



Dai Porti:

Trieste:

"...Regione FVG studia "No tax area"..." (Ansa)

Genova:

"...Dragaggi: il Tar da ragione a Conateco..."

(L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Demaria e Toti: "Salone nautico: il futuro è Genova"..."

(Il Nautilus, The Medi Telegraph, L'Informatore Navale, Italia Oggi)

Civitavecchia:

"...Rimorchiatori: risolta la vertenza..." (Civonline)

"...Weekend da circa 80mila passeggeri..." (Civonline)

Napoli:

"...Partenope naviga sul web con #NaplesToday..."

(Informazioni Marittime)

Bari:

"...Esasperata la guerra Bpm-AP"..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Incremento merci e passeggeri nel primo semestre 2016..."

(Informazioni Marittime, Il Nautilus, The medi Telegraph, Ferpress, Il Sole 24 Ore)

Brindisi:

"...L'Ap garante per la concorrenza chiede info su Grimaldi..."

(Il Nautilus)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Porti: Regione FVG studia 'No tax area' per Trieste

25 luglio, 19:47

(ANSA) - TRIESTE, 25 LUG - La Regione Friuli Venezia Giulia pensa di istituire una "No tax area", ovvero uno spazio a regime di fiscalità di vantaggio, all'interno del Porto di Trieste. Un incontro in questo senso si è svolto oggi a Trieste, tra l'assessore regionale alle Finanze, Francesco Peroni, e il commissario straordinario dell'Autorità portuale triestina, Zeno D'Agostino.

"La Regione - spiega Peroni - vuole esplorare e approfondire con l'Autorità portuale quali siano le opportunità di una convergenza tra le attuali prerogative doganali, proprie del Porto franco, e un eventuale nuovo regime fiscale di vantaggio, che risulterebbe particolarmente benefico non solo per la zona direttamente interessata, ma per tutto il Sistema Regione, con ricadute positive per l'indotto e per il gettito regionale complessivo".

L'ipotesi entra dunque in una fase di valutazione, in accordo con il commissario straordinario dell'Autorità portuale. Per D'Agostino, "il collocamento di aree nelle quali i vantaggi fiscali si aggiungerebbero alle peculiarità attuali del Porto di Trieste, ossia il Porto franco internazionale con diversi punti dove si possono svolgere attività industriali, sarebbe il completamento perfetto della nostra voglia di proporci al mercato internazionale".

La proposta, tuttavia, deve tener conto delle rispettive competenze in capo alla Commissione europea e allo Stato italiano. Alla regione spetta la "regia" delle politiche industriali, ai cui obiettivi sono connesse le discipline fiscali di settore. Può anche agire come attore istituzionale di area vasta, propulsore d'idee presso il Governo nazionale e le istituzioni europee. La proposta di candidare Trieste a sede di una "No tax area" è stata oggetto di una lettera della presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, al presidente del Consiglio Matteo Renzi, il 30 giugno scorso, subito dopo il referendum che ha sancito l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea.

Dragaggi, il Tar dà ragione a Conateco

La sentenza amministrativa è in controtendenza rispetto agli orientamenti Ue

L'Autorità portuale che non esegue i dragaggi crea un danno economico per il terminalista. E' questo il senso di una recente sentenza del tribunale amministrativo regionale della Campania, chiamato a rispondere a un ricorso del terminal Conateco contro l'Autorità portuale di Napoli. La quantificazione del danno è però molto ridotta, tanto da risultare quasi simbolica (il 5 per cento) rispetto a quanto chiedeva il terminalista, a cui viene imputata mancanza di iniziativa per contribuire alla risoluzione del problema. La pronuncia del giudice amministrativo arriva nel pieno della bufera che da Burxelles sta investendo proprio il porto di Napoli. La Commissione europea sta mettendo in discussione il fatto che gli investimenti pubblici in infrastrutture non siano aiuti di Stato. Il principio è che se un investimento fornisce un vantaggio competitivo a un operatore privato, non può essere assegnato da parte dello Stato senza autorizzazione europea. La sentenza del Tar campano, basandosi in particolare su quanto prescrive l'articolo 5 della legge 84 del 1994, va in direzione opposta. Spettava «all'Autorità portuale di Napoli - scrive il giudice - provvedere agli interventi di escavazione dei fondali marini, onde assicurare la navigabilità e consentire, quindi, al concessionario Conateco l'adeguato utilizzo della zona demaniale assegnatagli mediante gestione dell'attività di terminal containers». Tuttavia Conateco deve accontentarsi di una soddisfazione di principio. Dal punto di vista economico la società, alle prese con problemi di bilancio, non riceve dal Tar quell'ossigeno in cui confidava per far quadrare i conti. Nel ricorso, Conateco quantificava il danno subito in circa 37,9 milioni di euro. Di questi, 14,1 milioni erano a titolo di danno emergente, pari ai costi sostenuti per ovviare agli inconvenienti dovuti al ridotto pescaggio in prossimità degli ormeggi e delle banchine; 9,5 milioni a titolo di attuale lucro cessante, pari al maggiore utile che avrebbe conseguito in caso di massima movimentazione annua del proprio terminal containers nel periodo 2010-2013; 14,2 milioni a titolo di futuro lucro cessante, pari al maggiore utile che potrebbe percepire in caso di massima movimentazione annua del proprio terminal containers nel periodo 2014-2018. Per quanto riguarda l'ultima voce, il giudice si ferma all'ultimo bilancio pubblicato al momento della sentenza e esclude che si possa fare una stima dei mancati introiti futuri non essendo pronosticabile «il futuro andamento economico dell'impresa né, più in generale, la futura evoluzione dei traffici commerciali e delle attività cantieristiche nel settore del trasporto navale di containers». Per il

- segue

resto, il danno riconosciuto per la negligenza dell'Autorità portuale, viene mitigato da diversi fattori, fra cui, da un lato, il ruolo super partes dell'Aurthority e i suoi compiti di tutela dell'ambiente e, dall'altro lato, dal fatto che anche Conateco ha tenuto nel corso della vicenda un comportamento «omissivo». Inoltre viene escluso che i dragaggi da soli avrebbero permesso l'arrivo al Conateco di navi da 14.000 teu. In effetti è noto fra gli operatori dello scalo che i limiti infrastrutturali del porto di Napoli non si limitano ai fondali e che per accogliere le mega portacontainer lo scalo dovrà aspettare la realizzazione del nuovo terminal alla darsena di Levante. Non è «ravvisabile - scrive il giudice - l'idoneità delle infrastrutture portuali gestite dal Conateco a ricevere imbarcazioni aventi portata oscillante tra 8.000 e 14.000 teus in assenza non solo dei difetti di pescaggio, ma anche di quegli ulteriori fattori impedienti l'attracco di simili imbarcazioni, che sono, precipuamente, costituiti dai limiti dimensionali e morfologici dei moli e delle banchine». Le difficoltà del terminal hanno portato negli ultimi anni a una forte riduzione del traffico, spesso a favore del vicino porto di Salerno, alla conseguente richiesta della cassa integrazione per i 350 lavoratori, all'apertura di un contenzioso, poi risolto, con l'Autorità portuale per canoni non pagati che hanno portato vicino alla revoca della concessione. La compagnia cinese Cosco ha ceduto recentemente le proprie quote in Conateco all'altro socio, Gianluigi Aponte. Al di là del caso particolare, la sentenza di Napoli riconosce che l'Autorità portuale deve eseguire determinate opere per non danneggiare i suoi concessionari. Un documento di 50 pagine inviato recentemente da Bruxelles riassume il pensiero della Commissione europea e fissa i paletti anche per le infrastrutture portuali. «L'effetto - ha detto Luca Antonellini di Sipotrà, associazione che si occupa di politica dei trasporti - può essere dirompente», perché al capitolo distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi l'Europa sostiene che «il finanziamento pubblico delle infrastrutture portuali favorisce un'attività economica ed è pertanto in linea di principio soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato».

Alberto Ghiara



Dragaggi, il Tar dà ragione a Conateco

Genova - La sentenza amministrativa è in controtendenza rispetto agli orientamenti Ue.

Genova - L'Autorità portuale che non esegue i dragaggi crea un danno economico per il terminalista. E' questo il senso di una recente sentenza del tribunale amministrativo regionale della Campania, chiamato a rispondere a un ricorso del terminal Conateco contro l'Autorità portuale di Napoli. La quantificazione del danno è però molto ridotta, tanto da risultare quasi simbolica (il 5 per cento) rispetto a quanto chiedeva il terminalista, a cui viene imputata mancanza di iniziativa per contribuire alla risoluzione del problema. La pronuncia del giudice amministrativo arriva nel pieno della bufera che da Bruxelles sta investendo proprio il porto di Napoli. La Commissione europea sta mettendo in discussione il fatto che gli investimenti pubblici in infrastrutture non siano aiuti di Stato. Il principio è che se un investimento fornisce un vantaggio competitivo a un operatore privato, non può essere assegnato da parte dello Stato senza autorizzazione europea. La sentenza del Tar campano, basandosi in particolare su quanto prescrive l'articolo 5 della legge 84 del 1994, va in direzione opposta. Spettava «all'Autorità portuale di Napoli - scrive il giudice - provvedere agli interventi di escavazione dei fondali marini, onde assicurarne la navigabilità e consentire, quindi, al concessionario Conateco l'adeguato utilizzo della zona demaniale assegnatagli mediante gestione dell'attività di terminal containers». Tuttavia Conateco deve accontentarsi di una soddisfazione di principio. Dal punto di vista economico la società, alle prese con problemi di bilancio, non riceve dal Tar quell'ossigeno in cui confidava per far quadrare i conti.

