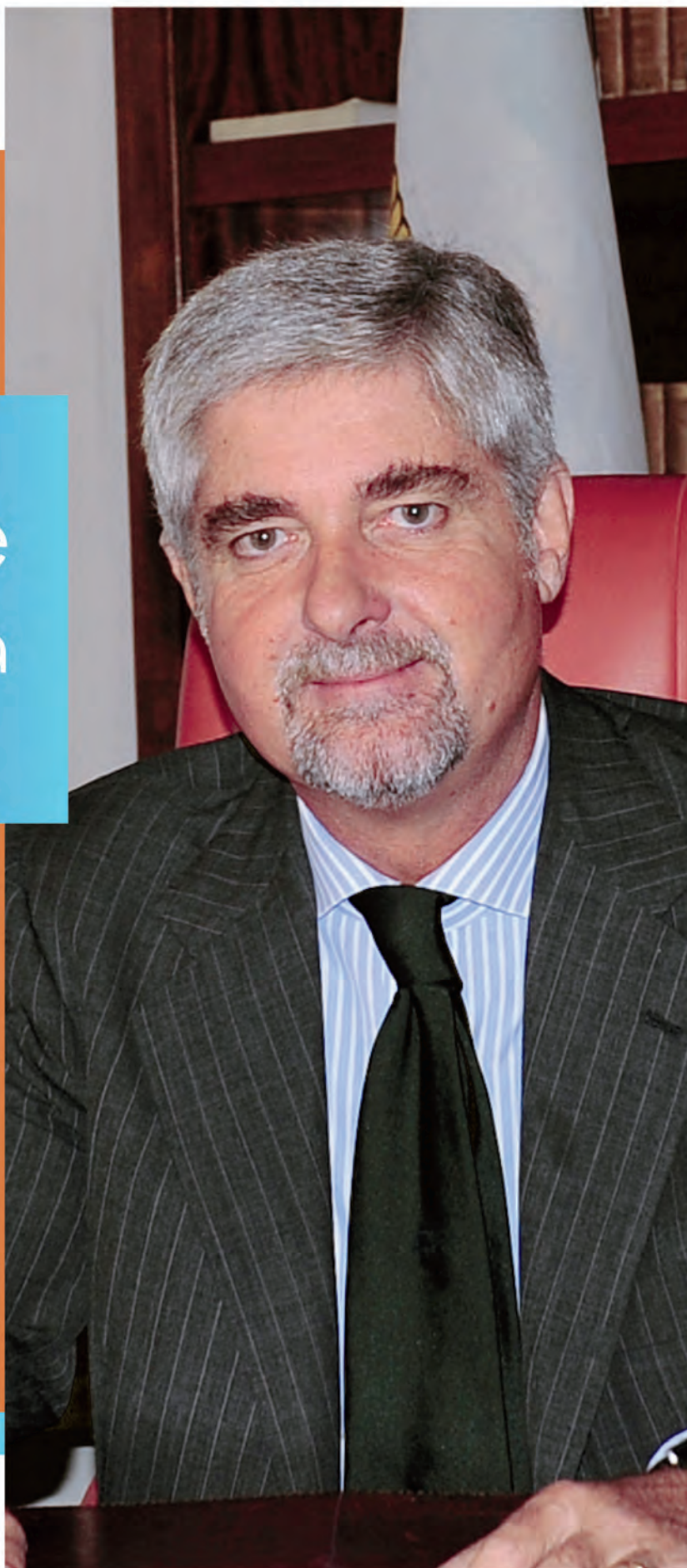




il Messaggero Marittimo

www.messaggeromarittimo.it

La divisione non fa la forza



supplemento mensile
febbraio

anno LXVII | n. 2/2018 | "Il Messaggero Marittimo" | sped. abb. post 45% | C. 20/B art. 2 - L. 662/96

Direttore responsabile Vezio Benetti. Livorno, Piazza Cavour 6. Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083 e-mail: redazione@messaggeromarittimo.it | abbonamenti@messaggeromarittimo.it

La sede dello shipping italiano a Genova

CPLWEB.IT

Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli
Gioia Tauro • Bari • Palermo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it



www.msc.com/ita

Mattioli sulla nascita di AssArmatori: «non capisco i motivi della scissione»

ROMA – Il maremoto che ha scosso il mondo dell'armamento italiano riunito da oltre un secolo sotto un'unica bandiera è stato, per molti aspetti, meno sorprendente di quanto, a colpo d'occhio, sia potuto apparire, tuttavia rimane da chiedersi se, prima di operare uno scisma, sia stata davvero tentata ogni strada per una soluzione diversa, specialmente riflettendo sul dato certo e corroborato dall'esperienza e dalla storia che, da che mondo è mondo, è l'unione, non la divisione, che fa la forza.

Giorni or sono, sulla scelta importante quanto sicuramente dolorosa di rompere l'unità degli armatori liberi italiani avevamo riportato le valutazioni e la posizione di Stefano Messina, eletto dai "dissidenti" presidente della neonata AssArmatori e, per completare adeguatamente il quadro di una situazione tanto complessa quanto importante e, per molti aspetti, determinante per la nostra economia e per il buon nome dell'Italia nel mondo, diamo spazio alla voce dell'altra campana ovvero di Mario Mattioli, presidente della "casa madre (oggi matrigna?) " Confitarma.

Napoletano, quasi cinquantacinquenne, Mattioli, amministratore delegato della società Augusta (offshore e rimorchiatori), è stato presidente di Assorimorchiatori e del Fondo Nazionale Marittimi, e dall'11 Ottobre è presidente della Confederazione Italiana Armatori. **Presidente, una "scissione" era nell'aria da tempo. Perché non è stata possibile una ricomposizione?**

«In realtà per poter dire perché non è stata possibile una ricomposizione, bisognerebbe prima capire quali sono stati i motivi alla base della scissione.

Infatti, ciò che mi lascia perplesso è che gli obiettivi enunciati dalla nuova associazione praticamente coincidono con quelli di Confitarma e il richiamo alle istituzioni ricalca esattamente ciò che Confitarma da anni va ripetendo in tutte le sedi.

Da ben 117 anni Confitarma ha come obiettivo quello di promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo, curando la rappresentanza e la tutela dell'industria armatoriale nazionale nei rapporti con le istituzioni, le amministrazioni, le organizzazioni economiche, politiche, sindacali e del mondo finanziario, in Italia e all'estero.

Le materie trattate da Confitarma sono tantissime e in particolare quelle in materia di sviluppo, di ambiente e energia, di infrastrutture e logistica, di turismo, rapporti con di cultura d'impresa, di



Mario Mattioli presidente di Confitarma

mercato del lavoro e di formazione. Mi piace definirlo "laboratorio Confitarma".

I punti chiave della mission di AssArmatori che fino ad oggi sono emersi dalle varie dichiarazioni alla stampa sono internazionalizzazione, integrazione logistica, nuovo approccio con la finanza, contratti collettivi del settore marittimo e Marebonus. Tecnicamente parlando, mi chiedo dove sia la novità e soprattutto la diversità rispetto a Confitarma.

Tra l'altro ricordo che esponenti di spicco delle aziende fuoriuscite per molti anni hanno ricoperto ruoli importanti in seno a Confitarma e di certo avrebbero potuto manifestare il loro dissenso o fare proposte in merito alla politica marittima portata avanti dalla Confederazione.

Non mi spiego nemmeno perché dopo essere stati eletti membri del Consiglio confederale, i rappresentanti di due delle aziende che hanno costituito AssArmatori si sono dimessi immediatamente prima dell'elezione del presidente della nostra associazione.

Come vede sono molti gli interrogativi ancora senza risposta».

Il mondo armatoriale può risentire di questa divisione sopra tutto in un'ottica europea? In poche parole la nostra voce in Europa sarà meno forte?

«In Europa la voce di Confitarma è forte e continuerà ad esserlo.

L'azione di Confitarma si proietta in tutti i consessi dello shipping europeo e internazionale, dove i nostri armatori ricoprono anche cariche importanti e sono rispettati dai colleghi stranieri per il forte contributo portato alla soluzione di problematiche dello shipping globale

Ricordo che Confitarma è da sempre membro dell'ECSA, l'associazione che riunisce gli armatori europei, e abbiamo un ruolo di rilievo internazionale anche in ICS, la federazione mondiale degli armatori ove il past president di Confitarma, Emanuele Grimaldi, è vice presidente dell'ICS. Senza contare la presenza

costante e diretta di Confitarma in tutti gli altri consessi internazionali, a cominciare dall'IMO, Bimco, Intertanko, IMEC ecc.

Continueremo ad impegnarci come sempre, potendo contare su un bagaglio di competenze ed esperienza molto valido, direi unico».

Continua comunque il dialogo fra Confitarma e AssArmatori?

«A onor del vero, fino ad oggi non vi è stato alcun contatto formale tra le due associazioni.

Detto questo, Confitarma ha sempre lavorato improntando i suoi rapporti ad una proficua collaborazione e relazioni corrette e rispettose del ruolo di tutti i suoi interlocutori.

Se e quando AssArmatori manifestasse la volontà di volersi inserire, con serietà e nel pieno rispetto dei ruoli e delle esperienze maturate, in questo format consolidato, potremmo adottare lo stesso tipo di comportamento. Naturalmente, valuteremo meglio in prosieguo la nostra disponibilità quando sarà chiara la mission della neo associazione».

Marittimi italiani e forza lavoro estera a bordo di navi battenti il tricolore è ancora un punto scottante?

«Per noi assolutamente no.

Naturalmente, quello dei marittimi italiani è un tema di grande rilevanza ma, purtroppo, spesso è oggetto di strumentalizzazioni a volte un po' troppo populiste. Non è con le parole che si risolvono i problemi.

Io ritengo che le misure previste dalla legge istitutiva del Registro Internazionale siano state applicate sempre correttamente. Insieme con la tonnage tax, si sono rivelati i due fondamentali strumenti normativi recepiti in Italia sulle linee guida espresse dall'Unione Europea volte al mantenimento delle navi sotto le bandiere dei paesi membri dell'Ue, consentendo alle nostre navi di essere competitive sui mercati internazionali.

Confitarma ha sempre sostenuto le politiche fondate su tre pilastri:

imprese italiane, occupazione e bandiera italiana/comunitaria, in linea con gli orientamenti e le vigenti normative dell'Unione europea. Non è ancora chiaro se AssArmatori abbia come sua mission il mantenimento congiunto di questi tre pilastri».

Le Autostrade del mare hanno raggiunto ottimi risultati. Possono essere migliorate? Ma oltre al naviglio devono essere più competitivi e strutturalmente più adeguati i porti?

«Prima di tutto, lo dico forte, abbiamo bisogno di un Ministero del mare in cui raggruppare tutte quelle competenze specifiche del settore marittimo oggi divise tra vari dicasteri, non solo per rafforzare il ruolo dell'economia del mare a beneficio di tutto il Paese, ma anche per rilanciare la logistica e i trasporti nazionali.

Certamente le Autostrade del mare possono essere ancor più rafforzate, ma oltre agli investimenti degli armatori volti a rinnovare il naviglio o integrare le linee e al Marebonus, occorre un rafforzamento delle infrastrutture. Direi che le infrastrutture rappresentano il nodo fondamentale. I tempi di realizzazione delle opere devono essere drasticamente ridotti, così come i tempi tra l'aggiudicazione dell'opera e il suo inizio. Litigiosità, tribunali amministrativi, burocrazia rappresentano criticità fortissime che dilatano i tempi e portano il nostro bellissimo paese, piattaforma logistica naturale, in ritardo cosmico nei confronti del nord Europa. Serve un cambio di rotta forte e, soprattutto, che si creino quelle condizioni di stabilità necessarie per fare le riforme di cui tanto si parla. Nel settore marittimo si potrebbe finalmente realizzare quella sburocratizzazione a costo zero che Confitarma richiede da tanti, tanti anni».



