmente suscettibili di eventi franosi. Oggi - conclude Gambino - di fronte alla possibilità di altri smottamenti, sento forte il bisogno di ribadire quanto sia utile approvare questa Variante per evitare gli effetti nefasti di nuove edificazioni previste nelle aree a rischio». Tutte le valutazioni, dunque, sono necessarie, perfino doverose da parte del Consiglio, «ma l' esigenza da tutelare più di ogni altre - lo ripete il geologo - è il diritto dei cittadini a vivere in un territorio sicuro».

Serracchiani: «continuerò a occuparmi di Trieste»

Lo ha annunciato la presidente ad un dibattito organizzato da Confindustria

TRIESTE – «Continuerò ad occuparmi di porto e infrastrutture, per passione e perché a Roma serve autorevolezza dare piena attuazione alle potenzialità del porto franco internazionale, a cominciare da un accordo con le dogane». Lo ha annunciato la presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, intervenendo ad un dibattito organizzato da Confindustria Venezia Giulia, tra candidati al Parlamento alle prossime elezioni politiche. «Per Trieste – ha precisato – sono fondamentali le ferrovie, e sul nodo di Campo Marzio ci sono 83 mln già allocati e aumenta il numero di treni verso nord-est Europa. L'aeroporto è decisivo per portare qui le crociere e bisogna supportare lo sviluppo del polo intermodale di Ronchi».

Per Serracchiani, «con Industria 4.0 l'innovazione entra nelle imprese, anche quelle medio piccole, ed è importante sostenere ricerca e sviluppo, ad esempio con uno specifico credito d'imposta, ma anche con la riforma del processo tributario e l'abbattimento delle tasse».

A proposito del lavoro, Serracchiani ha indicato che «è il miglior mezzo per fare inclusione. Per questo vogliamo puntare a far crescere l'occupazione giovanile, investendo in formazione e ricerca per mettere i lavoratori in condizione di affrontare le sfide del mercato italiano e europeo».

Chioggia: Dall'accordo con il Qatar arriva la crescita de 25% dei traffici

CHIOGGIA- Il porto di Chioggia si prepara ad un aumento del 25% dei traffici. Tanto infatti vale l'accordo firmato, nei giorni scorsi, tra la multinazionale olandese **Shawcor** e l'**Aspo di Chioggia** per l'esportazione di 300 mila tonnellate di metatubi in Qatar dal porto veneto. L'Aspo è l'Azienda Speciale della Camera di Commercio di Venezia, Rovigo, Delta Lagunare, Chioggia, istituita nel 1979 e che svolge funzioni di rappresentanza pubblica nell'interesse generale del porto.

Hanno firmato l'accordo: **Damaso Zanardo**, presidente dell'**ASPO**, e i vertici di **Shawcor**, produttrice di tubazioni industriali e rivestimenti da impiegare nel trasporto pipeline di Oil&Gas.

La commessa di 300 mila tonnellate di metatubi, è stata affidata a uno stabilimento di **Adria** che produrrà per il mercato dell'esportazione in Qatar, la durata del contratto prevede 2 anni di attività, durante i quali il porto di Chioggia sarà anche interessato dall'arrivo della materia prima necessaria alla produzione dei matatubi per un totale di 200 mila tonnellate.

La prima nave con a bordo il carico di metatubi diretti in Qatar, potrebbe partire fra un paio di mesi, dopo però avere ottenuto il collaudo della banchina. Il presidente dell'Aspo Zanardo ha commentato: "Questo dimostra che lo scalo marittimo di Chioggia possiede enormi potenzialità e forti capacità attrattive, che necessita solo di alcuni investimenti, come lo scavo delle banchine a quota mt -7,5 e la realizzazione di un capannone a norma per la gestione delle rinfuse."

Secondo quanto affermato da Zanardo quindi si tratta di un risultato positivo che apre prospettive e incoraggia all'avvio delle operazioni di bonifica e di riqualificazione ambientale dell'area: *"Una vasta area che, dopo decenni, sarà finalmente riconvertita in piazzali portuali con annesse ulteriori banchine,"* - ha spiegato il presidente dell'Aspo- *"un intervento a gara per oltre 30 milioni di euro, di fatto un ampliamento del Porto Commerciale con fondali da almeno mt -8,50. Gli step successivi e fondamentali per il rilancio del Porto saranno le operazioni di manutenzione ordinaria di tutti i canali di accesso, per consentire l'ingresso e l'approdo di navi da 8/9 mila ton. in modo da permetterci di competere con gli altri porti del Mediterraneo"*.

Nuovo magazzino Cma Cgm al DP World London Gateway

Inizio costruzione entro l'anno, sarà operativo nell'estate 2019

LONDRA – Cma Cgm ha firmato un contratto di locazione a lungo termine per un magazzino multi-temperature che sarà costruito al DP World London Gateway Logistics Park. La compagnia francese occuperà, attraverso la sua filiale di spedizioni internazionali di merci e logistica, un magazzino refrigerato che avrà una superficie di un ettaro all'interno del parco logistico di 2,4 ettari sulla riva del Tamigi, nei pressi della principale strada di accesso per Londra.

Questa struttura all'avanguardia, dotata di sistemi di tracciabilità e gestione dell'IT, rappresenta un'importante passaggio nella strategia del Gruppo Cma Cgm per lo sviluppo di una gamma di prodotti di trasporto marittimo, ma anche nelle soluzioni interne e nella logistica.