- segue

Nel ricorso, Conateco quantificava il danno subito in circa 37,9 milioni di euro. Di questi, 14,1 milioni erano a titolo di danno emergente, pari ai costi sostenuti per ovviare agli inconvenienti dovuti al ridotto pescaggio in prossimità degli ormeggi e delle banchine; 9,5 milioni a titolo di attuale lucro cessante, pari al maggiore utile che avrebbe conseguito in caso di massima movimentazione annua del proprio terminal containers nel periodo 2010-2013; 14,2 milioni a titolo di futuro lucro cessante, pari al maggiore utile che potrebbe percepire in caso di massima movimentazione annua del proprio terminal containers nel periodo 2014-2018. Per quanto riguarda l'ultima voce, il giudice si ferma all'ultimo bilancio pubblicato al momento della sentenza e esclude che si possa fare una stima dei mancati introiti futuri non essendo pronosticabile «il futuro andamento economico dell'impresa né, più in generale, la futura evoluzione dei traffici commerciali e delle attività cantieristiche nel settore del trasporto navale di containers». Per il resto, il danno riconosciuto per la negligenza dell'Autorità portuale, viene mitigato da diversi fattori, fra cui, da un lato, il ruolo super partes dell'Aurthority e i suoi compiti di tutela dell'ambiente e, dall'altro lato, dal fatto che anche Conateco ha tenuto nel corso della vicenda un comportamento «omissivo». Inoltre viene escluso che i dragaggi da soli avrebbero permesso l'arrivo al Conateco di navi da 14.000 teu. In effetti è noto fra gli operatori dello scalo che i limiti infrastrutturali del porto di Napoli non si limitano ai fondali e che per accogliere le mega portacontainer lo scalo dovrà aspettare la realizzazione del nuovo terminal alla darsena di Levante.

Non è «ravvisabile - scrive il giudice - l'idoneità delle infrastrutture portuali gestite dal Conateco a ricevere imbarcazioni aventi portata oscillante tra 8.000 e 14.000 teus in assenza non solo dei difetti di pescaggio, ma anche di quegli ulteriori fattori impedienti l'attracco di simili imbarcazioni, che sono, precipuamente, costituiti dai limiti dimensionali e morfologici dei moli e delle banchine». Le difficoltà del terminal hanno portato negli ultimi anni a una forte riduzione del traffico, spesso a favore del vicino porto di Salerno, alla conseguente richiesta della cassa integrazione per i 350 lavoratori, all'apertura di un contenzioso, poi risolto, con l'Autorità portuale per canoni non pagati che hanno portato vicino alla revoca della concessione. La compagnia cinese Cosco ha ceduto recentemente le proprie quote in Conateco all'altro socio,

- segue

Gianluigi Aponte. Al di là del caso particolare, la sentenza di Napoli riconosce che l'Autorità portuale deve eseguire determinate opere per non danneggiare i suoi concessionari. Un documento di 50 pagine inviato recentemente da Bruxelles riassume il pensiero della Commissione europea e fissa i paletti anche per le infrastrutture portuali. «L'effetto - ha detto Luca Antonelli di Sipotrà, associazione che si occupa di politica dei trasporti - può essere dirompente», perché al capitolo "distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi" l'Europa sostiene che «il finanziamento pubblico delle infrastrutture portuali favorisce un'attività economica ed è pertanto in linea di principio soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato». Alberto Ghiara

CARLA DEMARIA E GIOVANNI TOTI: “SALONE NAUTICO: IL FUTURO È A GENOVA”



GENOVA – La 56° edizione del Salone Nautico di Genova – in programma dal 20 al 25 settembre prossimi – è stata presentata questa mattina nel capoluogo genovese, alla presenza di Carla Demaria, Presidente UCINA Confindustria Nautica, del Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, dell'Assessore alla Cultura e Turismo del Comune di Genova Carla Sibilla e del Presidente di Camera di Commercio di Genova, Paolo Odone, con gli interventi di Marina Stella, Direttore Generale UCINA, e di Alessandro Campagna, Direttore Commerciale Salone Nautico Genova.

“Il Salone Nautico di Genova – ha dichiarato in apertura Carla Demaria, Presidente di UCINA – è oggi lo strumento di cui il settore ha bisogno. Non c'è altro strumento così rappresentativo con una storia fatta di 56 edizioni. Si tratta di un patrimonio straordinario da tutelare. La presenza oggi delle Istituzioni è quanto più importante perché abbiamo bisogno di un supporto concreto”.

Le Istituzioni hanno risposto compatte ad iniziare dal Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti che ha aperto il suo intervento confermando il sostegno alla manifestazione genovese: “Mai come in questa occasione le Istituzioni hanno saputo fare sistema. Il Salone Nautico di Genova non si tocca, è un patrimonio che non si può perdere, soprattutto in un momento in cui ci sono evidenti segnali di ripresa del settore.

Le Istituzioni faranno tutto ciò che serve perché il Salone cresca. Stiamo lavorando alla creazione di una newco di diritto privato che sia uno strumento a garanzia di tutti e sprone per tutti a migliorarsi e innovare. Fra crescere il Salone è interesse collettivo per far crescere l'economia di questo Paese e mi auguro che alcune polemiche che ho letto sui giornali siano figlie di un colpo di calore”.

La parola è passata poi a Paolo Odone, Presidente della Camera di Commercio di Genova che ha ribadito come la città sia pronta ed abbia tutta la volontà di continuare ad accogliere e sostenere il Salone. Accoglienza confermata anche da Carla Sibilla, Assessore alla Cultura e Turismo del Comune di Genova, che ha affermato: “La città accoglierà il Salone Nautico con un ricco programma di eventi e di iniziative ed è a disposizione per valutare ogni possibilità di sviluppare la propria vocazione nautica”.

Il 56° Salone Nautico di Genova sarà un'edizione importante per tre ragioni: perché motore di sviluppo per il settore, perché evento protagonista del mercato della nautica internazionale e perché risorsa del territorio. I recenti dati sull'andamento del mercato della nautica testimoniano un cambio di tendenza e parlano di un Salone solido che ha retto nonostante il settore abbia attraversato la peggiore crisi di sempre.

I dati parlano di una crescita dell'industria nautica italiana del 12% nel 2015 e di una crescita prevista per l'anno nautico 2016 intorno al 7,5%. I segnali dei comparti accessori e motori (per la vendita di fuoribordo, nell'ultimo biennio, si è assistito ad una crescita del 40%), sono incoraggianti e trainanti per la cantieristica tutta. Lo dimostra il fatto che lo spazio dedicato ai fuoribordo al Salone, a luglio, è già sold out.

- segue

“Insieme al Salone – ha proseguito Carla Demaria – è cresciuta anche UCINA. Negli ultimi mesi sono entrati a far parte dell’Associazione di categoria 20 nuovi soci, fra cui Rossi Navi, Canados, un marchio storico come Tornado che ritorna sul mercato e in Associazione, oltre a quindici nuovi soci dei settori del refitting, dei servizi e della portualità. Ciò significa che c’è più voglia di partecipazione alla vita del settore”.

Che si respiri un’aria diversa quest’anno lo dicono non soltanto i dati di mercato ma anche le iscrizioni alla 56esima edizione del Salone: sono in continuo aumento – +21% rispetto alla stessa data del 2015 – sia in termini di espositori sia di gamma esposta – con il 57% degli espositori che ha aumentato l’investimento. Da sottolineare, con orgoglio, il ritorno di importanti nomi, sintomo inequivocabile di fiducia nelle potenzialità del Nautico. Saranno a Genova, tra gli altri, anche: Princess Yachts, Canados, Chantiers Amel, Fjord, Gagliotta, Innovazione e Progetti, Najad, Rodman, Sealine, 3B Craft, Tornado Yachts, Cantiere Cranchi.

Il trend positivo parla di un mercato effettivamente in movimento e di un prodotto – il Salone Nautico di Genova – che si conferma punto di riferimento per l’intero settore: si pensi che ogni euro investito sul Salone Nautico di Genova produce 10 euro sul territorio (fonte Osservatorio Fiere di Cermes – Bocconi).

Ottima la redemption presentata dal Direttore commerciale del Salone Nautico, Alessandro Campagna.

Complice il ritorno dei cantieri stranieri ma anche l’aumento degli investimenti da parte degli espositori, il settore della vela cresce del 5% con una misura media delle imbarcazioni che cresce del 19%. Ottima risposta per il comparto dei catamarani con una rappresentatività sempre più importante al Salone a conferma di un mercato in espansione.

Confermata la crescita anche delle imbarcazioni con motorizzazione entro bordo: +12% di imbarcazioni con un aumento del 16% della misura media. Sold out gli spazi dedicati ai motori fuoribordo che si presentano al gran completo con molte le anteprime di nuove motorizzazioni come quelle di Suzuki e Mercury. Confermano il trend il settore degli accessori e componentistica anche grazie al grande progetto di incoming realizzato con il sostegno del Ministero dello Sviluppo Economico e Agenzia ICE che porterà al Salone 140 tra giornalisti di testate di settore internazionale e operatori, oltre che i responsabili degli uffici tecnici e acquisti dei cantieri, buyer, distributori internazionali e broker. Presente per la prima volta in Italia un’importante delegazione di 15 broker indipendenti della Florida Yacht Broker Association, storica associazione americana che conta oltre 1.200 soci attivi nel settore del commercio di imbarcazioni di uno dei mercati più vivaci in assoluto.

“Un Salone sempre più internazionale – ha dichiarato Marina Stella, Direttore Generale di UCINA Confindustria Nautica – che conferma il suo ruolo di finestra sul mondo. Un grande impegno per l’internazionalizzazione sostenuto da MISE e ICE Agenzia con il coinvolgimento di 32 uffici ICE di tutto il mondo”.

Sarà un Salone ricco di contenuti, di opportunità, di esperienze reali e di divertimento con 120 eventi già a calendario e uno sguardo speciale verso il futuro. La 56° edizione del Salone sarà, infatti, dedicata all’omaggio dell’Italia Olimpica e al sostegno della candidatura di Roma 2024. Una candidatura concreta e ambiziosa che offre a tutto il sistema Italia un’opportunità unica dal punto di vista dell’immagine e, nello stesso tempo, un importante volano di crescita per tutto territorio nazionale. Genova, ad esempio, è una delle undici città selezionate per ospitare le partite del torneo di calcio Olimpico, in caso di successo della candidatura.