Compagnie Marittime MARSIGLIA

Servizi diretti per:

- POINT A PITRE (Guadalupa)
- FORT DE FRANCE (Martinica)
- LA GUAIRA (Venezuela)
- CARTAGENA (Colombia)
- MANZANILLO (Panama)
- PUERTO MOIN (Costa Rica)
- TURBO (Colombia) PORT AU PRINCE (Haiti)
- BARRANQUILLA (Colombia)
- PUERTO CABELLO (Venezuela)
- PAPEETE (Polinesia Francese)
- NOUMEA (Nuova Caledonia)

SERVIZIO CONTAINER REEFER DA
CARTAGENA - PANAMA - PUERTO MOIN - TURBO

Per informazioni rivolgersi a:



AGENZIE EUROPEE MARITTIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C.R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010 57670.1 - Fax 010 5761006

NVOCC NEUTRALE

SERVIZI GROUPAGE DIRETTI EXPORT

U.S.A

CHICAGO - LOS ANGELES
MIAMI - NEW YORK

CANADA

MONTREAL - TORONTO - VANCOUVER

MESSICO

VERACRUZ - ALTAMIRA

CENTRO AMERICA

CARAIBI

PANAMA - EL SALVADOR
GUATEMALA CITY - RIO HAINA
SAN JOSE'

SUD AMERICA

CARTAGENA - LA GUAIRA
MONTEVIDEO - BUENOS AIRES
SANTOS - RIO GRANDE
RIO DE JANEIRO - SAN ANTONIO
~~OCEANIA~~ GUAYAQUIL
MELBOURNE - SYDNEY - FREMANTLE -
ADELAIDE - BRISBANE
LYTTELTON - AUCKLAND
~~GIAPPONE~~
TOKYO - OSAKA - YOKOHAMA
KOBE - NAGOYA - HAKATA
MOJI - SHIMIZU

ASIA

BANGKOK PAT - BUSAN - HONG KONG
KEELUNG - KAOHSIUNG - PORT KELANG
QUINGDAO - SINGAPORE - HO CHI MINH CITY
SHANGAI - XINGANG
~~MEDIO ORIENTE~~
DUBAI -DOHA - AQABA - DAMMAM - JEDDAH

CONTINENTE INDIANO

COLOMBO - MUMBAI - NEW DELHI
CHENNAI - KARACHI

MEDITERRANEO

CASABLANCA - ALEXANDRIA - TUNISI - BEIRUT

SERVIZI GROUPAGE DIRETTI IMPORT

ASIA

BANGKOK - BUSAN - DALIAN
HONG KONG - GUANGZHOU
KEELUNG - KAOHSIUNG - TAIPEI
NINGBO - PORT KELANG - PENANG
KUCHING - SINGAPORE - MANILA
JAKARTA - HO CHI MINH CITY -
HAIPONG
SHANGAI - SHENZHEN - YANTIAN
CHIWAN - XIAMEN - FUZHOU

GIAPPONE

TOKYO - OSAKA - YOKOHAMA
KOBE - NAGOYA
~~CONTINENTE INDIANO~~
COLOMBO - MUMBAI - NEW DELHI
CHENNAI - PT.QASIM (KARACHI)

SUD AMERICA

SANTOS - RIO DE JANEIRO - CALLAO

MESSICO

VERACRUZ - ALTAMIRA

U.S.A

NEW YORK - CHICAGO - LOS ANGELES
BALTIMORA - PHILADELPHIA - MIAMI

CANADA

MONTREAL - TORONTO - VANCOUVER

Prossimo il trasferimento del «Tco» Alberti: alcuni problemi da superare

LIVORNO - Superato ormai da qualche tempo lo stallo determinato dalla presenza di una domanda presentata in concorrenza per l'assegnazione di spazi portuali in radice della sponda Est della darsena Toscana, la società Terminal calata Orlando (Tco, 55% Terminal Rinfusi Mediterraneo, 25% Minerali industriali, 20% Cis), facente capo a Roberto Alberti, fra l'altro attuale presidente dell'associazione fra gli spedizionieri italiani (Fedespedit), si trova impegnata nella non proprio semplicissima attuazione del trasferimento operativo dall'attuale sito sulla calata Orlando alla nuova concessione consistente in 180 metri di banchina (di fatto 150 per la sottrazione di 30 metri di zona di rispetto) con un fondale di 12 metri, adatto per l'accesso di navi fino a 25 mila tonnellate.

Approfittando della cortese disponibilità di Alberti, abbiamo rivolto alcune domande.

Dottor Alberti, la concessione che vi preparate ad occupare risponde adeguatamente alle esigenze del Tco? Quanto tempo richiederà il trasferimento completo degli impianti e degli uffici sulle nuove aree?

«Beh, certamente la nuova sistemazione, soprattutto per la profondità a -13 metri ci darà l'opportunità di guardare anche ad altre categorie merceologiche mentre ad una estensione della banchina, tutto sommato modesta, cercheremo di rimediare con una più razionale organizzazione del lavoro e con l'acquisizione di mezzi meccanici più performanti che ci consentiranno di ridurre sensibilmente i tempi di carico e scarico, poi, in caso di necessità chiederemo l'uso della banchina adiacente. Quanto ai tempi occorrenti per il trasferimento completo del Tco, devo precisare che rientra nell'interesse di tutti, in primis della nostra società e dell'Autorità portuale di sistema, si tratta, comunque, di un'operazione che, con il massimo della buona volontà, ritengo non possa richiedere meno di un anno.

Dovremo anche superare una serie di problemi non secondari, come quello della collocazione del varco doganale che è previsto in corrispondenza dell'accesso attuale».

Quanto costerà il trasferimento?

«E' difficile essere precisi, ma diciamo pure che l'impegno economico sarà sostanzioso, intorno ai cinque milioni.

Consistenti saranno gli investimenti per il rinnovo e l'adeguamento del nostro parco mezzi, di molti dei quali abbiamo già avviato la sostituzione.

Le macchine più datate verranno rimpiazzate da altre nuove desti-

nate al movimento terra, le altre ancora valide saranno sottoposte ad un completo ricondizionamento ed abbiamo programmato anche l'acquisto di una gru più potente di quella attualmente in servizio, inoltre ci doteremo anche di una nuova tramoggia ecologica. Per i lavori di piazzale abbiamo già iniziato la sostituzione acquistando due nuove motopale, un mezzo cingolato e un fork lift.

Come ho detto, il nostro intento è quello di aumentare e, magari, raddoppiare la velocità di lavoro e la produttività in modo da contrarre al massimo i tempi di sosta delle navi.

Poco fa ha accennato ad altre categorie merceologiche. Può essere più preciso?

«Ciò che posso dire è che siamo abbastanza fiduciosi di acquisire nuovi traffici. Il nostro terminal avrà presto tutte le caratteristiche e le potenzialità per poter movimentare praticamente ogni tipo di merce, guardiamo con fondato interesse all'impiantistica e alle merci varie, vorrei dire che, una volta sistemato il terminal e a pieno regime, non avremo ragione di porre dei limiti alle potenzialità del Tco».

Giorni fa, riferendo di una flessione di 600 mila tonnellate registrata nello scorso anno, Lei ha spiegato trattarsi di una "contrazione dovuta a problemi contingenti che saranno risolti nel 2018". Che cosa intendeva?

«Semplicemente che il fenomeno lievemente negativo è dovuto al fatto che un importante cliente ha dovuto sospendere l'attività per alcuni mesi per motivi di manutenzione e al momentaneo dirottamento verso uno scalo diverso di quantitativi di biomasse che, comunque, rientreranno a Livorno attraverso nuove commesse. Ciò che davvero conta è che adesso il terminal è sano e che anche con quantitativi minori riesce a chiudere i conti in attivo».

Lei ha anche ribadito la necessità assoluta di poter disporre di nuovi fasci ferroviari, indispensabili per acquisire "nuove fette di mercato".

«Quello del collegamento ferroviario è un problema che ci sta molto a cuore. Proprio in questi giorni, di concerto con l'Authority e con Rete ferroviaria italiana (Rfi), stiamo studiando come allacciare nel miglior modo possibile i nostri impianti con la rete portuale».

Dottor Alberti, all'impegno di presidente e amministratore delegato della Cis spa, Lei associa, dalla fine del 2015, quello di presidente della Fedespedit. Fino a quando? Intende ricandidarsi?

«Il mio mandato come presidente di Fedespedit scadrà alla fine dell'anno in corso ed è rinnovabile, circostanza su cui dovrò riflettere seriamente dato che questo impegno è andato ben oltre a quanto avrei potuto immaginare. Comunque se mi sarà chiesto ci penserò».

Si parla ancora del divario nei tempi di sdoganamento tra Italia e porti del Nord Europa. Qual è la vostra posizione?

«Guardi qua - mi dice, mostrandomi un articolo pubblicato sul massimo quotidiano economico finanziario nazionale - si dice che un container a Rotterdam viene sdoganato in un massimo di quarantott'ore mentre in Italia, se tutto va bene, l'operazione richiede anche tre o quattro giorni, che possono salire fino a dieci in periodi particolari come Dicembre, Agosto....

Il problema è complesso. In realtà, in Italia la maggior parte delle merci è sdoganata in pochi minuti. Tutt'altra storia è quando si parla di merce da sottoporre al controllo dei vari enti (Sanità, Veterinario, Fitopatologo, etc.). Mi preme premettere che il livello di informatizzazione del sistema doganale italiano è avanzatissimo, probabilmente il migliore in Europa.

Ciò non di meno restiamo legati a un sistema e a una metodologia di controllo su tutte le merci che ci penalizza enormemente e rischia davvero di mettere fuori mercato, non soltanto le imprese di spedizioni, ma interi settori produttivi legati ai traffici internazionali.

I problemi sono diversi. Dalle procedure farraginose della nostra burocrazia al fatto che le procedure doganali e di controllo, nonostante si parli di Unione Europea, non sono uniformi nei vari Paesi.

Va anche detto che non tutti gli uffici sono uguali e sarei ingeneroso se non riconoscessi a molti funzionari il massimo impegno verso l'efficienza, ma il problema non si risolverà se non si perverrà ad una sostanziale armonizzazione dei sistemi doganali e dei controlli a livello europeo».

Insomma, per comprendere me-

glio, abbiamo troppi controlli? Sono i nostri enti che esagerano?

«No, niente di tutto questo, per carità. I controlli sono necessari, anzi, indispensabili e sacrosanti, ma l'Italia dovrebbe agire per imporre anche agli altri di seguire le nostre stesse procedure.

L'attuale situazione di disparità procedurale ci pone in condizione di svantaggio veramente insostenibile.

Per capire vorrei fare l'esempio di alcuni prodotti alimentari che scelgono la strada di porti nordeuropei perché le verifiche e, quindi, i tempi sono inferiori. Il risultato è che, dopo essere stati penalizzati commercialmente, ci troviamo comunque a consumare prodotti controllati da altri con i loro protocolli».

Ma il nostro sistema doganale è comunque valido?

«Per diversi aspetti è molto efficiente, ma oltre alle cose già dette, molto rimane da fare, ad esempio nell'applicazione delle sanzioni.