Con questo esclusivo magazzino, il Gruppo francese potrà gestire celle frigo capaci di accogliere una grande varietà di prodotti a temperatura controllata, oltre ad una ampia gamma di servizi a valore aggiunto quali controlli di qualità del prodotto, imballaggio, smistamento, etichettatura, pallettizzazione o insaccamento. Offrirà inoltre sdoganamento, smistamento (trasferimento dalla banchina al magazzino) e trasporto di consegna (ultimo miglio).

Il nuovo magazzino sarà una vera piattaforma logistica capace di riunire diverse fasi del lavoro e competenze in un unico luogo. I lavori di costruzione inizieranno entro la fine dell'anno e l'impianto diventerà operativo all'inizio dell'estate del 2019.

Attualmente, sono sette i servizi operati da Cma Cgm che scalano il DP World London Gateway Port e che movimentano un gran numero di container reefer in arrivo da Caraibi, Australia, Nuova Zelanda, India e Sud America.

Negli ultimi due mesi, l'armamento transalpino ha consolidato gran parte delle merci a temperatura controllata nel Regno Unito, proveniente dall'emisfero meridionale, attraverso il DP World London Gateway Port, registrando una crescita dei volumi reefer.

Alexis Michel, senior vice president di Cma Cgm Group, ha dichiarato: «Questo è un importante passo avanti per Cma Cgm. Basandoci sulle competenze logistiche esistenti all'interno del nostro gruppo, saremo in grado di offrire ai nostri clienti una gamma unica di servizi a valore aggiunto, assicurando loro la migliore assistenza durante tutte le fasi del trasporto fino alla destinazione finale.

Rappresenta anche un significativo progresso nella nostra partnership con DP World, a dimostrazione che porti, compagnie di navigazione, società di logistica e zone industriali possono collaborare per fornire servizi di valore per l'import-export del Regno Unito».

Chris Lewis, amministratore delegato di DP World UK, si è detto «lieto che Cma Cgm Group stia creando un magazzino a temperatura controllata e servizi logistici al DP World London Gateway. Il gruppo sta già importando una quantità significativa di merci attraverso il porto ed il nuovo magazzino aumenterà il valore dei servizi offerti da Cma Cgm ai propri clienti».

Informare

La cinese CMPort ha completato l'acquisizione del 90% della brasiliana Terminal de Contêineres del Paranaguá

Il gruppo di Hong Kong prevede di applicare il "modello Shekou" anche in Brasile

Il gruppo portuale cinese China Merchants Port Holdings Co. (CMPort) ha completato l'acquisizione del 90% del capitale della brasiliana Terminal de Contêineres del Paranaguá (TCP), la società che gestisce il secondo container terminal del porto di Paranaguá ([informare](#) del 4 settembre 2017). Il gruppo cinese ha sottolineato che la transazione è la più rilevante mai realizzata nel settore portuale brasiliano e latinoamericano.

Il vice presidente di CMPort, Hu Jianhua, ha ricordato che la Cina è la principale destinataria delle esportazioni del Brasile nonché la principale origine delle importazioni della nazione sudamericana e che i due Paesi hanno strette relazioni economiche e commerciali. Ricordando inoltre che la capogruppo China Merchants Group (CMG) sinora ha investito in 52 porti in 20 nazioni, ha spiegato che l'investimento in Brasile si inquadra nell'ambito dell'applicazione del "modello Shekou", il modello di sviluppo basato sul trinomio "Port-Park-City" che è incentrato sul porto quale punto di partenza di tutte le attività economiche e quale punto di collegamento sinergico tra l'industria e la città.

In particolare, CMG intende applicare questo modello per lo sviluppo delle città portuali estere, modello che ha trasformato Shekou, un tempo piccolo villaggio di pescatori, in una florida città metropolitana, trasformazione che si è verificata nell'arco di trent'anni ma che CMG è certa di poter replicare nell'arco di soli cinque anni nelle città portuali in cui ha deciso di investire. «Con il TCP quale punto di partenza - ha specificato Hu - CMG promuoverà il continuo sviluppo dei traffici e degli scambi commerciali con i Paesi BRICS, in particolare in campi come quello della logistica integrata, delle infrastrutture di trasporto e dei parchi logistici del Brasile, per individuare altre opportunità di investimento, sviluppo e attività».

Ricordando che nel 2017 i terminal portuali del gruppo CMPort hanno movimentato per la prima volta un traffico annuo superiore a 100 milioni di teu ([informare](#) del 16 gennaio 2018), l'amministratore delegato del gruppo portuale cinese, Bai Jingtao, ha sottolineato che «CMPort è il maggiore investitore cinese e mondiale nel settore dei porti container e ha specificato che lo scorso l'attività del gruppo è stata contrassegnata da importanti pietre miliari tra cui i progetti esteri relativi al Colombo International Container Terminal (CICT), nello Sri Lanka, e alla Port de Djibouti, a Gibuti, progetti - ha evidenziato - che hanno generato benefici non solo economici ma anche sociali creando occupazione e gettito fiscale a vantaggio delle economie locali. «Cercheremo - ha dichiarato Bai - di fare anche di TCP un modello di cooperazione vantaggioso per entrambe le parti».

Nel primo mese del 2018 i terminal portuali che fanno parte del gruppo cinese hanno movimentato un traffico dei container pari a 45,6 milioni di teu, con una progressione del +1,0% sul gennaio 2017. Il solo traffico movimentato nei terminal esteri del gruppo è ammontato a quasi 1,6 milioni di teu (+19,7%).