“Siamo orgogliosi di poter ospitare al Salone Nautico gli atleti che avranno portato il “Made in Italy” sul podio delle Olimpiadi di Rio de Janeiro e di contribuire a sostenere la candidatura di Roma 2024, che è una sfida di tutto il paese – ha detto in chiusura Carla Demaria. Anche noi dunque vogliamo fare la nostra parte. E’ quindi con orgoglio che oggi vi presentiamo il Salone 2016”.



«Nautico, sarà il Salone della crescita»

Genova - Ucina fiduciosa: «Crescono le presenze». Toti contro i ribelli di Nautica Italiana: «Noi sempre disponibili».

Genova - Sarà il Salone della crescita. I numeri della nautica dicono che il trend è positivo: alla fine del 2015 il settore aveva segnato +12% e alla fine del 2016 le previsioni indicano una crescita del 7,5%. «Il contesto è stato disturbato dalle polemiche di questi giorni (con i "ribelli" di Nautica Italiana", ndr). Non è stato facile lavorare a fondo per il salone di Genova» spiega Carla Demaria, la presidente di Ucina- Confindustria Nautica. «Genova rimane il fulcro del settore». I numeri dell'esposizioni sono in crescita: «Molti marchi italiani e stranieri sono tornati. Abbiamo il +21% di presenze rispetto all'anno scorso. **Tornano brand storici come Tornado Yachts e Canados. Poi saranno a Genova anche Princess, Numarine, Chantier Amel e altri**». Anche il peso degli investimenti per la manifestazione è cresciuto: «Il 57% degli espositori ha aumentato gli investimenti. E questo per Genova vuol dire molto: ogni euro investito, ha una ricaduta sul territorio 10 volte superiore, come rileva la Bocconi in un apposito studio».

LE POLEMICHE CON NAUTICA ITALIANA

Il governatore della Liguria Toti risponde alle accuse di immobilismo che il presidente di Nautica Italiana Lamberto Tacoli gli ha rivolto dalle pagine del *Secolo XIX*: «Le istituzioni della Regione, anche il Comune di Genova, hanno dato tutte le risposte di cui c'era bisogno e hanno fatto sistema. Oggi sono gli imprenditori a commettere gli errori che ha sempre fatto la politica. Il ministero vuole portare ingenti investimenti sul Salone. Abbiamo messo a disposizione tutte le aree della città. Il Salone deve restare a Genova. Chiunque voglia collaborare, sarà ben accetto. Chi vuole invece utilizzare il territorio di Genova, la Liguria e il Salone come campo per una battaglia di rappresentatività o peggio di egotismo, sta facendo un pessimo servizio a se stesso e al Sistema».

CARLA DEMARIA E GIOVANNI TOTI: "SALONE NAUTICO: IL FUTURO È A GENOVA" e "LAVORIAMO CON CHI FA I FATTI NON CHI FA POLEMICHE"

PRESENTATA LA 56° EDIZIONE DEL SALONE NAUTICO DI GENOVA: +21% DI ISCRIZIONI CON IL 57% DEGLI ESPOSITORI CHE HANNO AUMENTATO I LORO INVESTIMENTI

Genova, 25 luglio 2016 - La 56° edizione del Salone Nautico di Genova - in programma dal 20 al 25 settembre prossimi - è stata presentata questa mattina nel capoluogo genovese, alla presenza di Carla Demaria, Presidente UCINA Confindustria Nautica, del Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, dell'Assessore alla Cultura e Turismo del Comune di Genova Carla Sibilla e del Presidente di Camera di Commercio di Genova, Paolo Odone, con gli interventi di Marina Stella, Direttore Generale UCINA, e di Alessandro Campagna, Direttore Commerciale Salone Nautico Genova.

"Il Salone Nautico di Genova - ha dichiarato in apertura Carla Demaria, Presidente di UCINA - è oggi lo strumento di cui il settore ha bisogno. Non c'è altro strumento così rappresentativo con una storia fatta di 56 edizioni. Si tratta di un patrimonio straordinario da tutelare. La presenza oggi delle Istituzioni è quanto più importante perché abbiamo bisogno di un supporto concreto".

Le Istituzioni hanno risposto compatte ad iniziare dal **Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti** che ha aperto il suo intervento confermando il sostegno alla manifestazione genovese: *"Mai come in questa occasione le Istituzioni hanno saputo fare sistema. Il Salone Nautico di Genova non si tocca, è un patrimonio che non si può perdere, soprattutto in un momento in cui ci sono evidenti segnali di ripresa del settore. Le Istituzioni faranno tutto ciò che serve perché il Salone cresca. Stiamo lavorando alla creazione di una newco di diritto privato che sia uno strumento a garanzia di tutti e sprone per tutti a migliorarsi e innovare. Fra crescere il Salone è interesse collettivo per far crescere l'economia di questo Paese e mi auguro che alcune polemiche che ho letto sui giornali siano figlie di un colpo di calore".*

La parola è passata poi a **Paolo Odone, Presidente della Camera di Commercio di Genova** che ha ribadito come la città sia pronta ed abbia tutta la volontà di continuare ad accogliere e sostenere il Salone. Accoglienza confermata anche da **Carla Sibilla, Assessore alla Cultura e Turismo del Comune di Genova**, che ha affermato: *"La città accoglierà il Salone Nautico con un ricco programma di eventi e di iniziative ed è*

- segue

a disposizione per valutare ogni possibilità di sviluppare la propria vocazione nautica".

Il 56° Salone Nautico di Genova sarà un'edizione importante per tre ragioni: perché motore di sviluppo per il settore, perché evento protagonista del mercato della nautica internazionale e perché risorsa del territorio.

I recenti dati sull'andamento del mercato della nautica testimoniano un cambio di tendenza e parlano di un Salone solido che ha retto nonostante il settore abbia attraversato la peggiore crisi di sempre.

I dati parlano di una crescita dell'industria nautica italiana del 12% nel 2015 e di una crescita prevista per l'anno nautico 2016 intorno al 7,5%. I segnali dei comparti accessori e motori (per la vendita di fuoribordo, nell'ultimo biennio, si è assistito ad una crescita del 40%), sono incoraggianti e trainanti per la cantieristica tutta. Lo dimostra il fatto che lo spazio dedicato ai fuoribordo al Salone, a luglio, è già sold out.

"Insieme al Salone - ha proseguito Carla Demaria - è cresciuta anche UCINA. Negli ultimi mesi sono entrati a far parte dell'Associazione di categoria 20 nuovi soci, fra cui Rossi Navi, Canados, un marchio storico come Tornado che ritorna sul mercato e in Associazione, oltre a quindici nuovi soci dei settori del refitting, dei servizi e della portualità. Ciò significa che c'è più voglia di partecipazione alla vita del settore".

Che si respiri un'aria diversa quest'anno lo dicono non soltanto i dati di mercato ma anche le iscrizioni alla 56esima edizione del Salone: sono in continuo aumento - **+21%** rispetto alla stessa data del 2015 - sia in termini di espositori sia di gamma esposta - con il **57% degli espositori che ha aumentato l'investimento**. Da sottolineare, con orgoglio, il ritorno di importanti nomi, sintomo inequivocabile di fiducia nelle potenzialità del Nautico. Saranno a Genova, tra gli altri, anche: **Princess Yachts, Canados, Chantiers Amel, Fjord, Gagliotta, Innovazione e Progetti, Najad, Rodman, Sealine, 3B Craft, Tornado Yachts, Cantiere Cranchi**.

Il trend positivo parla di un mercato effettivamente in movimento e di un prodotto - il Salone Nautico di Genova - che si conferma punto di riferimento per l'intero settore: si pensi che ogni euro investito sul Salone Nautico di Genova produce 10 euro sul territorio (fonte Osservatorio Fiere di Cermes - Bocconi).

Ottima la redemption presentata dal Direttore commerciale del Salone Nautico, **Alessandro Campagna**. Complice il ritorno dei cantieri stranieri ma anche l'aumento degli investimenti da parte degli espositori, il settore della **vela cresce del 5%** con una **misura media delle imbarcazioni che cresce del 19%**. Ottima risposta per il comparto dei **catamarani** con una rappresentatività sempre più importante al Salone a conferma di un mercato in espansione.

Confermata la crescita anche delle **imbarcazioni con motorizzazione entro bordo**: **+12%** di imbarcazioni con un aumento del **16%** della misura media. Sold out gli spazi dedicati ai motori **fuoribordo** che si presentano al gran completo con molte le anteprime di nuove motorizzazioni come quelle di Suzuki e Mercury. Confermano il trend il settore degli **accessori e componentistica** anche grazie al grande progetto di incoming realizzato con il sostegno del Ministero dello Sviluppo Economico e Agenzia ICE che porterà al Salone 140 tra giornalisti di testate di settore

- segue

internazionale e operatori, oltre che i responsabili degli uffici tecnici e acquisti dei cantieri, buyer, distributori internazionali e broker. Presente per la prima volta in Italia un'importante delegazione di 15 broker indipendenti della Florida Yacht Broker Association, storica associazione americana che conta oltre 1.200 soci attivi nel settore del commercio di imbarcazioni di uno dei mercati più vivaci in assoluto.

"Un Salone sempre più internazionale - ha dichiarato Marina Stella, Direttore Generale di UCINA Confindustria Nautica - che conferma il suo ruolo di finestra sul mondo. Un grande impegno per l'internazionalizzazione sostenuto da MISE e ICE Agenzia con il coinvolgimento di 32 uffici ICE di tutto il mondo".