Auspichiamo poi anche un maggiore coordinamento e una maggiore condivisione su alcuni temi. Faccio un esempio concreto. Pochi giorni fa, il 17 Gennaio, è uscita una circolare dell'Agenzia delle Dogane che ha introdotto modifiche importanti alla modalità per ottenere la dilazione del pagamento dei dazi e dell'iva. La circolare è entrata in vigore il giorno successivo senza che la dogana abbia pensato a preavvisare gli operatori con qualche anticipo.

Questo ha gettato nel caos non solo tutti gli operatori ma anche gli stessi funzionari della dogana che in molti casi non hanno saputo dare risposte agli utenti».

Che cosa vorrebbe chiedere Fedespedit al governo che verrà?

«Abbiamo predisposto insieme ad altre associazioni della logistica un documento, una sorta di memorandum, da sottoporre all'attenzione di chi ci governerà dopo il 4 Marzo, a qualunque schieramento politico appartenga.

In sostanza chiederemo misure che vadano nella continuità degli investimenti e degli interventi attuati e programmati nel settore dei porti, della logistica e dei trasporti. Se dovessi esprimere in una battuta una richiesta che credo sia quella di tutte le nostre imprese: semplificazione, una semplificazione autentica, assicurata da norme una buona volta chiare e semplici in modo da poter mettere la parola fine alla nostra abnorme ipertrofia legislativa e all'incontrollato moltiplicarsi di enti, osservatori, cabine di regia ed altre inutili amenità. Non ci servono nuove leggi, ci serve una normativa trasparente ed essenziale».



Roberto Alberti

Grazie alla logistica rilancio del Sud Italia

ROMA - «Abbiamo messo in campo programmi di investimento infrastrutturali per il Mezzogiorno che valgono complessivamente 49 miliardi di euro, di cui 36 miliardi disponibili. Stiamo cercando di recuperare il gap accumulato nei decenni precedenti, i risultati si vedranno appieno nei prossimi anni ma già ora ci conforta molto che negli ultimi tre anni il Pil del Sud sia cresciuto più della media

cominciare da quelli aerei. A questo proposito, il piano prevede 1,5 miliardi per nuovi collegamenti ferroviari e nuove piste». La cura del ferro al Mezzogiorno prevede circa 21 miliardi per portare l'Alta Velocità da Napoli a Bari, da Salerno a Reggio Calabria, a Messina - Palermo - Catania, Bologna - Foggia - Bari ed in Sardegna Cagliari - Sassari - Olbia. E poi c'è la cura dell'acqua con 957 milioni per finanziare interventi di manutenzione, aumento capacità, digitalizzazione, ultimo miglio e sostenibilità ambientale nei porti del Sud dove transita il 46% dei traffici totali. Rilanciare la competitività dei porti delle regioni del Mezzogiorno passa anche dalla zona economica speciale con regime fiscale semplificato, burocrazia zero e servizi logistici efficaci garantiti. Sul fronte della mobilità sostenibile, al Sud, due spostamenti su tre avvengono in auto. Al fine di migliorare la vivibilità delle città meridionali, sono stati stanziati 14 miliardi per il trasporto rapido di massa, per ferrovie, metropolitane e tramvie e l'acquisto autobus, tram e treni.

Occorre inoltre mettere in rete nuove strade ed autostrade. Sono circa 12 i miliardi da destinare a nuovi itinerari e al potenziamento delle infrastrutture esistenti. Ma modernizzare il sistema infrastrutturale delle strade italiane significa anche dotare il Paese di strutture intelligenti: i primi interventi sono sull'A2 che diventerà la prima smart-road d'Italia.



Graziano Delrio

italiana», ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio al convegno "La logistica per lo sviluppo del Mezzogiorno" tenutosi all'Unione industriali di Napoli.

Ad aprire il dibattito, dopo i saluti di Ambrogio Prezioso, presidente di Confindustria Campania, la relazione introduttiva di Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram spa, sugli interventi prioritari necessari per realizzare un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture nel Mezzogiorno.

La creazione di un sistema dei trasporti e della logistica serio vuol dire accelerare la rincorsa del Mezzogiorno. Qualcosa si sta muovendo. Tra il 2014 e il 2017 il trasporto passeggeri e merci è aumentato ad una velocità maggiore rispetto alla crescita del Pil. Non solo. Il numero di passeggeri che transitano negli aeroporti del Sud è aumentato del circa il 20% rispetto al 16% della media nazionale. Segno positivo anche per il trasporto passeggeri via mare, +9.4% rispetto a +8.5% della media nazionale.

E' fondamentale quindi l'internazionalizzazione del Mezzogiorno e il suo completo inserimento nella rete dei corridoi trans-europei. E' la conclusione del panel moderato da Alessandro Barbano che ha visto confrontarsi Vincenzo De Luca, presidente della Regione Campania, Gianni Armani, amministratore delegato di Anas spa, Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti e Maurizio Gentile, amministratore delegato Rfi spa.

Relativamente alle linee di intervento promosse dal governo per la logistica a Sud «se la logistica è mettere insieme, interconnettere, i diversi modi di trasporto, bisogna



Alessandra Grimaldi e Franco Napp

Nomine in Confitarma eletti i vice presidenti

ROMA - Nella sede di Confitarma, si è tenuta la prima riunione della Commissione Navigazione a Corto Raggio, presieduta da Guido Grimaldi.

La Commissione ha innanzitutto proceduto alla nomina dei vice presidenti Alessandra Grimaldi e Franco Napp.

È stato poi ricostituito il Gruppo di lavoro dedicato alle problematiche del naviglio per il trasporto di passeggeri di cui è stato nominato coordinatore Aldo Negri.

Andrea Garolla di Bard è stato nominato coordinatore del Gruppo offshore, bunkeraggio e naviglio cisterniero.

Guido Grimaldi ha espressamente ringraziato Valeria Novella per il lavoro svolto come coordinatrice di questo gruppo negli ultimi anni. Successivamente è stato fatto il punto sulle principali tematiche del comparto del trasporto marittimo a corto raggio con particolare attenzione al Marebonus, al traffico passeggeri con le isole minori e al settore cisterniero.

Per quanto riguarda il settore del naviglio cisterniero, è stato esaminato il concetto di "armatore comunitario" con particolare riguardo alla nozione di controllo di una nave registrata in uno stato membro dell'Ue.

"La Commissione Navigazione a Corto Raggio si interfaccerà con le varie istituzioni interessate - ha affermato Guido Grimaldi - mantenendo costante ed operativo il dialogo sulle tematiche che verranno via via trattate. Ciò è particolarmente importante in questa fase di rinnovamento organizzativo dei nostri interlocutori istituzionali".

CINA - ITALIA

"ESPRESSO ORIENTE"



COMBI LINE

International Spa

servizio settimanale
da vari terminals in Cina
per Milano-Segrate

resa terminal-terminal
21 giorni

servizio ritiri
in ogni punto della Cina

TARiffe COMPETITIVE

info, quotazioni e prenotazioni
customerimp@combine.it
phone: +39 02 2130871

«Via della Seta» e traffici mediterranei La darsena Europa arriverà a giochi fatti?

LIVORNO – Nicoletta Batini, il cui nome era insistentemente circolato a Livorno durante la consueta bagarre che si verifica regolarmente in vista della nomina di ogni presidente dell'Authority, non ostante si sia incamminata con successo su ben altre strade di respiro e prospettiva internazionale, continua a manifestare, da par sua e con i mezzi che le sono congeniali (la professionalità e la preparazione su cui ogni discussione è inutile) il proprio affetto disinteressato per la sua Livorno.

Laureata in Economia all'Istituto Sant'Anna di Pisa, una delle scuole più autorevoli in ambito internazionale, vanta al proprio attivo anche un dottorato in Finanza Internazionale conseguito in Italia e un Phd in Economia monetaria ottenuto brillantemente ad Oxford.

Un cursus studiorum di tutto rispetto che l'ha imposta in campo europeo facendole meritare, fra l'altro, una brillante posizione in seno al Fondo Monetario Internazionale.

Pubblichiamo, dunque, oltre modo volentieri le sue documentate osservazioni sulle opportunità offerte dalle vie della seta al traffico mondiale, particolarmente a quello che si svolge nel Mediterraneo, un teatro in cui i nostri porti giocano un ruolo importante.

Nella sua analisi globale la dottoressa Batini non fa, naturalmente, mancare, un'attenzione particolare verso le sorti della sua Livorno.

«Mentre a Livorno, dopo anni di emasse organizzativa e temporeggiamento da parte dell' Autorità portuale e della Regione, si aspetta con trepidazione la conclusione del bando per la gara di progettazione della nuova darsena Europa, la cui realizzazione dovrebbe durare secondo il nuovo progetto non più nove bensì cinque anni, la Cina ha rilasciato il suo primo white paper ufficiale sulla politica artica nella quale prevede estendere all'Artico la Belt and Road Initiative (BRI) del

presidente Xi Jinping, sviluppando le rotte di navigazione aperte dal riscaldamento globale. Le nuove rotte commerciali marittime attraverso l'Artico non sarebbero che l'ennesimo tassello di un piano ben più vasto che combina un nuovo corridoio economico attraverso il continente euroasiatico (la Silk Road Economic Belt) ed una rete di nuove rotte marittime che collegheranno l'Asia con l'Africa e l'Europa (la 21st Century Maritime Silk Road).

La politica artica cinese incoraggierebbe le imprese a costruire infrastrutture e condurre viaggi di prova commerciali, aprendo la strada alle rotte di navigazione artica che formerebbero una "Via della Seta Polare". La spedizione attraverso la rotta del Mare del Nord ridurrebbe quasi 20 giorni fuori dal normale orario utilizzando la rotta tradizionale attraverso il canale di Suez, e viaggi di prova sono già stati effettuati dalla Cosco Shipping, validando la fattibilità delle nuove rotte, attraverso il passaggio nord-est dell'Artico.

Quali sono le implicazioni del riposizionamento logistico della Cina in Europa per i porti del Mediterraneo e per la profittabilità di nuova infrastruttura marittima come la darsena Europa?

Una risposta indicativa emerge studiando le scelte di investimento cinesi in terminal per container europei che stanno accompagnando lo sviluppo della BRI. Prima della BRI e tradizionalmente, le esportazioni cinesi venivano spedite in tutta Europa verso i porti della costa nord-occidentale, tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo, e infine trasportati su rotaia verso le città dell'entroterra: il Nord Europa funzionava da hub anche per distribuzione su città più vicine a porti mediterranei, in virtù della maggiore efficienza – e quindi dei minori costi – logistici dei porti del Nord rispetto a quelli mediterranei.

Con la BRI la Cina sta in un certo senso sconvolgendo l'equilibrio economico tra le città europee

del Nord e Sud, poiché i porti lungo le rotte settentrionali tradizionali risultano perdenti a seguito dei nuovi accordi commerciali.

Tra i progetti portuali europei che emergono come vincitori a seguito della strategia commerciale cinese, il porto del Pireo in Grecia si distingue come il caso più importante, a seguito dell'acquisto di una partecipazione di controllo nel 2016 del Pireo da parte della compagnia di navigazione Cosco.