Sarà un Salone ricco di contenuti, di opportunità, di esperienze reali e di divertimento con 120 eventi già a calendario e uno sguardo speciale verso il futuro. La 56ª edizione del Salone sarà, infatti, dedicata all'**omaggio dell'Italia Olimpica e al sostegno della candidatura di Roma 2024**. Una candidatura concreta e ambiziosa che offre a tutto il sistema Italia un'opportunità unica dal punto di vista dell'immagine e, nello stesso tempo, un importante volano di crescita per tutto territorio nazionale. Genova, ad esempio, è una delle undici città selezionate per ospitare le partite del torneo di calcio Olimpico, in caso di successo della candidatura.

cliccare per ingrandire



"Siamo orgogliosi di poter ospitare al Salone Nautico gli atleti che avranno portato il "Made in Italy" sul podio delle Olimpiadi di Rio de Janeiro e di contribuire a sostenere la candidatura di Roma 2024, che è una sfida di tutto il paese - ha detto in chiusura Carla Demaria. Anche noi dunque vogliamo fare la nostra parte. E' quindi con orgoglio che oggi vi presentiamo il Salone 2016".

Il Salone di Genova scommette sempre più su medie imbarcazioni, vela e catamarani

La barca non è solo di lusso

Ucina: il 2016 a +7,6%. Gli armatori tornano a comprare

Ci sono 6 icone (oltre a una campagna retrò firmata dall'agenzia Meloria) per raccontare in simboli il Salone Nautico di Genova versione 2016: i megayacht, la new entry dei catamarani, la vela, i surf oltre al motore, fino ai gommoni.

Ed è soprattutto quella delle imbarcazioni con motori fuori bordo, si legge la piccola e media nautica che fa sognare in vacanza i diportisti a registrare il primo sold out per la manifestazione in programma alla Fiera di Genova dal 20 al 25 settembre, una sei giorni anticipata tra il Festival de la plaisances di Cannes e il Monaco Boat show, ambedue dedicati ai superyacht.

Carla Demaria, presidente di Ucina, l'associazione confindustriale che organizza l'edizione numero 56 del Salone parla di «un potenziale di ripartenza enorme» per Fiera di Genova e per il settore. «Sono i costruttori di motori fuori bordo ad averci dato prima di tutti il polso della situazione: i loro report settimanali da due anni a questa parte mostrano una crescita degli acquisti del 40%.

Certo partivamo dal basso, ma la nostra previsione è di una crescita del 7,5% dell'intero settore nel 2016, dove tornano i contratti, il leasing segna un +44% in numero e un +26% a valore, e non sono certo gli inglesi o tedeschi a firmare gli accordi, quanto armatori italiani che tornano a comprare».

Su questa porzione del mercato, per cui la nautica non è solo di lusso, ma divertimento (oltre che affari) che il Salone sta plasmando perimetro e contenuti.

Il padiglione di Jean Nouvel è stato concepito come un percorso reale e interattivo alla scoperta di yacht a motore fino ai 12 metri; le imbarcazioni di misura media aumentano del 16%; l'area espositiva della vela cresce del 5% e nella Darsena riorganizzata uno specchio d'acqua ad hoc è riservato ai catamarani, il mezzo cui si rivolgono le famiglie per andare in vacanza in charter e per cui all'estero, la Francia in primis, esistono saloni dedicati.

«Si rivedono diversi marchi italiani e stranieri al Salone», racconta Demaria, «le presenze sono cresciute del 21% rispetto al 2015. 20 nuovi brand sono arrivati nelle fila di Ucina e altrettanti nei padiglioni della fiera».

Tra gli altri Tornado Yachts cantiere romano di barche a motore, Cranchi, Rodman, Sealine e Canados

- segue

altro fiore della produzione made in Italy passato a inizio 2016 nelle mani dell' imprenditore transalpino Michel Karsenti dopo aver riposizionato il brand con 70 anni di storia. E saranno a Genova anche i cantieri inglesi Princess, Numarine, oltre a Chantier Amel.

«Il 57% degli espositori ha aumentato gli investimenti e questo per Genova vuol dire molto: secondo l' ultima rilevazione Cerved-Bocconi ogni euro investito, ha una ricaduta sul territorio 10 volte superiore», aggiunge il numero uno di Ucina.

Resta per il momento accantonato il disegno di un salone a maglie larghe comprensivo del brand di Nautica Italiana (Altagamma) fuoriusciti da Ucina, nonostante l' invito alla coesione del ministro dello sviluppo economico Carlo Calenda e il riconoscimento di Genova come (al momento) unica vetrina del settore sostenuta dall' esecutivo e dall' Italian trade agency. Il governatore della Liguria Giovanni Toti ha parlato ieri di un nuovo strumento giuridico, una newco che dovrebbe rispondere a questo scopo. «Oggi sono gli imprenditori a commettere gli errori che ha sempre fatto la politica. Il ministero vuole portare ingenti investimenti sul Salone. Chiunque voglia collaborare, sarà ben accetto». Il nuovo organismo dedicato alla gestione del Salone e di altri eventi potrebbe guardare ad altre località e comprendere oltre a Ucina, Regione Liguria e Camera di commercio nuovi soggetti a partire dalla Lombardia.

Se la fiera nautica più potente d' Europa resta Düsseldorf (il Boot ha investito 120 mln in infrastrutture che portano i megayacht dal Reno navigabile al padiglione centrale) e quella di maggiore interesse per il mercato è Miami, Ucina guarda anche Oltreoceano. Per la prima volta a Genova arriverà la Florida yacht broker association rappresentativa di 1.200 buyer del mercato più vivace a livello mondiale.

© Riproduzione riservata.

FRANCESCA SOTTILARO

Rimorchiatori: risolta la vertenza

Dopo lunghe trattative è risultata fondamentale la mediazione del commissario straordinario dell'Authority Pasqualino Monti. I sindacati: "Senza accordo sarebbe stata messa a dura prova la normale attività estiva dello scalo"



CIVITAVECCHIA - Con l'accordo quadro firmato il 20 luglio scorso ed approvato questa mattina dall'assemblea di tutti i lavoratori, tra Autorità Portuale, società Rimorchiatori Laziali e sindacati Filt Cgil, Fit Cisl ed Ultrasporti si è praticamente risolta la non semplice vertenza tra società e sindacati e che rischiava, se non risolta, di avere gravi conseguenze sulla normale attività estiva dello scalo marittimo.

Su convocazione della stessa Autorità Portuale di Civitavecchia e con la presenza del commissario straordinario Pasqualino Monti, dei vertici della società Rimorchiatori Laziali, rappresentati da Alessandro Russo, Blasco e Fortunato, dei rappresentanti sindacali, il 20 luglio si è svolta la decisiva riunione che ha poi trovato la soluzione alla vertenza che rischiava di esplodere in un gravoso conflitto che avrebbe in ogni caso messo a dura prova la normale attività estiva dello scalo di Civitavecchia, considerato la proroga al 31 luglio 2016 concessa dalla società ai sindacati per individuare una soluzione condivisa della vertenza, oltre la quale avrebbe deciso unilateralmente.

La vertenza, che traeva origine dalla ormai famosa e nota abrogazione della ordinanza del cosiddetto rimorchio obbligatorio per le navi in uscita dal porto di Civitavecchia deciso dalla Capitaneria di Porto nel novembre dell'anno scorso e dalla successiva nuova ordinanza del 7 giugno scorso, che ha ridisciplinato il nuovo servizio di rimorchio in porto a Civitavecchia "con la conseguente necessità della società di dover riequilibrare il proprio bilancio in relazione al nuovo servizio da svolgere, riducendo notevolmente i costi di esercizio compreso quello del personale, aveva generato una fortissima contrapposizione con i lavoratori - hanno spiegato i sindacati - che avevano responsabilmente ed autonomamente deciso di dare il proprio contributo con la riduzione del numero degli equipaggi da sedici a quindici, mentre la società ne chiedeva una riduzione a quattordici.

- segue

La mediazione del commissario Monti è stata determinante e la soluzione è stata quella di mantenere gli equipaggi a quindici e la concessione da parte dei lavoratori di una maggiore flessibilità e disponibilità nell'organizzazione del lavoro che si traduce in riduzione di ore di straordinari e quindi risparmi per la società. Possiamo affermare - hanno concluso - che ancora una volta è risultata tempestiva, efficace e risolutiva la presenza e l'azione svolta dal commissario straordinario dell'Autorità Portuale per la soluzione positiva della vertenza, che ha individuato una soluzione giusta ed equilibrata per entrambi le parti in causa e soprattutto per gli equilibri degli interessi generali del porto di Civitavecchia, che le parti hanno condiviso ed accettato. Nei prossimi giorni le intese raggiunte verranno sancite ed inserite in un accordo sindacale".

Porto di Civitavecchia: weekend da circa 80mila passeggeri

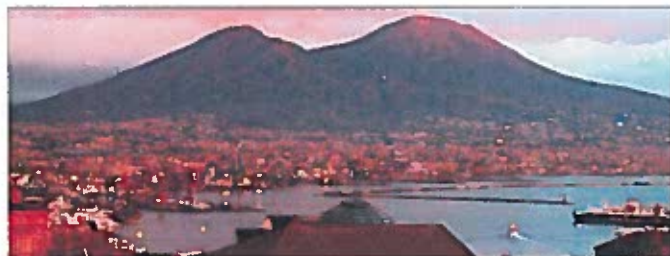
CIVITAVECCHIA - Ancora un weekend caldo, dal punto di vista dei traffici, nel porto di Civitavecchia. Lo conferma la Capitaneria di porto, impegnata con pattuglie terrestri ed unità navali, per assicurare una capillare e continuativa presenza su tutto il litorale laziale, attraverso attività di controllo, pattugliamento e prevenzione.

Aumenta infatti il numero dei passeggeri transitati nello scalo marittimo, con un totale di 40.346 persone che hanno utilizzato navi di linea, con un carico di 14.578 veicoli al seguito, unitamente ai 38.052 passeggeri, tra arrivati ed imbarcati, sulle 10 navi da crociera che hanno toccato il porto nel fine settimana, il tutto con il monitoraggio e la sorveglianza dell'Autorità Marittima, in sinergia con gli altri soggetti e forze di polizia operanti in porto.

La Guardia costiera, lungo tutta la costa e nel territorio di competenza, ha provveduto a mettere in atto interventi a sostegno di imbarcazioni da diporto, controlli in mare, verifiche agli stabilimenti balneari, attività di contrasto all'illecito uso del demanio, controlli sulla filiera della pesca: il complesso delle sanzioni amministrative comminate nel corso dei vari controlli, ha raggiunto la cifra di 8.554 euro.

Informazioni Marittime

Partenope naviga sul web con #NaplesToday



E' positivo il bilancio della seconda edizione di **#NaplesToday**, l'innovativo progetto di promozione della città di Napoli sui canali digitali (grazie allo storytelling, contenuti inediti e foto diffusi in rete, del meglio del capoluogo partenopeo) fatto da blogger nazionali ed internazionali. Il progetto è stato ideato e realizzato da Gesac, società di gestione dell'aeroporto di Napoli, assieme all'assessorato alla Cultura e al Turismo del Comune di Napoli e con la partnership della sezione turismo dell'Unione Industriali e di Federalberghi.

Per l'edizione 2016 del progetto sono stati coinvolti quattro blogger internazionali provenienti da Spagna, Olanda, Inghilterra e Francia che hanno visitato il meglio della nostra città a marzo. Quest'anno i weekend (11-13 e 18-20 marzo) alla scoperta della città hanno visto come protagonisti esclusivamente Talent stranieri, con Allan Hinton (Regno Unito) e Gérard Trang (Francia) prima e Eelcoo Roos (Olanda) e Oliver Vegas (Spagna) che grazie all'Ashtag di riferimento **#Naplestoday** hanno raccontato la ricchezza culturale e sociale di Napoli, attraverso gli scorci più suggestivi, aumentandone la visibilità nelle community di riferimento non solo inglesi francesi, come lo scorso anno, ma anche spagnole ed olandesi, mercati chiave per l'incoming turistico del nostro territorio.

I risultati della seconda edizione di #Naplestoday

I blogger internazionali selezionati hanno ciascuno un grande numero di follower (seguaci), fattore che ha permesso di aumentare il pubblico di riferimento di ben 200mila utenti (da 1milione a 1milione e 200mila), con ottimi risultati: la reach (numero di persone raggiunte) è aumentata di 100mila e le interazioni (like, condivisioni, commenti) rispetto all'anno precedente si sono quantuplicate (da 38 a 162).

Napoli è stata vissuta, raccontata, fotografata dagli occhi di chi ne è rimasto affascinato, ed è riuscito a trasmettere le stesse sensazioni anche al proprio pubblico che in più di un'occasione ha scritto il proprio desiderio di visitare la città il prima possibile. Lo strumento di comunicazione scelto, Instagram, si rivolge a un'utenza giovane ed entusiasta che interagisce con piacere ai post proposti dagli influencer. Visti gli ottimi risultati di promozione della città di Napoli sui canali digitali, Gesac dà appuntamento al prossimo anno per la terza edizione di **#Naplestoday**.

IL FALLIMENTO

L'ex dirigente della società di servizi dello scalo marittimo dovrà pagare 20mila euro per le spese della causa da lui intentata

IL RITIRO DELLE DELEGHE

Nella richiesta di 2 milioni di euro anche il «danno di immagine» e il mancato utilizzo dell'auto aziendale, una elegante Bmw 530



IL BRACCIO DI FERRO Mario Guadagnuolo, ex amministratore delegato della società Bari Porto Mediterraneo, al termine di una lunga contrapposizione con l'Autorità Portuale si è visto negare dal tribunale un risarcimento di due milioni di euro (foto L. La)



«Esasperata la guerra Bpm-Autorità portuale»

Il tribunale: nessun risarcimento all'ex amministratore Guadagnuolo

● Lui chiedeva due milioni di euro a titolo di indennità, stipendi arretrati e di risarcimento per il danno di immagine conseguente al licenziamento. Ma i giudici sono stati di avviso diverso: il modo in cui l'ex amministratore delegato di Bari Porto Mediterraneo, Mario Guadagnuolo, ha gestito la società (poi fallita), con particolare riferimento ai rapporti con l'Autorità Portuale ha «gradatamente condotto ad una esasperazione del contenzioso e ad una eccessiva conflittualità» «connotata anche da accenti personalistici di rivalità» tra il Guadagnuolo e il presidente dell'Autorità, Franco Mariani. Circostanze non neutre perché si sono rivelate perniciose per il buon andamento della società, tenuto conto, peraltro, del ruolo ricoperto dall'Autorità portuale, socia e concessionaria delle aree portuali. E così la quarta sezione civile del Tribunale di Bari ha respinto la domanda con cui Guadagnuolo chiedeva un massiccio risarcimento di crediti nell'ambito della procedura di fallimento.

Una polemica vecchia e mai spenta, quella tra Guadagnuolo e l'Autorità portuale. Il Tribunale ha sottolineato come anche quelle frizioni abbiano avuto un peso significativo sulla vicenda, ovvero

la revoca delle deleghe di gestione conferite a Guadagnuolo decise dal consigliere Carofiglio, Ferraro e Mariella. Consigliere che, secondo i giudici (presidente Sergio Cassano, relatore Rosanna Angarone, giudice Valentino Lenoci) «hanno ritenuto di dovere pervenire ad una rapida definizione bonaria del contenzioso, intraprendendo con l'Autorità Portuale trattative a ciò preordinate (...)» e, nel contempo, comprimendo i costi di gestione, mediante il conferimento delle deleghe al Presidente del Cda e decurtazione dei compensi spettanti in qualità di destinatario delle stesse. Tutte motivazioni, a giudizio del Tribunale, «idonee ad integrare la nozione di giusta causa».

La decisione risale ai mesi scorsi, ma è diventata di pubblico dominio da poco proprio a margine della procedura fallimentare. Il provvedimento, non impugnato da Guadagnuolo, è nel frattempo diventato definitivo. L'azione era stata avviata contro la curatela fallimentare di Bari Porto Mediterraneo, assistita dall'avvocato Paola Merino. L'oggetto era l'ammissione al passivo di presunti crediti per due milioni di euro. Dell'indennità annuale a quella per la cessazione dalla carica, quindi la partecipazione agli utili, i pre-

sunti compensi dovuti per le funzioni di direttore generale a quelle di facility manager, sino al danno all'immagine e il mancato utilizzo dell'auto aziendale (una Bmw 530). I giudici non hanno riconosciuto nulla di tutto questo. La «progressiva e inarrestabile crisi d'impresa», si legge nelle 23 pagine del decreto, «non si conclude con la presenza di utili». Prendiamo il danno all'immagine che «ove dimostrato non potrebbe neanche porsi a carico della società». Del resto non basta la «mera diffusione mediatica della notizia della revoca delle deleghe (in quanto legittimamente operata)». Al massimo il risarcimento andava chiesto a singoli componenti del Cda.

Che dire, poi, dell'indennità da facility manager? Trattandosi di colui che deve assistere l'amministratore delegato, il Tribunale non l'ha riconosciuta perché Guadagnuolo sarebbe stato pagato per assistere se stesso. E così via. Unica concessione, un credito chirografario di 17mila euro, peraltro già ammesso al passivo e comunque di difficile incasso visti i debiti lasciati da Bpm. Magra consolazione, perché Guadagnuolo è stato condannato a pagare 20mila euro di spese e all'integrazione del contributo unificato.



Informazioni Marittime

Bari incrementa merci e passeggeri nel primo semestre 2016



Chiudono tutti con segno positivo il traffico semestrale i diversi settori merceologici e dei passeggeri nel porto di Bari.

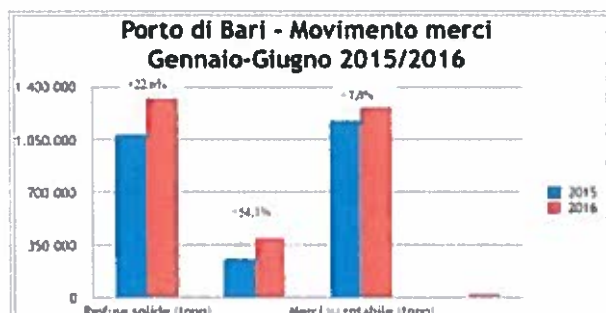
Le merci

Nei primi sei mesi del 2016 sono state movimentate in totale tre milioni di tonnellate di merci, con un aumento del 19,2% rispetto a 2,5 milioni nella prima metà dello scorso anno. Guidano la classifica le rifuse solide che hanno fatto registrare un aumento del 22,6%. Il traffico delle merci varie è stato pari a circa 1,7 milioni di tonnellate, con un incremento del 16,7% determinato dalla crescita del traffico ro-ro (+7,6%) ma soprattutto dei container che sono aumentati del 42%.

I passeggeri

Nel primo semestre di quest'anno il numero dei passeggeri dei traghetti è aumentato di circa il 6,8% salendo a 360mila persone, crescita prodotta dall'aumento del 26,2% del traffico con l'Albania mentre quello con la Grecia è rimasto sostanzialmente stabile. Ancora meglio il settore delle crociere con un traffico di 144mila passeggeri (+35,3%), dei quali circa un quarto hanno utilizzato lo scalo del capoluogo pugliese come home port.

Porto di Bari: statistiche confermano la leadership nel basso Adriatico



BARI – Le statistiche al 30 giugno 2016, confermano e consolidano la tendenza alla forte crescita dei traffici del Porto di Bari evidenziata dai dati del primo trimestre del 2016. Lo scalo barese si conferma sempre di più il gateway dell'Italia sud orientale recuperando anche terreno nelle crociere, che era stato l'unico settore a registrare significative perdite nel 2015.