Nicoletta Batini

L'acquisto del porto si aggiunge ad una serie di riposizionamenti di colossi industriali, non solo cinesi: nel 2012, Hewlett Packard ha sostituito Rotterdam con Pireo come principale hub di distribuzione in Europa, Medio Oriente e Africa a causa dei costi inferiori. Altre società come Huawei, "Zte" e Sony hanno seguito l'esempio, mentre Dell, Lenovo, Ikea, Samsung e LG hanno espresso interesse a scegliere il Pireo come centro di distribuzione regionale. Cosco e altre società portuali cinesi hanno investito (o hanno manifestato interesse in tale direzione) anche in altri porti europei in Belgio, Paesi Bassi, Croazia, Slovenia, Portogallo, Spagna, Lettonia e Lituania, oltre che in porti del litorale mediterraneo del Sud, come Port Cherchell in Algeria, Port Said in Egitto, Port Ashod

e Port Haifa in Israele e il terminal Kumport nel porto Ambarli di Istanbul.

In Italia, i porti privilegiati sono Genova e Napoli. Livorno rimane per ora, come prevedibile, ben fuori dai giochi.

La darsena Europa rischia dunque di arrivare tardi, e di creare un'offerta inutile di fronte al già avviato potenziamento di terminal limitrofi di Genova e Napoli da parte delle stesse grandi società di navigazione che gestiscono anche la domanda dei traffici (offerta che peraltro si aggiungebbe all'offerta di terminal per containers già gravemente sottoutilizzata del porto di Piombino, con rischi di sostenibilità fiscale e finanziaria del progetto). Non solo. Investire in un aumento della capacità del traffico container, come da nuovo progetto, significa sacrificare per sempre le risorse disponibili per altre forme di sviluppo che sembrano ad oggi le uniche capaci di garantire un futuro al porto di Livorno considerato il panorama delle nuove rotte globali e le preferenze rilevate delle grandi compagnie di navigazione.

Penso per esempio, come ho detto più volte, allo sviluppo di terminal per special cargo, Ro. Ro, oltre che al – tanto discusso e lottato – potenziamento dei bacini di carenaggio per la riparazione/manutenzione e refit navale.

Una darsena Europa multifunzionale, che magari finalmente includa un nuovo e moderno polo crocieristico, darebbe opportunità concrete alla crescita ed all'occupazione locale.

Ma questa darsena è ben diversa da quella del nuovo progetto. Questa darsena, inoltre, in qualunque forma, continua a essere di là da venire.

L'ultima parola dunque ai finanziatori privati che aderiranno o meno al bando, contando che leggano notizie dall'estero oltre che i proclami locali sulla necessità di nuovi, faraonici terminal container».



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION



Agenzia Marittima Austral (Società Trasporti Combinati s.r.l.)

**Servizio bisettimanale diretto da Livorno
per Tunisi (Rades)**

**Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis
Rese su Sousse - Sfax ed altre destinazioni interne della Tunisia**

Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via del Forte San Pietro, 6 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - www.austral.it - e-mail: austral@austral.it

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **SALERNO** per:

LIBIA	TRIPOLI MISURATA	decadale
MALTA	MALTA	settimanale
ALGERIA	ALGERI	decadale
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA - BEIRUT	decadale
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO	AQABA GIBUTI PORT SUDAN* MASSAWA* HODEIDAH* ADEN*	quattordicinale decadale settimanale
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN	BANDAR ABBAS ABU DHABI JEBEL ALI DAMMAM* KUWAIT* BAHRAIN* MUSCAT* DOHA* KARACHI* UMM QASR* NHAVA SHEVA** MUNDRA** AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI*	quattordicinale
* serviti via "feeder" Jeddah		
AFRICA OCCIDENTALE	DAKAR ABIDJAN LAGOS TAKORADI TEMA	quindicinale
EST - SUD AFRICA	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN NACALA * CAPE TOWN ** MOGADISCIO*	quindicinale
* serviti via "feeder" Jebel Ali serviti via "feeder" Durban		

PER I PORTI DI ALGERIA E AFRICA OCCIDENTALE SERVIZIO FEEDER VIA GENOVA

Per le date di partenza ed ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:

www.messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it



Una nuova regolamentazione del traffico navi a Livorno

LIVORNO – Mantenere e consolidare le linee di traffico mercantile delle grandi navi, coniugando sicurezza, crescita, competitività, sviluppo e capacità di attrazione del porto.

Questi i principali obiettivi della nuova regolamentazione portuale illustrata durante una conferenza stampa dall'ammiraglio Giuseppe Tarzia, Direttore marittimo della Toscana e Comandante della Capitaneria di porto di Livorno.

Davanti ai giornalisti delle più importanti testate locali e regionali e alle numerose autorità invitate per l'occasione, insieme ai maggiori rappresentanti del cluster marittimo e delle categorie produttive, l'ammiraglio ha presentato le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso,

l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in darsena Toscana e nel canale Industriale.

In particolare, dopo un periodo di attenta sperimentazione, cominciata lo scorso anno con l'ingresso in porto delle grosse navi portacontainer, ed un lavoro di squadra che si è espresso anche attraverso riunioni ad un tavolo permanente coordinato dalla Capitaneria di porto livornese, partecipato da tutti gli attori interessati, in primis i servizi tecnico nautici del porto (pilotti, rimorchiatori, ormeggiatori), sono stati determinati i parametri che definiscono limiti e prescrizioni di movimentazione delle unità navali.

Condizioni che è stato possibile "alleggerire" grazie ai lavori di dragaggio dell'imboccatura sud



Stefano Corsini e Giuseppe Tarzia

che hanno portato il fondale a -15 metri e del canale di accesso alla darsena Toscana a -13 metri e per un'ampiezza fino a 90 metri.

Tali fattori consentono una maggiore tolleranza sull'incidenza del vento e un diverso, più contenuto uso dei rimorchiatori. La disposizione della Capitaneria che sarà

emanata a breve, dopo il definitivo completamento degli interventi infrastrutturali disposti dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale è destinata quindi ad avere importanti e positive ricadute sul traffico marittimo del porto di Livorno e conseguentemente sull'economia locale e sull'occupazione.



Le autorità presenti all'evento

ROMA - Si è tenuta venerdì 9 febbraio, la cerimonia del passaggio di consegne al vertice del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, tra l'Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone e l'Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino.

All'evento ha preso parte il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Claudio Graziano e il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Valter Gardelli.

La cerimonia, aperta sulle note dell'inno della Guardia Costiera "Angeli del Mare", dopo la consueta rassegna dei reparti, è stata suggellata dalla rituale formula di riconoscimento pronunciata dall'ammiraglio Melone.

Questi, nel suo intervento di commiato, ha ripercorso il periodo trascorso alla guida del Corpo: «La parola "incontro" – ha affermato l'ammiraglio Melone – rappresenta la sintesi, la cartina di tornasole di un periodo che trova qui il suo coronamento.

Dall'aprirsi all'incontro con gli altri, Istituzioni, società civile, operatori del settore e personale della Guardia Costiera, sono nate le cose migliori, alla base dei risul-

tati raggiunti in questo intenso periodo in cui ho avuto il privilegio e l'onore di guidare il Corpo».

Suggestivo, poi, il momento in cui, dopo l'ammaina del vessillo dell'ammiraglio Melone, è stato issato quello dell'ammiraglio Pettorino, che, rivolgendosi alla platea, ha affermato: «E con grande

Vertice della Guardia Costiera Pettorino subentra a Melone

e profonda ammirazione che oggi ricevo il delicato incarico che il Governo italiano ha voluto affidarmi.

Ringrazio pertanto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il ministro della Difesa e i vertici militari che hanno voluto concedermi questo alto onore e il privilegio di servire il nostro Paese a Capo di un Corpo, come quello delle Capitanerie di porto, da oltre un secolo e mezzo al servizio di tutti coloro che ogni giorno vivono e lavorano nei nostri mari e lungo le nostre coste.»

Sono successivamente intervenuti il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare e il Capo di Stato Maggiore della Difesa, che hanno sottolineato come la Guardia Costiera sia efficace-

mente inserita nel Sistema-Paese, sostanziando un binomio di colleganza e di approccio integrato alle attività tese al bene comune, nel segno della più versatile interoperabilità.

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del ministro Graziano Delrio, che ha voluto ricordare alcuni degli episodi più significativi dell'operato dell'ammiraglio Melone alla guida di un Corpo che si è distinto perché "attento all'umanità, ma fermo nel rispetto della legalità nell'operare per il bene del mare".

Il ministro, nel congratularsi con l'ammiraglio Vincenzo Melone per i risultati raggiunti, ha augurato un "sincero auspicio di buon vento" all'ammiraglio Giovanni Pettorino.

 **LOGWIN**
Your Logistics.



Logwin Air + Ocean Italy S.r.l. - Caleppio di Settala - Milano
Tel. 02 2169-161 - E-mail: info.airandocean@logwin-logistics.com

Microtunnel di Livorno pronto in estate Corsini: lavoro di squadra, ottimi risultati

LIVORNO – Microtunnel: avanti tutta. Sono iniziati i lavori di realizzazione dei tre pozzi di emungimento all'interno del pozzo di recupero alla calata del Magnale. A dichiararlo il presidente Stefano Corsini, durante una conferenza stampa organizzata dalla Capitaneria di porto per presentare le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in darsena Toscana e nel canale Industriale.

Non si tratta di uno step secondario: i pozzi di emungimento servono a tenere basso il livello della falda acquifera e ad impedire, quindi, che il pozzo di recupero, quello realizzato, per l'appunto, lungo la calata del Magnale, subisca allagamenti imprevisti. Se dovesse essere rispettato il tabellino di marcia, il microtunnel potrebbe essere realizzato entro l'estate. A partire da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento di quelle tubazioni che oggi costeggiano le due sponde del canale di accesso in porto limitandone la sezione na-

vigabile. Una volta spostato il fascio tubiero, i tecnici dell'AdSp reseccheranno la seconda parte della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, banchinandola e arretrandola di 30 metri. Intanto Capitaneria di porto e AdSp stanno cominciando a raccogliere i frutti di un lavoro di squadra che sta già consentendo allo scalo labronico di essere ancora più competitivo. Stando infatti ai dati presentati dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia, il dragaggio dell'imboccatura Sud, già ultimato, e il prossimo completamento dei lavori di allargamento provvisorio del canale di accesso alla darsena Toscana (che a breve avrà una larghezza di 90 metri alla profondità di 13), consentiranno al porto di movimentare potenzialmente sino a 110mila teu in più rispetto allo scorso anno. E ciò verrà reso possibile grazie alle disposizioni che la Capitaneria si appresta ad emanare, con le quali verranno ritoccati al rialzo gli attuali limiti di pescaggio per tutte le classi di navi, anche per quelle con oltre 300 metri di lunghezza e 48 di larghezza.



Operatori presenti all'incontro con l'amm. Tarzia

La nuova regolamentazione aumenterà anche la tolleranza massima dell'incidenza del vento sull'ingresso e l'uscita delle navi (fino a venti nodi), e aumenterà le possibilità di uscita notturna per molte classi di navi, e anche per le car carriers fino a 200 metri di lunghezza, che potranno uscire dal porto di notte senza problemi. Tutto questo, per Corsini, è il risultato di una collaborazione strategica tra Istituzioni, operatori e servizi tecnico nautici. «Grazie a

questo lavoro di squadra – ha detto – sono stati raggiunti risultati straordinari che permettono a questo porto di guardare con maggiore serenità gli anni che ci separano dalla realizzazione della piattaforma Europa».

Il porto, insomma, è vivo, ed è già sulla mappa dei grandi player, come dimostra la presenza alla conferenza stampa del comandante Lucio Vaccaro, responsabile per Msc della linea per il Nord e Sud America.



Gruppo Centralfin spa

HEAD OFFICE

MILANO

tel. 02 334111

fax 02 3083672

web: www.csaspa.com

e_mail: Info@csaspa.com



SIN-CERT

Q.01.125A

FILIALI: GENOVA - tel. 010 65441 - fax 010 6591433 - LIVORNO - tel. 0586 82631 - fax 0586 882455

Annuncia le partenze

EUROPE AFRICA GLOBAL LINE EXPRESS



DA VADO LIGURE PER WEST AFRICA

LADY ROSE

VADO LIGURE 9/3, AGADIR 12/3, ABIDJAN no call, DAKAR 15/3, DOUALA 22/3, TEMA 24/3

LADY ROSEBUD

VADO LIGURE 16/3, AGADIR 19/3, ABIDJAN 24/3, DAKAR no call, DOUALA 30/3, TEMA 1/4

LADY ROSEBAY

VADO LIGURE 23/3, AGADIR 26/3, ABIDJAN no call, DAKAR 29/3, DOUALA 6/4, TEMA 8/4

LADY ROSEMARY

VADO LIGURE 30/3, AGADIR 2/4, ABIDJAN 7/4, DAKAR no call, DOUALA 13/4, TEMA 15/4

«Legislatura chiusa con un riscontro positivo ma ci sono ancora molti ritardi da colmare»

ROMA – Si afferma sempre più l'idea, in un'epoca di cittadinanza globale, che quello alla mobilità sia un diritto fondamentale di ogni cittadino.

Le politiche per la mobilità e i trasporti devono investire campi diversi, dalla mobilità urbana ai corridoi europei e intercontinentali, avendo però obiettivi comuni: consentire a cittadini e imprese di muoversi meglio, riducendo gli impatti sull'ambiente, riducendo gli squilibri territoriali generati da alcuni grandi progetti infrastrutturali e promuovendo l'innovazione tecnologica.

La legislatura si è chiusa con un rendiconto positivo, sia in termini di programmazione e legiferazione, quanto per realizzazione di opere e investimenti. La scelta strategica è stata quella di puntare sulla mobilità sostenibile, dalla quale non si torna indietro. Porti, aeroporti, logistica, ferrovie, strade, trasporto pubblico locale e piste ciclabili: tutto è stato sottoposto a una profonda opera riformatrice.

Ci sono tuttavia ancora molti ritardi da colmare.

La dotazione infrastrutturale per il trasporto rapido di massa delle nostre città rimane insufficiente. Dal confronto della dotazione italiana di infrastrutture ferroviarie con quella dei paesi europei più avanzati, i nostri ritardi sono evidenti. Madrid può contare su una rete metropolitana integrata più estesa di quella di tutte le città italiane sommate.

Una dotazione infrastrutturale insufficiente si traduce in un sistema di mobilità basata principalmente sull'auto privata, non più sostenibile.

L'Italia è il paese europeo con il tasso di motorizzazione privata più alto, con oltre 600 autoveicoli ogni 1.000 abitanti e, non a caso, il paese europeo con il più alto numero di decessi prematuri in rapporto alla popolazione residente per inquinamento atmosferico, soprattutto nelle città. Una mobilità urbana inquinante e congestionata comporta notevoli disagi per i cittadini e genera costi diretti e indiretti elevati per l'economia. In secondo luogo, l'onda lunga delle negatività della legge obiettivo deve ancora essere superata.

Grazie allo strumento del project review si possono finalmente completare le opere rimaste sospese per anni. Per il futuro, è necessario immaginare e progettare una nuova stagione infrastrutturale che si fondi su tre grandi assi: quello ferroviario, quello marittimo e quello ciclabile.

La cura del ferro: dal 2014 è iniziata una strategia di ammodernamento delle reti ferroviarie, con particolare attenzione al trasporto regionale, a cui è stata destinata più della metà degli investimenti programmati per il periodo 2015-2018.

A questo si affianca il progetto di rinnovo del parco dei treni pendolari, che permetterà di migliorare il livello di servizio e ridurre, entro il 2024, l'età media della flotta, dagli attuali 20 a 10,6 anni. Per il trasporto cittadino sono stati realizzati 27,4 km di nuove metropolitane, 35 nuove stazioni, 31,8 km di rete tramviaria e 67 nuove fermate.

Occorre continuare su questa strada, potenziando le linee esistenti, completando quelle in esecuzione ed estendendo la rete di trasporto. In particolare, dobbiamo completare l'alta velocità ferroviaria, velocizzando la linea adriatica e quelle del Sud Italia e realizzando i tratti Napoli-Bari, Catania-Palermo e Milano-Venezia.

La cura dell'acqua: il Piano nazionale della portualità e della logistica ha portato al superamento di logiche campanilistiche. Ora va migliorato il tema "dell'ultimo miglio" attraverso la ri-

qualificazione e il miglioramento dell'accessibilità marittima degli scali e il potenziamento delle banchine.

La cura dell'aria: ogni anno più di 160 milioni di persone passano dagli aeroporti italiani: un incremento di passeggeri del 50% rispetto al 2014, frutto anche di investimenti in crescita in tutti gli scali italiani.

L'opera di connessione su rotaia degli aeroporti, già avviata, dovrà proseguire, al pari del potenziamento del settore cargo aereo.

Nuovi investimenti, infine, saranno prodotti dalla costituzione

delle reti aeroportuali regionali e dalla gestione integrata delle stesse.

La cura della bicicletta: bisogna promuovere la ciclabilità e la mobilità dolce sia in ambito urbano che extraurbano.

Occorre continuare l'investimento fatto per 1.500 km di piste ciclabili prevedendo bandi per lo sviluppo di progetti di ciclabilità con itinerari sovra comunali che sviluppino sistemi intermodali di trasporto.

In particolare vanno incentivati i percorsi ciclabili casa-scuola in ambito urbano.

Illustrate alla Pinotti le linee di AssArmatori



Stefano Messina e Roberta Pinotti

ROMA – Rafforzare la collaborazione fra la Marina mercantile e la Marina militare italiana, per garantire alle navi italiane nel mondo e in particolare nelle aree, purtroppo sempre più estese, a rischio (principalmente per pirateria e rischio terrorismo) alti livelli di sicurezza. Questo il messaggio di cui Stefano Messina, presidente di AssArmatori, si è fatto latore con il ministro della Difesa Roberta Pinotti, alla quale ha illustrato problematiche e aspettative della flotta rappresentata dalla nuova Confederazione che tutela non solo le navi battenti bandiera italiana ma anche gli interessi estesi delle compagnie che scalano regolarmente nei porti italiani, gestiscono interessi prevalenti in Italia e occupano un numero consistente di marittimi italiani.

Quello con Roberta Pinotti segue l'incontro con il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, al quale, insieme con il vice presidente Achille Onorato, Stefano Messina ha illustrato le esigenze di rappresentanza globale alle quali, nell'ottica di un moderno associazionismo, AssArmatori si propone di dare una risposta.

AssArmatori ha per altro illustrato al ministro quelle che ritiene essere le priorità; fra queste un aggiornamento del Registro Internazionale, con un'attenzione particolare alla qualificazione dei marittimi italiani per i quali sono previsti almeno 50mila nuovi posti di lavoro, ma anche un coinvolgimento attivo nella definizione delle politiche di settore per quanto attiene l'applicazione della Direttiva europea sullo "spazio marittimo".

Impegnata in una modernizzazione del sistema di relazioni industriali e quindi nell'instaurazione di un rapporto con organizzazioni sindacali, AssArmatori si propone di svolgere un ruolo attivo in tema di valorizzazione delle modalità ro/pax e ro/ro quali complementari per lo sviluppo dei territori nazionali; un ruolo attivo nell'attuazione delle direttive relative all'abbattimento delle emissioni di zolfo e carbonizzazione e dello sviluppo di piani di incentivazione della cantieristica nazionale ed europea, anche in funzione del retrofit del tonnellaggio esistente e del nuovo tonnellaggio.



Graziano Delrio

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111 - E.mail:spadonia@livorno.mscgva.ch - Telefax 0586 248200

mediterranean shipping company GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: bkg01@livorno.mscgva.ch USA EAST COAST - Servizio diretto - Boston, New York, Baltimore, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via Baltimora. - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC KWANGYANG	810W	9-3	-	6-3	7-3	11-3	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi
		MSC VANESSA	811W	16-3	-	13-3	14-3	18-3	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio
		MSC JUDITH	812W	23-3	-	20-3	21-3	25-3	3	17	17	17	17
E-mail prenotazioni: bkg01@livorno.mscgva.ch USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Nord Europa (Rotterdam)	2	MSC ALGHERO	IP807R		vedi	5-3	vedi		vedi	vedi	vedi	vedi	vedi
		MSC NEIDI	IP808R		servizio	12-3	servizio		servizio	servizio	servizio	servizio	servizio
		MSC BUSAN	IP809R		5	19-3	5		3	17	17	17	17
E-mail prenotazioni: bkg01@livorno.mscgva.ch USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans L CARAIBICHE - (Servizio via Freeport) Haiti: Port au Prince, Puerto Rico: S. Juan, St Lucia: Castries, Dominica: Roseau, Saint Vincent: Kingstown, Grenada: Saint George's, St Marteen: Philipsburgh, St Kitts: Basseterre, Nevis: Charlestown, Anguilla: Road Bay, Montserrat: Plymouth L CARAIBICHE - (Servizio via Port Everglades) Bahamas, Nassau - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	MSC METHONI	809W		5-3	2-3	3-3						
		SEALAND MICHIGAN	810W		12-3	9-3	10-3		vedi	vedi	vedi	vedi	vedi
		MAERSK KOBE	811W		19-3	16-3	17-3		3	17	17	17	17
		MSC MARIANNA	812W		26-3	23-3	24-3						
E-mail prenotazioni: bkg06@livorno.mscgva.ch MESSICO - Servizio diretto - Vera Cruz, Altamira (e prosecuzioni interne), Puerto Morelos (via P. Everglades) CANADA - da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC ARBATAX	MC809A		6-3	2-3	-	4-3					
		MSC MICHELA	MC810A		13-3	9-3	-	11-3	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi
		MSC CATERINA	MC811A		20-3	16-3	-	18-3	17	17	17	17	17
		MSC SILVIA	MC812A		27-3	23-3	-	25-3					
E-mail prenotazioni: bkg06@livorno.mscgva.ch CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosecuzioni interne) MESSICO WEST COAST - Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Acc. Reefer in "Cold Treatment"	5	MSC SPAIN	808/R		7-3		8-3		vedi	vedi	vedi	vedi	vedi
		MSC AGRIGENTO	809/R		14-3		15-3		servizio	servizio	servizio	servizio	servizio
		MSC DOMITILLE	810/R		21-3		22-3		17	17	17	17	17
E-mail prenotazioni: bkg06@livorno.mscgva.ch NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	6	MSC TAMARA	CX810A		5-3	6-3	7-3						
		MSC NERISSA	CX811A		12-3	13-3	14-3						
		MSC MATILDE	CX812A		19-3	20-3	21-3						
		MSC TAMARA	CX813A		26-3	27-3	28-3						
E-mail prenotazioni: bkg02@livorno.mscgva.ch MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Hodeidah, Aden (e prosecuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera INDIA - Nhava Sheva, Mumbai via Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Chennai (e prosecuzioni interne), Hazina, Cochín, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (PICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo - MALDIVE - Malè	7	EMMA MAERSK	FJ809E		8-3	-	6-3	-	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi
		MSC ALEXANDRA	FJ810E		15-3	-	13-3	-	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio
		MAERSK HONAM	FJ811E		22-3	-	20-3	-	3	17	17	17	17
		MAIRA	AT810A		5-3	6-3	10-3	8-3					
E-mail prenotazioni: bkg02@livorno.mscgva.ch INDIA - Nhava Sheva, Mumbai via Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne)	7 Bis	MSC NILGUN	AT811A		12-3	13-3	17-3	15-3					
		TBN	AT812A		19-3	20-3	24-3	22-3					
E-mail prenotazioni: bkg02@livorno.mscgva.ch BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranaguá, Vitória, Rio Grande, Pecém, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde URUGUAY - Montevideo PARAGUAY - Puerto Seguro, Caacupemí ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas, Santa Fe	8	MSC MELINE	MM809A		5-3	7-3	3-3	-					
		MSC AGADIR	MM810A		12-3	14-3	10-3	-					
		MSC AZOV	MM811A		19-3	21-3	17-3	-					
		MAIRA	AT810A		-	-	-	8-3					
E-mail prenotazioni: bkg02@livorno.mscgva.ch CILE - San Antonio, Valparaíso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne) PERU' - Callao, Paita EQUADOR - Guayaquil COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosecuzioni interne) GOSTARICA - Puerto Limón, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristóbal, Balboa (e prosecuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto	9	MSC ARBATAX	MC809A		4-3	6-3	2-3	-					
		MSC MICHELA	MC810A		11-3	13-3	9-3	-					
		MSC CATERINA	MC811A		18-3	20-3	16-3	-					
		MSC SILVIA	MC812A		25-3	27-3	23-3	-					
E-mail prenotazioni: bkg03@livorno.mscgva.ch SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne) WEST AFRICA - * solo in via eccezionale da Livorno ANGOLA - Luanda, Lobito (via Cape Town) MAURITANIA - Nouakchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo	10	MSC CORUNA	MW809A		4-3		6-3		2-3				
		MSC AMERICA	MW810A		11-3	vedi serv.	13-3	vedi serv.	9-3				vedi serv.
		MSC JEMIMA	MW811A		18-3	10	20-3	1	16-3				10
		MSC PAOLA	MW812A		25-3		27-3		23-3				
E-mail prenotazioni: bkg03@livorno.mscgva.ch SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan - Dakar - San Pedro - Takoradi - Cotonou - Lomé - Douala - Lagos - Apapa - Tin Can Island - Conakry - Bissau ANGOLA - Luanda - Lobito - Namibe - MAURITANIA - Nouakchott - Nouadibou CAPO VERDE - Praia - Mindelo (vedi servizio 9)	11	MSC ARBATAX	MC809A		4-3	6-3	2-3	-					
		MSC MICHELA	MC810A		11-3	13-3	9-3	-					
		MSC CATERINA	MC811A		18-3	20-3	16-3	-					
		MSC SILVIA	MC812A		25-3	27-3	23-3	-					