Traffico merci: +19,2%

Le statistiche del primo semestre del 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015 segnalano una movimentazione complessiva di 3.001.451 tonnellate di merci, con un aumento del 19,2 % rispetto al dato dello stesso periodo dello scorso anno. Il traffico in import è pari a 1.969.395 tonnellate (+17,1%) mentre quello in export è di 1.032.056 tonnellate (+23,5%) a testimonianza del sempre migliore stato di salute dell'economia dell'area nord della Puglia e della sua forte e continua propensione all'internazionalizzazione ed alla esportazione in particolare.

Il volume complessivo delle rinfuse solide è passato a 1.323.003 tonnellate con un aumento di circa il 22,6% rispetto allo stesso periodo del 2015. Il settore è sempre trainato dai cereali con un +22,5% ma ottimi risultati fanno segnare anche i prodotti chimici ed i fertilizzanti, che, grazie ad un confortante +21,4%, portano il totale del semestre a circa 58.000 tonnellate, e quelli metallurgici che, con un aumento del +91,5%, hanno toccato quota 31.000 tonnellate.

Per quanto riguarda le merci varie il volume complessivo è giunto a circa 1.700.000 tonnellate con un aumento del 16,7% rispetto al dato 2015. Il forte aumento è conseguente alla crescita del traffico ro-ro (+7,6%) ma soprattutto al dato sempre più sorprendente dei container.

Traffico container: +42,0%

Il numero dei contenitori movimentati – tutti classificabili come “hinterland”, secondo le nuove regole della classificazione statistica ESPO, e cioè destinati o provenienti al/dal territorio di riferimento del porto pugliese – è passato da 27.721 TEU a 39.372 TEU, con un aumento del 42,0% in crescita anche rispetto al trimestre precedente. Molto interessante rilevare che la percentuale di container pieni è di circa l'81,3% mentre per quanto attiene la destinazione il traffico è quasi bilanciato con una percentuale di container destinati all'esportazione pari al 48,4% ed all'importazione pari al restante 51,6%.

Si conferma pertanto la tendenza, già rilevata all'inizio anno, di crescita di questa importante tipologia di traffico che potrebbe portare nel 2016 ad un raddoppio dei container movimentati nel 2015 nel Porto di Bari che rimane l'unico porto pugliese ad assicurare questo tipo di traffico.

Traffico passeggeri ferries: +6,8%

Ottimi segnali di crescita anche dal traffico ferries, sia nel settore passeggeri che in quello dei rotabili. Il numero dei passeggeri dei traghetti è aumentato, sempre con riferimento al primo semestre dell'anno in corso, di circa il 6,8% rispetto all'analogo dato 2015 passando da 337.015 passeggeri agli attuali 359.858. In questo caso l'aumento è dovuto alla crescita di circa il 26,2% del traffico con l'Albania mentre quello con la Grecia rimane sostanzialmente stabile.

- segue

Traffico passeggeri crociere: +35,3%

Molto interessante, infine, il dato relativo al traffico crocieristico per una stagione, che porterà a scalare nel Porto di Bari circa 150 navi delle principali Compagnie di navigazione nel periodo dal 11/03 sino al 30/11, che si conferma in netta controtendenza rispetto a quella lasciata alle nostre spalle. Alla chiusura del primo semestre risultano transitati già 144.132 passeggeri dei quali circa il 25,0% hanno utilizzato il Porto di Bari come home port e cioè qui hanno iniziato e terminato la crociera.

Il numero testimonia un aumento del 35,3% rispetto allo stesso periodo del 2015 e fa ben sperare che al termine della stagione vi sarà un sostanziale recupero delle perdite di traffico registrate nel 2015 con un allineamento sulle riduzioni medie registrate in Adriatico per effetto dei cambi di programmazione delle grandi Compagnie di navigazione conseguenti alle difficoltà di utilizzo delle grandi navi per l'accesso nella Laguna di Venezia.

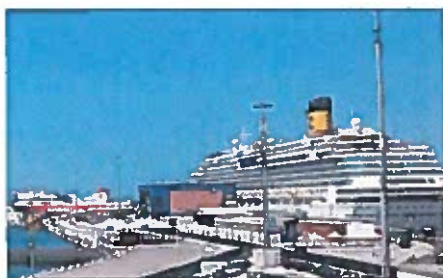
Il Commissario Straordinario Francesco Mariani, da poco riconfermato alla guida dello scalo barese, ed il Segretario Generale f.f. Mario Mega hanno commentato con grande soddisfazione i dati del primo semestre del 2016 rilasciando, a corredo dei dati, la seguente dichiarazione.

“Il 2016 si sta dimostrando un anno di grande crescita per il Porto di Bari con la conferma di trend più che positivi in tutti i segmenti di traffico. Ormai il Porto di Bari è un punto fermo del sistema trasportistico dell'Europa meridionale con i suoi collegamenti feeder, regolari e ben strutturati, per Gioia Tauro, Pireo e Damietta/Port Said che consentono alle aziende dei territori pugliesi e lucani di poter far giungere le proprie merci in qualsiasi parte del mondo con rapidità e costi contenuti.

La forte ripresa del traffico passeggeri e merci verso l'Albania, poi, conferma ancora una volta che il nostro impegno a sostegno del traffico ro-ro era più che giustificato e che le merci continueranno a muoversi su rotabili, ancora per molti anni, verso quei Paesi con tutto quello che questo dovrà significare in ordine alle politiche di gestione e crescita delle infrastrutture portuali e retroportuali che dovremo mettere in campo. Il dato di crescita sul segmento crocieristico restituisce al Porto di Bari il ruolo che merita nel panorama regionale pur nelle difficoltà di un mercato che attende con ansia di conoscere le scelte infrastrutturali per risolvere la problematica delle limitazioni alle grandi navi a Venezia.

Complessivamente si conferma l'ottimo stato di salute del Porto di Bari che, grazie all'impegno costante degli operatori e delle Istituzioni che vi operano, riesce ad aumentare le sue performance pur in un momento storico dove sempre maggiori sono le criticità conseguenti ai sempre più puntuali controlli di frontiera operati a tutela della sicurezza dei confini italiani e dell'Unione Europea. Nelle prossime settimane andrà a regime la riforma della portualità voluta dal Governo per sostenere la ripresa del sistema logistico nazionale ed il Porto di Bari è pronto a svolgere quel ruolo guida nell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale che le viene assegnato.

I risultati degli ultimi anni testimoniano l'efficacia di un'azione amministrativa che è fatta di condivisione quotidiana con Operatori ed Istituzioni portuali oltre che con il Comune, la Città Metropolitana e la Regione Puglia ed è basata su una visione di “porto pubblico” che devono costituire i punti di partenza della costruzione del nuovo sistema portuale della Puglia adriatica”.



Bari, merce in aumento e recuperano le crociere

Bari - Positivi i risultati del semestre. Mariani: «Porto in ottima salute».

Bari - Le statistiche del semestre confermano e consolidano la tendenza del porto di Bari alla forte crescita dei traffici, evidenziata dai dati del primo trimestre del 2016. Lo scalo barese si conferma sempre di più il gateway dell'Italia sud orientale recuperando anche terreno nelle crociere, che era stato l'unico settore a registrare significative perdite nel 2015. La movimentazione complessiva di 3.001.451 tonnellate di merci, con un aumento del 19,2 % rispetto al dato dello stesso periodo dello scorso anno. Il traffico in import è pari a 1.969.395 tonnellate (+17,1%) mentre quello in export è di 1.032.056 tonnellate (+23,5%) a testimonianza del sempre migliore stato di salute dell'economia dell'area nord della Puglia e della sua forte e continua propensione all'internazionalizzazione ed alla esportazione in particolare. Il volume complessivo delle rinfuse solide è passato a 1.323.003 tonnellate con un aumento di circa il 22,6% rispetto allo stesso periodo del 2015. Il settore è sempre trainato dai cereali con un +22,5% ma ottimi risultati fanno segnare anche i prodotti chimici ed i fertilizzanti, che, grazie ad un confortante +21,4%, portano il totale del semestre a circa 58.000 tonnellate, e quelli metallurgici che, con un aumento del +91,5%, hanno toccato quota 31.000 tonnellate. Per quanto riguarda le merci varie il volume complessivo è giunto a circa 1.700.000 tonnellate con un aumento del 16,7% rispetto al dato 2015.

- segue

Il forte aumento è conseguente alla crescita del traffico ro-ro (+7,6%) ma soprattutto al dato sempre più sorprendente dei container. Il numero dei containeri movimentati è passato da 27.721 TEU a 39.372 TEU, con un aumento del 42,0% in crescita anche rispetto al trimestre precedente. Molto interessante rilevare che la percentuale di container pieni è di circa l'81,3% mentre per quanto attiene la destinazione il traffico è quasi bilanciato con una percentuale di container destinati all'esportazione pari al 48,4% ed all'importazione pari al restante 51,6% . **Ottimi segnali di crescita anche dal traffico ferries, sia nel settore passeggeri che in quello dei rotabili.**

Il numero dei passeggeri dei traghetti è aumentato, sempre con riferimento al primo semestre dell'anno in corso, di circa il 6,8% rispetto all'analogo dato 2015 passando da 337.015 passeggeri agli attuali 359.858. In questo caso l'aumento è dovuto alla crescita di circa il 26,2% del traffico con l'Albania mentre quello con la Grecia rimane sostanzialmente stabile. Molto interessante, infine, il dato relativo al traffico crocieristico per una stagione, che porterà a scalare nel Porto di Bari circa 150 navi delle principali Compagnie di navigazione nel periodo dal 11/03 sino al 30/11, che si conferma in netta controtendenza rispetto a quella lasciata alle nostre spalle. **Alla chiusura del primo semestre risultano transitati già 144.132 passeggeri dei quali circa il 25,0% hanno utilizzato il Porto di Bari come home port e cioè qui hanno iniziato e terminato la crociera.**

MARIANI: «ANNO DI GRANDE CRESCITA»

«Il 2016 si sta dimostrando un anno di grande crescita per il Porto di Bari con la conferma di trend più che positivi in tutti i segmenti di traffico. Ormai il Porto di Bari è un punto fermo del sistema trasportistico dell'Europa meridionale con i suoi collegamenti feeder, regolari e ben strutturati, per Gioia Tauro, Pireo e Damietta/Port Said che consentono alle aziende dei territori pugliesi e lucani di poter far giungere le proprie merci in qualsiasi parte del mondo con rapidità e costi contenuti.