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111 - E.mail:spadonia@livorno.mscgva.ch - Telefax 0586 248200

mediterranean shipping company

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA								
E-mail prenotazioni: bkg03@livorno.mscgva.ch											
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne) NL ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne) NL CALEDONIA - Noumea REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni. - Acc. Reefer in "Cold Treatment"	12	WASHINGTON MSC LAURA MSC LUISA MSC MELISSA	MA809A MA810A MA811A MA812A	7-3 10-3 9-3 14-3 17-3 16-3 21-3 24-3 23-3 28-3 31-3 30-3	vedi serv. 3 via LSP	vedi servizio 17	vedi servizio 17	vedi servizio 17			
	E-mail prenotazioni: bkg05@livorno.mscgva.ch										
	GOLFO PERSICO - Dubai, Abu Dhabi, desinazioni via Dubai : Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Dammam, Doha, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne) IRAQ - Umm Qasr ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Busan, Xiamen, Qingdao, Yantian	13	EMMA MAERSK MSC ALEXANDRA MAERSK HONAM MSC CAMILLE	809E FJ810E 811E FJ812E	8-3 15-3 22-3 29-3	vedi servizio 15	6-3 13-3 20-3 27-3	vedi servizio 15	vedi servizio 17	vedi servizio 17	vedi servizio 17
		E-mail prenotazioni: bkg05@livorno.mscgva.ch									
		Salalah (Oman) - ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Hong Kong (via Sin), Chiwan, Dalian, Busan, Shanghai, Qingdao, Tianjin, Ningbo, Yantian, (e porti minori della Cina) SUD EST ASIATICO - Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok, (Unithai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Minh, Haiphong JAPAN (via Ningbo) - Yokohama, Hakata, Yokkaichi, Omeozaki, Kobe, Nagoya	13 Bis	MSC BETTINA MSC SONIA NO SAILING MSC AMSTERDAM	FD809E FD810E - FD812E	7-3 14-3 - 28-3	vedi servizio 15	5-3 12-3 - 26-3	9-3 16-3 - 30-3	vedi servizio 17	vedi servizio 17
E-mail prenotazioni: bkg04@livorno.mscgva.ch											
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba			14	MERITO HANSE FORTUNE MERITO HANSE FORTUNE	YA810A YA811A YA812A YA813A	8-3 15-3 22-3 29-3	vedi servizio 2	vedi servizio 3	vedi servizio 17		
	E-mail prenotazioni: bkg04@livorno.mscgva.ch										
	MAROCCO - Casablanca		15	MSC MONTEREY MSC ENGLAND MSC SHAULA SEASPAN LAHORE	MB810A MB811A MB812A MB813A	10-3 17-3 24-3 31-3	vedi servizio 1	vedi servizio 3	vedi servizio 17		
		E-mail prenotazioni: bkg04@livorno.mscgva.ch									
		TURCHIA - Mersin, Antalya, Iskenderun (diretto), Istanbul, Gebze, Gemlik GRECIA - Piraeus (diretto), Salonico, Heraklion, Volos SIRIA - Lattakia EGITTO - Alexandria, Port Said MAR NERO - Novorossisk, Costanza, Vama/Burgas, Odessa, Illichevsk, Poti CIPRO - Limassol LIBANO - Beirut TUNISIA - Rades LYBIA - Tripoli, Khoms, Misurata	16	MAIRA MSC NILGUN TBN TBN	AT810A AT811A AT812A AT813A	5-3 12-3 19-3 26-3	6-3 13-3 20-3 27-3	10-3 17-3 24-3 31-3	8-3 15-3 22-3 29-3		
E-mail prenotazioni: bkg04@livorno.mscgva.ch											
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura			17	MSC CORUNA MSC AMERICA MSC JEMIMA MSC PAOLA	MW809A MW810A MW811A MW812A	4-3 11-3 18-3 25-3	vedi servizio 10	6-3 13-3 20-3 27-3	vedi servizio 1		

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

E-mail prenotazioni: bkg04@livorno.mscgva.ch

	NAVE	VOY	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:
18	MSC LEA	AE809A	6-3	5-3				3-3			Haifa, Ashdod
	MSC MARYLENA	AE810A	13-3	12-3				10-3			
	MSC LEA	AE811A	20-3	19-3				17-3			
	MSC ELEONORA	AC810A	-	-				8-3			Piraeus, Aliaga, Evyap, Gemlik, Tekirdag, Novorossiysk, Constanta, Gebze, Istanbul
	MSC CELINE	AC811A	-	-				15-3			
GRECIA - Pireo - Salonico LIBANO - Beirut TURCHIA - Istanbul, Izmir, Mersin, Gemlik SIRIA - Lattakia MAR NERO - Costanza, Poti, Varna, Novorossisk, Ilychevsk ISRAELE - Haifa, Ashdod CIPRO - Limassol EGITTO - Alexandria	MSC DON GIOVANNI	AC812A	-	-				22-3			
	MSC AUGUSTA	AA809A	3-3	7-3	2-3			6-3			Pireo, Limassol, Beirut, Alexandria (old port)
	MSC GIANNINA	AA810A	16-3	21-3	16-3			20-3			
	MSC ELBE	AA811A	23-3	28-3	23-3			27-3			
	MSC RHIANNON	AB809A	5-3	2-3				3-3			Koper, Mersin, Beirut, Alexandria (AICT)
ZAGORA	E.R. ELSFLETH	AB810A	12-3	9-3				10-3			
	MSC RHIANNON	AB811A	19-3	16-3				17-3			
	ZAGORA	AH809A						3-3			Rijeka, Ploce (Croatia)
	ZAGORA	AH810A						10-3			
	MSC KATRINA	810E						8-3			Tanjung Pelepas, Yung Tao, Ningbo, Shanghai (bkg05@licoeno.mscgva.ch)
CONTSHIP VOW	MAERSK EMDEN	811E						15-3			
	MSC LAUREN	812E						22-3			
	CONTSHIP VOW	AI810R					9-3	10-3	5-3		Dures (Albania)
	CONTSHIP VOW	AI811R					-	17-3	12-3		
	ELKE	AY810R	7-3					9-3			Bar, Bari, Gioia Tauro
LUEBECK	ELKE	AY811R	14-3					16-3			
	LUEBECK	AS809A	4-3	5-3				3-3			Izmir, Gemlik, Gebze, Istanbul, Tekirdag
	MARENO	AS810A	11-3	12-3				10-3			
	LUEBECK	AS811A	18-3	19-3				17-3			
	CONTSHIP IVY	AM809R	3-3	4-3	5-3			7-3			Gioia Tauro
CONTSHIP IVY	CONTSHIP IVY	AM810R	10-3	11-3	12-3			14-3			
	CONTSHIP IVY	AM811R	17-3	18-3	19-3			21-3			

"Tiene" il traffico portuale a Ravenna nel 2017 ma il settore teu necessita di investimenti

RAVENNA – Il porto di Ravenna chiude il 2017 con un risultato di traffico in linea con quello registrato l'anno precedente. La movimentazione complessiva, infatti, è stata pari a 25.990.375 tonnellate di merce, lo 0,1% in più rispetto al 2016, secondo i dati forniti dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale. Confrontando con il 2016 le differenti tipologie merceologiche movimentate, l'AdSp evidenzia il buon andamento delle merci secche (+ 3,3%) e delle rinfuse liquide (+ 4,8%), mentre le merci in container risultano in calo del 24,4% e quelle su rotabili registrano una diminuzione del 6,7%. Positivo il risultato dei materiali da costruzione, che con quasi 5,5 milioni di tonnellate movimentate, e una crescita di quasi 650 mila tonn. segna un incremento del 13,3%.

Il merito va alle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a oltre 4,7 milioni di tonnellate, con oltre 500 mila tonnellate in più (+ 12,1%) rispetto allo scorso anno e il dato migliore dal 2005. Molto buono anche il dato del clinker, passato da 135 mila a 193 mila tonnellate.

In calo, invece, i prodotti metal-



Panoramica del porto di Ravenna

lurgici, con 6,253 milioni di tonnellate (- 1,7%), quasi tutti coils. Per quanto riguarda il comparto agroalimentare, il 2017 si è chiuso con un risultato analogo a quello dello scorso anno. Sono calati i prodotti agricoli, in particolare frumento, mentre è aumentato il granoturco, grazie ai consistenti quantitativi sbarcati negli ultimi tre mesi dell'anno: oltre 500 mila tonnellate, ovvero circa il 50% del totale annuo. Per le derrate alimentari continua il trend di crescita grazie all'import di sfarinati provenienti da Argentina e Paesi dell'Est Europa.

Buono il dato anche per le derrate alimentari liquide (+ 9,1%), in particolare per oli vegetali, e per i combustibili minerali solidi (+ 19,9%), in particolare coke. In aumento anche i prodotti petroliferi, pari a quasi 2,6 milioni di tonnellate (+ 6,4%), di cui oltre l'82,3% provenienti da porti italiani. In calo invece i prodotti chimici liquidi, pari a 864 mila tonnellate (- 4,5%) e i concimi, pari a oltre 1,5 milioni di tonnellate (- 4,2%). In ripresa rispetto ai primi mesi dell'anno, i rotabili, grazie al buon risultato sulla linea Ravenna - Brindisi - Catania, dove sono stati movimentati 59.385 trailer per Catania e 12.701 per Brindisi, per un totale di 8.705 pezzi in più (+ 13,7%) rispetto allo scorso anno. In to-

tale, compresa la linea della Grimaldi per Bari e Patras, linea sospesa dalla fine di ottobre, il numero dei trailer è stato pari a 74.806 unità (- 5,4%).

Per i container, invece, non si registrano dati positivi: la movimentazione è stata pari a 223.369 teu, 11.142 in meno (7.103 pieni e 4.039 vuoti) e in calo del 4,8% rispetto allo scorso anno.

«I dati della movimentazione in porto nel 2017 mostrano che il traffico ancora "tiene" – dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Daniele Rossi – e l'anno si chiude con numeri che si attestano su quelli del 2016. La flessione dei container conferma la necessità di accelerare sul fronte della realizzazione degli investimenti programmati. Quanto previsto nel Progetto Hub portuale di Ravenna, ormai alle battute finali del suo percorso autorizzativo, unitamente a tutte le azioni che si stanno portando avanti per l'efficientamento dei servizi portuali, per l'informatizzazione del sistema e per l'ammodernamento delle reti di collegamento viario e ferroviario avrà ricadute positive sull'attività di tutti i terminali e contribuirà alla crescita di ogni tipo di traffico. Ravenna si conferma, anche per il 2017, il principale porto per l'importazione di materie prime e semilavorati per il settore industriale padano».

«Dobbiamo, però, lavorare per ridurre, attraverso una azione di marketing mirata alle aziende esportatrici del nostro bacino di riferimento, il divario attualmente esistente tra la quantità di merce sbarcata (22.644.555 tonnellate, con un incremento del 2,5% rispetto al 2016, miglior risultato dal 2008), e quella imbarcata (3.345.820 tonnellate, con un calo del 13,5%, pari a 5 anni fa)». Per quanto riguarda le crociere si registrano dati positivi sul 2016, che pure è stato un anno di crescita del settore a Ravenna. Nel 2017 è aumentato sia il numero dei crocieristi sbarcati a Porto Corsini (50.133), + 9,9% rispetto al 2016, sia il numero delle toccate (48), + 9,1% rispetto all'anno precedente.

«Il Terminal Crociere – conclude il presidente Rossi – deve esprimere numeri ancora maggiori, adeguati alla propria potenzialità infrastrutturale, e per questo, seppure nel complesso scenario internazionale del settore, sul quale spesso incidono fattori esterni legati alle strategie dei grandi operatori o ad eventi geopolitici imprevedibili, si sta lavorando con il terminalista per promuovere in maniera più efficace e coordinata lo scalo».



Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

**CASA DI SPEDIZIONI
OPERAZIONI PORTUALI
NOLEGGI
ASSICURAZIONI**

57122 LIVORNO
VIA DELLE CATERATTE, 66
ph 0586 887121 serie
web: www.cislivorno.it
e-mail: cislivorno@cislivorno.it

Di Gioia s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

SERVIZIO SETTIMANALE

Contenitori completi e Groupage per:

ISOLE CANARIE

per informazioni:
LIVORNO - via Varese, 12
tel. 0586 83029 - fax 0586 83070



Cargo Compass s.p.a.

Spedizioni Internazionali



SERVIZI GROUPAGES PER:

USA - CANADA - SUD AFRICA - SUD AMERICA (Messico, Brasile, Ecuador, Perù, Cile, Colombia) - HONG KONG - SHANGHAI

LIVORNO/PISA - tel. +39 050 643111 - fax +39 050 642273 - e-mail: cargocompass@cargocompass.it

MILANO - tel. +39 02 6154161 - fax +39 02 6630 5404 - e-mail: milano@cargocompass.it

BOLOGNA - tel. +39 051 6650372 - fax +39 051 6654981 - e-mail: bologna@cargocompass.it

VENEZIA - tel. +39 041 5952744 - fax +39 041 5956437 - e-mail: venezia@cargocompass.it

PADOVA - tel. +39 049 632703 - fax +39 049 8985705 - e-mail: padova@cargocompass.it

TORINO - tel. +39 346 2434615 - e-mail: torino@cargocompass.it - GENOVA - tel. +39 348 6289206 - ANCONA - tel. +39 071 2210115

MODENA - tel. +39 059 8630857 - VICENZA - tel. +39 0424 1901950 - fax +39 0424 281870 - VERONA - tel. +39 045 2050420 - fax +39 045 2050428

A Spezia in ripresa il traffico contenitori con un movimento di circa 1,5 milioni di teu

LA SPEZIA – Il 2017 fa registrare nel porto spezzino una sostenuta ripresa del traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1.473.571 Teu, pari ad un incremento del 15,8% sull'anno precedente. Un volume di traffico molto rilevante che conferma il ruolo di primo piano che lo scalo riveste ormai da molti anni nel panorama della portualità nazionale e mediterranea, confermando La Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di destinazione finale verso i mercati di produzione e consumo del nord Italia. Nel dettaglio è interessante osservare che in export i contenitori totali movimentati sono stati 742.495 Teu (+16,8%) ed in import 731.076 (+14,8%).

Complessivamente i contenitori pieni movimentati a banchina ammontano a 1.076.773 Teu (+15,1%), di cui l'export, con 686.747 Teu (+16,5%) ne rappresenta il 63,7%. In crescita anche l'import con 390.026 Teu (+12,9%).

Nel 2017 cresce anche l'attività di trasbordo che ha rappresentato l'11,7% del traffico portuale, con 173 mila movimenti complessivi a banchina, rispetto ai 63 mila dell'anno scorso.

Nei mercati esteri serviti dal porto spezzino troviamo in ordine di importanza l'interscambio con Asia, Americhe, Europa, Africa ed



Il porto di Spezia con il terminal "Lsc"

Oceania.

I principali mercati inland di riferimento sono rappresentati, in ordine di importanza, dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Va sottolineato che le prime tre coprono circa il 65% del mercato totale del porto spezzino. Sempre ragguardevoli i dati relativi al trasporto intermodale svolti nel porto della Spezia: nel 2017 sono stati movimentati complessivamente circa 127mila carri (+6,7%) ed inoltrati 7.500 treni (+6,4%) che attestano al 33% la quota di trasporto ferroviario del La Spezia Container Terminal (al netto dei trasbordi), quota tra le più rilevanti percentuali in Italia

ed in Europa e che conferma negli anni l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto.

In termini di tonnellate, il traffico generale svolto nel 2017 si attesta così a 15,98 milioni (+12,6%) tra merci containerizzate, rinfuse solide e liquide, di cui 6,73 milioni allo sbarco e 9,25 milioni all'imbarco che ne rappresenta il 57,8% del totale. Oltre l'85% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto.

Il traffico crocieristico nel 2017 si è chiuso con una ulteriore flessione pari al 10% sul 2016, principalmente dovuta alla cancellazione di alcuni scali previsti a fine anno: sono transitati complessivamente nel golfo spez-

zino 455 mila crocieristi (-10,4%) di cui in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere, sono stati 8.824 unità mentre le toccate nave alla Spezia sono state 143. Il calo tuttavia dovrebbe essere recuperato, secondo le prime previsioni, nel corso del corrente anno.

Per quanto riguarda il porto di Marina di Carrara da segnalare che si consolida il traffico ro-ro. Guardando ai dati il 2017 si è chiuso per lo scalo apuano un importante incremento delle movimentazioni a banchina per un totale di 2.279.725 tonnellate (+20,7%), di cui 889.890 in import e 1.389.835 in export.

In particolare le rinfuse solide ammontano a 529.900 tonnellate (-3%) e le merci varie a 1.749.825 tonnellate (+30,3%). Tra quest'ultime il consolidamento del traffico containers e rotabili, inaugurato nel 2016 e ha totalizzato rispettivamente 715.410 tonnellate di containerizzato (pari a 52.452 teu +60%) e 476.940 tonnellate di rotabili (per 516mila m/l equivalenti).

Vivaci segnali anche dal traffico passeggeri a conferma delle interessanti potenzialità che può vantare Marina di Carrara in questo settore: nel 2017 si sono registrati infatti 17.810 crocieristi in transito con un incremento del 13,7% sul 2016.

A Napoli e Salerno in aumento teu e ro-ro Il traffico crocieristico in flessione del 29%

NAPOLI – L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale che riunisce i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia ha reso noti i dati del traffico portuale per l'anno 2017.



Pietro Spirito

L'analisi conferma la crescita dei settori container e ro-ro mentre il crocieristico ha chiuso in flessione. Partendo da questo ultimo settore si nota che i crocieristi sono passati da 1.417.546 del 2016 a 993.073 nello scorso anno con una flessione del 29,94% pari a 424.473 passeggeri. Il calo, di una certa consistenza, è da attribuire in larga parte alla flessione che si è registrata nell'intero Mediterraneo, dovuta sopra tutto a situazioni politiche nelle aree del Nord Africa.

Diverso il discorso per il settore container che ha fatto registrare nel 2017 un aumento del 10,61%. Nell'anno in esame a Napoli sono stati movimentati 509.876 (483.481) teu ed a Salerno 454.686 (388.572) per un totale di 964.562 teu. In termini di tonnellaggio si registra nei due porti un totale di 11 milioni 173.867 tonn che vede Salerno al primo posto con 5 milioni 645.951 tonn e Napoli 5 milioni 527.916.



Veduta dello scalo partenopeo

In leggera diminuzione anche le rinfuse liquide: i prodotti petroliferi hanno raggiunto 5.070.716 tonnellate contro 5.224.316 dell'anno precedente, un dato che fa registrare una flessione del 2,94%.

Ottimo il risultato del traffico ro-ro a Salerno che supera di gran

lunga Napoli.

A Salerno infatti il tonnellaggio è risultato essere di 8.174.621 tonnellate mentre nello scalo partenopeo si è fermato a 5.631.018 tonnellate. Il totale dei due porti ha raggiunto 13.805.639 tonnellate, un +7,43% rispetto all'anno 2016.