- segue

La forte ripresa del traffico passeggeri e merci verso l'Albania, poi, conferma ancora una volta che il nostro impegno a sostegno del traffico ro-ro era più che giustificato e che le merci continueranno a muoversi su rotabili, ancora per molti anni, verso quei Paesi con tutto quello che questo dovrà significare in ordine alle politiche di gestione e crescita delle infrastrutture portuali e retroportuali che dovremo mettere in campo. Il dato di crescita sul segmento crocieristico restituisce al Porto di Bari il ruolo che merita nel panorama regionale pur nelle difficoltà di un mercato che attende con ansia di conoscere le scelte infrastrutturali per risolvere la problematica delle limitazioni alle grandi navi a Venezia. Complessivamente si conferma l'ottimo stato di salute del Porto di Bari che, grazie all'impegno costante degli operatori e delle Istituzioni che vi operano, riesce ad aumentare le sue performance pur in un momento storico dove sempre maggiori sono le criticità conseguenti ai sempre più puntuali controlli di frontiera operati a tutela della sicurezza dei confini italiani e dell'Unione Europea. Nelle prossime settimane andrà a regime la riforma della portualità voluta dal Governo per sostenere la ripresa del sistema logistico nazionale ed il Porto di Bari è pronto a svolgere quel ruolo guida nell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale che le viene assegnato. I risultati degli ultimi anni testimoniano l'efficacia di un'azione amministrativa che è fatta di condivisione quotidiana con Operatori ed Istituzioni portuali oltre che con il Comune, la Città Metropolitana e la Regione Puglia ed è basata su una visione di "porto pubblico" che devono costituire i punti di partenza della costruzione del nuovo sistema portuale della Puglia adriatica».

Autorità Portuale del Levante: movimenti del primo semestre del 2016, Bari conferma leadership

(FERPPRESS) – Bari, 25 LUG – Le statistiche al 30 giugno 2016, confermano e consolidano la tendenza alla forte crescita dei traffici del Porto di Bari evidenziata dai dati del primo trimestre del 2016. Lo scalo barese si conferma sempre di più il gateway dell'Italia sud orientale recuperando anche terreno nelle crociere, che era stato l'unico settore a registrare significative perdite nel 2015.

Le statistiche del primo semestre del 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015 segnalano una movimentazione complessiva di 3.001.451 tonnellate di merci, con un aumento del 19,2 per cento rispetto al dato dello stesso periodo dello scorso anno. Il traffico in import è pari a 1.969.395 tonnellate (+17,1 per cento) mentre quello in export è di 1.032.056 tonnellate (+23,5 per cento) a testimonianza del sempre migliore stato di salute dell'economia dell'area nord della Puglia e della sua forte e continua propensione all'internazionalizzazione ed alla esportazione in particolare.

Il volume complessivo delle rinfuse solide è passato a 1.323.003 tonnellate con un aumento di circa il 22,6 per cento rispetto allo stesso periodo del 2015. Il settore è sempre trainato dai cereali con un +22,5 per cento ma ottimi risultati fanno segnare anche i prodotti chimici ed i fertilizzanti, che, grazie ad un confortante +21,4 per cento, portano il totale del semestre a circa 58.000 tonnellate, e quelli metallurgici che, con un aumento del +91,5 per cento, hanno toccato quota 31.000 tonnellate.

Per quanto riguarda le merci varie il volume complessivo è giunto a circa 1.700.000 tonnellate con un aumento del 16,7 per cento rispetto al dato 2015. Il forte aumento è conseguente alla crescita del traffico ro-ro (+7,6 per cento) ma soprattutto al dato sempre più sorprendente dei container.

Il numero dei contenitori movimentati – tutti classificabili come “hinterland”, secondo le nuove regole della classificazione statistica ESPO, e cioè destinati o provenienti al/dal territorio di riferimento del porto pugliese – è passato da 27.721 TEU a 39.372 TEU, con un aumento del 42,0 per cento in crescita anche rispetto al trimestre precedente. Molto interessante rilevare che la percentuale di container pieni è di circa l'81,3 per cento mentre per quanto attiene la destinazione il traffico è quasi bilanciato con una percentuale di container destinati all'esportazione pari al 48,4 per cento ed all'importazione pari al restante 51,6 per cento.

Si conferma pertanto la tendenza, già rilevata all'inizio anno, di crescita di questa importante tipologia di traffico che potrebbe portare nel 2016 ad un raddoppio dei container movimentati nel 2015 nel Porto di Bari che rimane l'unico porto pugliese ad assicurare questo tipo di traffico.

Ottimi segnali di crescita anche dal traffico ferries, sia nel settore passeggeri che in quello dei rotabili. Il numero dei passeggeri dei traghetti è aumentato, sempre con riferimento al primo semestre dell'anno in corso, di circa il 6,8 per cento rispetto all'analogo dato 2015 passando da 337.015 passeggeri agli attuali 359.858. In questo caso l'aumento è dovuto alla crescita di circa il 26,2 per cento del traffico con l'Albania mentre quello con la Grecia rimane sostanzialmente stabile.

Molto interessante, infine, il dato relativo al traffico crocieristico per una stagione, che porterà a scalare nel Porto di Bari circa 150 navi delle principali Compagnie di navigazione nel periodo dal 11/03 sino al 30/11, che si conferma in netta controtendenza rispetto a quella lasciata alle nostre spalle. Alla chiusura del primo semestre risultano transitati già 144.132 passeggeri dei quali circa il 25,0 per cento hanno utilizzato il Porto di Bari come home port e cioè qui hanno iniziato

- segue



e terminato la crociera.

Il numero testimonia un aumento del 35,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2015 e fa ben sperare che al termine della stagione vi sarà un sostanziale recupero delle perdite di traffico registrate nel 2015 con un allineamento sulle riduzioni medie registrate in Adriatico per effetto dei cambi di programmazione delle grandi Compagnie di navigazione conseguenti alle difficoltà di utilizzo delle grandi navi per l'accesso nella Laguna di Venezia.

Il Commissario Straordinario Francesco Mariani, da poco riconfermato alla guida dello scalo barese, ed il Segretario Generale f.f. Mario Mega hanno commentato con grande soddisfazione i dati del primo semestre del 2016 rilasciando, a corredo dei dati, la seguente dichiarazione.

“Il 2016 si sta dimostrando un anno di grande crescita per il Porto di Bari con la conferma di trend più che positivi in tutti i segmenti di traffico. Ormai il Porto di Bari è un punto fermo del sistema trasportistico dell'Europa meridionale con i suoi collegamenti feeder, regolari e ben strutturati, per Gioia Tauro, Pireo e Damietta/Port Said che consentono alle aziende dei territori pugliesi e lucani di poter far giungere le proprie merci in qualsiasi parte del mondo con rapidità e costi contenuti. La forte ripresa del traffico passeggeri e merci verso l'Albania, poi, conferma ancora una volta che il nostro impegno a sostegno del traffico ro-ro era più che giustificato e che le merci continueranno a muoversi su rotabili, ancora per molti anni, verso quei Paesi con tutto quello che questo dovrà significare in ordine alle politiche di gestione e crescita delle infrastrutture portuali e retroportuali che dovremo mettere in campo. Il dato di crescita sul segmento crocieristico restituisce al Porto di Bari il ruolo che merita nel panorama regionale pur nelle difficoltà di un mercato che attende con ansia di conoscere le scelte infrastrutturali per risolvere la problematica delle limitazioni alle grandi navi a Venezia. Complessivamente si conferma l'ottimo stato di salute del Porto di Bari che, grazie all'impegno costante degli operatori e delle Istituzioni che vi operano, riesce ad aumentare le sue performance pur in un momento storico dove sempre maggiori sono le criticità conseguenti ai sempre più puntuali controlli di frontiera operati a tutela della sicurezza dei confini italiani e dell'Unione Europea. Nelle prossime settimane andrà a regime la riforma della portualità voluta dal Governo per sostenere la ripresa del sistema logistico nazionale ed il Porto di Bari è pronto a svolgere quel ruolo guida nell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale che le viene assegnato. I risultati degli ultimi anni testimoniano l'efficacia di un'azione amministrativa che è fatta di condivisione quotidiana con Operatori ed Istituzioni portuali oltre che con il Comune, la Città Metropolitana e la Regione Puglia ed è basata su una visione di “porto pubblico” che devono costituire i punti di partenza della costruzione del nuovo sistema portuale della Puglia adriatica.”

Il Nautilus

Porto di Brindisi: l'Autorità garante per la concorrenza chiede informazioni su Grimaldi



BRINDISI – La vicenda Grimaldi a Brindisi non si è conclusa con la decisione del comitato portuale, dello scorso 14 luglio, di non accettare la richiesta del gruppo sulla concessione delle due banchine (più una in via preferenziale) né tantomeno con la controproposta avanzata proprio in occasione della stessa riunione. Negli scorsi giorni, infatti, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha inviato all'Autorità portuale di Brindisi una richiesta di informazioni in relazione alla proposta di Grimaldi. Nel documento si spiega che l'Authority ha ricevuto una segnalazione relativa a "presunte limitazioni alla concorrenza derivanti dalla possibile concessione in favore della società Grimaldi Euromed".

"Ai fini dello svolgimento della propria attività istituzionale – spiega l'Autorità garante – si chiede di fornire entro dieci giorni un resoconto dettagliato su: contenuti della proposta di concessione formulata da Grimaldi; discussione della proposta da parte del comitato portuale; determinazioni assunte in proposito dall'Autorità portuale e prospettive di prossima definizione della vicenda".

CONTAINER

Battezzata la nave Msc Sveva



È stata battezzata, nei giorni scorsi, nel porto di Le Havre (Francia), una delle navi portacontainer più grandi del mondo. Si tratta di Msc Sveva (nella foto), lunga 395,4 metri e larga 59 metri, 16 metri di pescaggio e una capacità di oltre 19 mila teu (container da 20 piedi). La nave ha il nome della figlia del ceo di Msc Cruises, Gianni Onorato, che dal 2013 affianca l'executive chairman Pierfrancesco Vago.

PURTI

Primo semestre in crescita a Bari

Il porto di Bari ha chiuso il primo semestre del 2016 con un traffico di 3,0 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del 19,2% rispetto a 2,5 milioni di tonnellate nella prima metà dello scorso anno. Il traffico delle merci varie è stato pari a circa 1,7 milioni di tonnellate, con un incremento del 16,7%, determinato dalla crescita del traffico ro-ro (+7,6%) ma soprattutto dei container che sono aumentati del 42% e sono stati pari a 39.372 teu. Nei primi sei mesi di quest'anno il numero dei passeggeri di traghetti è aumentato del 6,8% circa, a 360 mila persone. Nel settore delle crociere il traffico è stato di 1,44 mila passeggeri (+35,3%).

Un Gruppo che fa muovere il mondo

Se il porto commerciale di Bari oggi è il più importante dell'Adriatico Meridionale in quanto a commercio e movimentazione di merci lo si deve in parte anche a **Spamat-Group**, una azienda nata nel 1977 a Modetta con lo scopo di effettuare operazioni doganali. Inizialmente l'attività era basata sul carico e scarico dei tronchi di leggio, ma il porto è piccolo e le navi diventano, come i clienti, sempre più grandi. Si decide quindi di andare ad investire in un porto più grande, quello di Bari, dove le navi transoceaniche possono

ormeggiare. Il nome di Spamat cambia, da Snc diventa Srl, con l'arrivo tra i soci (in origine solo due) del capitano Vito Totorizzo. Ma è cambiato soprattutto il tipo di servizio che la società oggi svolge. Si continua ad investire, prima una gru da 50 tonnellate, poi da 100, quindi da 144 e così si maneggiano circa 2 milioni di tonnellate di merci. Si va ancora oltre, non più una, due gru, si arriva a 6 con portata da 40 a 144 tonnellate. E così quindi che si guarda ad un nuovo mercato, quello del Project Cargo, che risponde in pieno alle aspettative.



Il Terminal Container di Bari della Istop Spamat Srl

Di fronte al cliente. Diventata impresa portuale, Spamat si è dotata negli anni di importanti strutture e supporti tecnologici, come carrelli elevatori e pale meccaniche. L'azienda si è ulteriormente ampliata, creando la società Istop Spamat, quando una nuova legge ha introdotto l'obbligo di dividere l'attività di impresa portuale da quella di agenzia marittima. Il trend positivo di crescita, ed il nuovo traffico di container sviluppato nel porto di Bari con la MSC SA di Ginevra, hanno spinto la società verso la pianificazione di

nuovi e ingenti investimenti per lo scarico e carico delle navi e per le movimentazioni di terra. Oggi Spamat-Group movimentava circa due milioni di tonnellate all'anno, e questo successo ha portato alle importanti collaborazioni con clienti eccellenti come Casillo Group e MSC. Ma con lo sguardo sempre proiettato al futuro, e con l'obiettivo di far crescere il proprio know-how, Spamat-Group Srl è pronta a mirare ancora più in alto. Per maggiori informazioni consultare il sito della società: www.spamat-group.com



Ritardi Dover-Calais, capo porto si scusa con britannici

Londra - Il caos è stato causato dagli aumentati controlli anti-terrorismo dopo la strage di Nizza.

Londra - Anche quindici ore di fila sotto al sole. Intervistato dalla BBC il capo del porto di Calais, Jean-Marc Puissessau, deplora e (sembra quasi vergognarsi) per i pesanti ritardi nei controlli doganali sulla Manica. Migliaia di vacanzieri britannici sono rimasti bloccati fino a 15 ore nel porto di Dover in attesa di salire su una nave per attraversare la Manica e sbarcare in Francia. Il caos è stato causato dagli aumentati controlli anti-terrorismo dopo la strage di Nizza e dal fatto che è troppo ridotto lo staff francese che deve lavorare alla dogana coi colleghi del Regno Unito. **Alla tv britannica Puissesseau si «scusa con i passeggeri britannici»** che hanno aspettato per ore a causa dei controlli alla frontiera. Dice di comprendere la scelta della polizia transalpina di imporre maggiori controlli per la minaccia terroristica ma «non capisce» perché non si sia rafforzato il personale ai punti di passaggio. Lasciare l'Inghilterra in traghetto è diventato un vero e proprio incubo. E si scatenano i social network. Per i più maligni si tratta della «vendetta» di Parigi per la Brexit.



Rotterdam, Maersk Line aggiunge una toccata

Genova - Si tratta di una novità aggiunta nel servizio L-16
San Pietroburgo.

Genova - Maersk Line ha aggiunto nel proprio servizio L16 - San Pietroburgo, una nuova toccata a Rotterdam. **La nave Bomar Vanquish è già approdata al porto il 19 luglio. La rotta del servizio include anche toccate a Petrolesport e al First Container Terminal di San Pietroburgo.** Il porto di Rotterdam prevede che la nuova inclusione nel servizio, porti un significativo aumento di traffico per lo scalo olandese.

Perù: Porti, entro 2017 nuove concessioni trentennali di "terminals multipurpose"

(FERPRESS) – Roma, 25 LUG – Entro fine 2017 sono previste, nell'ambito del prosieguo della politica di privatizzazione degli scali marittimi e aeroportuali adottata dal Governo Peruviano, le assegnazioni in concessione trentennale dei terminals di tre porti, che si affiancheranno a quelle già esistenti, operate anche da imprese di fondi di investimento arabi.

[d] Si tratta del disegno di costruzione, ammodernamento, estensione e gestione di "terminals multipurpose" che riguarderà, in ordine di tempo, gli attuali scali marittimi di Salaverry (investimento di circa 800 milioni di dollari), di Ilo (200 milioni) e del porto di Chimbote (199 milioni di dollari). [/dc]

Il Turkmenistan punta sul costruendo porto di Mazandaran per la crescita di import ed export

Sari, provincia di Mazandaran, 25 luglio 2016 - IRNA - L' Ambasciatore iraniano a Ashgabat ha detto che i prodotti saranno esportati dai porti di Mazandaran in Turkmenistan presto.

Parlando in un incontro con gli imprenditori di Mazandaran presso la locale Camera di Commercio, Mohammad Ahmadi ha detto che il trasporto marittimo sostituirà il trasporto su strada per esportare ed importare i prodotti in Turkmenistan.

Egli ha aggiunto che i prodotti di transito del Turkmenistan saranno trasferiti a Mazandaran per essere esportati in altri paesi. Le esportazioni iraniane verso il Turkmenistan sono decuplicate nell'ultimo decennio.

L' italiana Rina Services ha vinto un contratto per certificare la costruzione di un porto all'avanguardia in Turkmenistan. A circa 500 km dalla capitale Ashgabat, in una baia protetta del Golfo di Turkmenbashi, nascerà prossimamente un porto all'avanguardia, voluto dall'autorità statale del Turkmenistan (State Service of Maritime and River Transportation of Turkmenistan).

L'opera del valore di 1,5 miliardi di dollari e' in costruzione secondo i migliori schemi di sostenibilità ambientale (Green Port), che garantiscono la tutela dell'ambiente marino e terrestre, nonché una gestione sostenibile dell'energia e dei rifiuti di una grande infrastruttura.

RINA Services è stata selezionata dall'azienda costruttrice Gap Insaat, per la certificazione di terza parte dell'intera opera, aggiudicandosi un contratto triennale a cui si dedicherà una squadra di quasi 50 esperti. Nello specifico, precisava una nota del RINA Services di quasi due anni fa, eseguirà sostanzialmente due macro-attività: la verifica del progetto costruttivo e l'ispezione in situ della costruzione del porto per accertare la corrispondenza dei documenti progettuali. Il "RINA Services è stata selezionata oltre che per la sua riconosciuta indipendenza di certificatore, per la capacità di offrire servizi integrati in diversi settori come quello marittimo, edile, delle infrastrutture e del project management. Il Turkmenistan rappresenta oggi una realtà strategica dal punto di vista geografico, dove RINA Services è presente da tempo con una radicata struttura locale e ha selezionato un team dedicato per poter far parte al meglio di questo ambizioso progetto",-

Attraverso quest'opera, il Turkmenistan (in cui si trova il secondo deposito di gas naturale più grande al mondo, nonché una riserva petrolifera stimata intorno ai 12

- segue

miliardi di tonnellate) avrà uno scalo che renderà i collegamenti tra Europa e Asia più rapidi grazie anche al nuovo sistema intermodale che faciliterà gli scambi con Iran, Uzbekistan, Afghanistan, nonché con Azerbaijan e Russia.

L'intera opera del porto comprenderà un cantiere di costruzione e riparazione navale, un terminal RoRo e RoPax, un terminal container tri-modale, un terminal carico generale, un terminal dry bulk, un terminal polipropilene e un terminal ferry railroad. La fine dei lavori è prevista per il 2017 e si stima che il volume del traffico merci che attraverserà le vie del porto sarà di 25 milioni di tonnellate entro il 2020.