EVERGREEN LINE

EVERGREEN SHIPPING AGENCY (ITALY) S.p.A. AS AGENT:

57122 Livorno - Scali Cerere, 9 - Tel. 0586 413111 - Fax 0586 413112 - e-mail: services@evergreen-shipping.it

Servizio ADL - Adriatic Levant Service

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
A. OBELIX	0367-050E	VENEZIA 17-3-18 TRIESTE 18-3-18 RAVENNA 19-3-18 ANCONA 20-3-18	Koper, Pireo, Dekheila Alessandria, Limassol, Beirut, Izmir
MARY SCHULTE	0368-156E	VENEZIA 24-3-18 TRIESTE 26-3-18 RAVENNA 27-3-18 ANCONA 28-3-18	

Servizio BEX2 - Phoenician Express Service

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
APL MINNESOTA	238BEE	TRIESTE 12-3-18 VENEZIA 16-3-18	Rijeka, Koper, Marsaxlokk, Damietta, Suez Canal, Jeddah, Port Klang, Shekou, Shanghai, Ningbo, Pusan
COSCO HONG KONG	240BEE	TRIESTE 19-3-18 VENEZIA 23-3-18	

Servizio MD2 - Asia-Mediterranean Services 2

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
TEXAS TRIUMPH	0322-003E	LA SPEZIA 18-3-18 GENOVA 20-3-18	Fos Sur Mer, Valencia, Pireo, Suez Canal, Jeddah, Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Yantian
COSCO HOPE	030E	LA SPEZIA 1-4-18 GENOVA 3-4-18	

Servizio PSI - Piraeus - South Italy Feeder Service

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
BF LUCIA	0133-035W	ANCONA 16-3-18 BARI 17-3-18	Pireo

Servizio AIS - Adriatic Israel Service

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
ASIATIC MOON	0070-056S	RAVENNA 17-3-18 VENEZIA 18-3-18	Pireo, Haifa, Ashdod
BFP GALAXY	0359S	RAVENNA 24-3-18 VENEZIA 25-3-18	

Servizio MEX1 - Mediterranean Express Service 1

Frequenza SETTIMANALE

VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS
CMA CGM MUSCA	278MEE	GENOVA 13-3-18	Marsaxlokk, Beirut, Jebel Ali, Port Klang, Xiamen, Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore
CMA CGM TITAN	280MEE	GENOVA 20-3-18	

Per noli e informazioni rivolgersi alle AGENZIE:

EVERGREEN SHIPPING AGENCY (ITALY) S.p.a

GENOVA tel.010 531311
MILANO tel.02 62699041

e-mail: gna@evergreen-shipping.it
e-mail: mln@evergreen-shipping.it

TRIESTE tel.040 3476231
VENEZIA tel.041 5381288

e-mail: trs@evergreen-shipping.it
e-mail: vns@evergreen-shipping.it

SUBAGENZIE: Taranto - tel. 099 2316151 - Napoli - tel. 081 5524928 - Ancona - tel. 071 2270600 - La Spezia - tel. 0187 76441 / 0187 764571 - Civitavecchia - tel. 0766 366355

La "cura del ferro" è arrivata in laguna Musolino e Fs firmano protocollo d'intesa

ROMA – Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) e Pino Musolino, presidente dell'AdSp del Mare Adriatico settentrionale, hanno firmato il protocollo d'intesa per il potenziamento infrastrutturale dei due scali marittimi.

L'accordo sancisce l'istituzione di un gruppo di lavoro congiunto che nei prossimi sei mesi individuerà gli interventi necessari all'upgrading delle infrastrutture portuali, anche in relazione alla crescita dei traffici già registrata, all'ulteriore sviluppo previsto, e al miglioramento delle loro connessioni con la rete ferroviaria nazionale.

Prevista una prima fase di interventi, finalizzati all'incremento del numero dei binari e all'adeguamento del modulo a 750 metri, che consentiranno di aumentare la quota del traffico merci da e per il porto di Venezia, uno dei principali nodi della rete europea dei Core Corridor Ten-T. Saranno valutati, inoltre, interventi per il ripristino del collegamento ferroviario tra il porto di Chioggia e la rete nazionale.

La seconda fase di interventi prevede invece la realizzazione di ulteriori nuovi collegamenti tra la

rete portuale e quella nazionale e il potenziamento del nodo di Venezia Mestre – Marghera Scalo. Le merci transitate per il porto di Venezia intercettano due dei principali Corridoi europei: quello Mediterraneo, che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste; il Corridoio Baltico-Adriatico, che connette importanti porti italiani, come quello di Venezia, all'Austria e ai mercati del Nord Europa.

A margine della firma, Pino Musolino ha dichiarato: «L'accordo segna una pietra miliare nello sviluppo del porto di Venezia e della nostra competitività a servizio del ricco entroterra e i numerosi mercati di riferimento. Le connessioni ferroviarie del nostro porto vanno infatti lette per la loro utilità non solo in chiave locale, ma verso l'intero Sistema Paese e del suo tessuto produttivo e manifatturiero».

«La domanda ferroviaria del nostro scalo nell'ultimo anno ha infatti registrato numeri record a partire dal 2016 (5.250 treni e 2,2 milioni di tonnellate pari a un + 25% in peso rispetto al 2015), confermando la crescita anche nel 2017 (+ 4,3% in peso rispetto



Pino Musolino e Maurizio Gentile

al 2016 e + 2,3% numero di treni rispetto al 2016). Va ricordato che oggi sono già attivi alcuni importanti servizi ferroviari che rendono il Terminal Autostrade del mare di Fusina totalmente intermodale e collegano la Grecia via Venezia con il Nord Europa (Francoforte e Rostock); gli sviluppi pianificati con Rfi consentiranno anche di contribuire all'implementazione di questo importante settore di traffico che nel 2017 è cresciuto del 43% e si prevede possa registrare un trend positivo anche nei prossimi anni», ha concluso il presidente del-

l'AdSp dell'Adriatico settentrionale. Per l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, «questo tipo di interventi rientra nella più ampia strategia di sviluppo dell'intero sistema logistico del Paese, che ci vede impegnati con l'obiettivo di incrementare il trasporto merci su ferro, attraverso il potenziamento della rete ferroviaria nazionale, l'adeguamento agli standard internazionali, il miglioramento della connettività dei porti con le altre infrastrutture di interscambio, i valichi internazionali e le linee che fanno parte dei corridoi Ten-T».

COMBI LINE

International Spa

IMPORT dalla CINA

partenze:

HONG KONG
SHENZHEN
FOSHAN
GUANGZHOU
ZHONGSHAN
FUZHOU

arrivo:

LA SPEZIA

**SVUOTAMENTO A LA SPEZIA
CONSEGNA 24/48 H
PER IL CENTRO ITALIA**





SERVICE AEM1 - SERVIZIO EXPORT da LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE

LA SPEZIA 16/3/2018 GENOVA 18/3/2018	Mv. TEXAS TRIUMPH voy 0322-003E	per/da: FOS - VALENCIA - PIREO - JEDDAH COLOMBO - SINGAPORE HONG KONG - QINGDAO SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO KAOHSIUNG - YANTIAN
LA SPEZIA 16/3/2018 GENOVA 18/3/2018	Mv. COSCO HOPE voy 030E	

SERVICE AEM2- SERVIZIO EXPORT da GENOVA VTE

GENOVA 19/3/2018	Mv. CMA CGM TITAN voy 280MEE	per/da: MALTA - BEIRUT - JEBEL ALI' PORT KELANG - XIAMEN - QINGDAO BUSAN - SHANGHAI (Yangshan) NINGBO - NANSHA
GENOVA 26/3/2018	Mv. OOCL BANGKOK voy 024E	

SERVICE AEM6- SERVIZIO EXPORT da TRIESTE TMT & VENEZIA VECON

TRIESTE 19/3/2018 VENEZIA 21/3/2018	Mv. COSCO HONG KONG voy 240BEE	per/da: KOPER - MALTA - DAMIETTA JEDDAH - PORT KELANG - SHEKOU SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO BUSAN
--	---------------------------------------	--

SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA SECH PER MIDDLE EAST

GENOVA 13/3/2018	Mv. HOUSTON EXPRESS voy 1806E	per/da: MALTA - DAMIETTA KHOR FAKKAN - KARACHI (Sapt) MUNDRA - NHAVA SHEVA
GENOVA 20/3/2018	Mv. TUBUL voy 1807E	

SERVICE AGT - SERVIZIO EXPORT da VENEZIA VECON per INTRAMED & FAR EAST

VENEZIA 7/3/2018	Mv. DELPHIS RIGA voy 012E	per/da: PIREO - ISTANBUL (Haydarpasa) GEBZE (Yilport) - GEMLIK - IZMIR
VENEZIA 14/3/2018	Mv. DELPHIS RIGA voy 013E	

SERVICE IAS - SERV. EXPORT da VENEZIA VECON & RAVENNA SETRAMAR per INTRAMED & ISRAELE

RAVENNA 17/3/2018 VENEZIA 18/3/2018	Mv. ASIATIC MOON voy 0070-056S	per/da: PIREO - HAIFA - ASHDOD
--	---------------------------------------	--------------------------------

SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT da GENOVA GPT per ISRAELE

GENOVA 15/3/2018	Mv. TROUPER voy 040E	per/da: ASHDOD - HAIFA
------------------	-----------------------------	------------------------

SERVICE MAF1 - SERVIZIO EXPORT da GENOVA MESSINA TRML per WEST AFRICA

GENOVA 16/3/2018	Mv. SOLSTICE N voy 007S	per/da: CASTELLON - VALENCIA - ALGECIRAS DAKAR - LOME' - APAPA - TINCAN IS. TEMA - TAKORADI - ABIDJAN
------------------	--------------------------------	---

SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT da LIVORNO TDT & GENOVA VTE per USA

LIVORNO 17/3/2018 GENOVA 18/3/2018	Mv. BLANDINE voy 011W	per/da: NEW YORK - NORFOLK SAVANNAH - MIAMI
---------------------------------------	------------------------------	--

SERVICE NET - SERVIZIO EXPORT da CAGLIARI CICT per INTRAMED & FAR EAST

CAGLIARI 8/3/2018	Mv. NORTHERN DECENCY voy 010S	per/da: PIREO - ISTANBUL (Kumport) GEBZE (Yilport) - IZMIR
-------------------	--------------------------------------	---

COSCON ITALY S.r.l.

Per informazioni, noli, ecc. rivolgersi a:

16126 GENOVA
20090 MILANO
80133 NAPOLI
57123 LIVORNO

- Ponte Morosini, 41
- Piazza Centro Commerciale, 44 S. FELICE SEGRATE
- Via De Gasperi, 55
- c/o Argosy - via Da Vinci, 5

- Tel. 010 27071
- Tel. 02 7030681
- Tel. 081 4233557
- Tel. 0586 421030

- Fax 010 2707500 / 010 2707502
- Fax 02 7532767
- Fax 081 4233501
- Fax 0586 444414

- e-mail: commercial@coscon.it
- e-mail: milano@coscon.it
- e-mail: commerciale.na@coscon.it
- e-mail: info@argosagent.com

www.coscon.it

Nel 2018 supererà i diecimila treni il traffico su rotaia nel porto giuliano

UDINE – Salito da 4.900 treni movimentati del 2015 agli 8.681 del 2017, il porto di Trieste supererà i 10 mila treni nel 2018. La previsione di sviluppo è stata illustrata nel dettaglio dal presidente dello scalo triestino Zeno D'Agostino nel corso della serata conviviale all'Accademia Udinese degli Sventati 1606, club fondato un anno fa e che ora conta una ventina di soci tra professionisti e imprenditori di varie categorie lavorative, che si riuniscono per accrescere competenze e conoscenze in diversi campi.

Il presidente pensa a un «sistema logistico che metta in rete Trieste con Villa Opicina, Ferneti e Cer-

vignano. C'è un territorio regionale che è tutta una infrastruttura intermodale e logistica che non chiede altro di essere messa in rete, per poter usare il vero motore dei traffici che è il porto, espressione della vera relazione globale». Dal mese di Marzo prossimo Adriafer gestirà dieci binari a Villa Opicina. La successiva piena funzionalità del polo intermodale di Cervignano, concepito come punto di snodo per l'arrivo e la partenza delle merci, movimentate poi in entrata e uscita dal porto di Trieste con un sistema di shuttle, «permetterebbe alla realtà logistica e industriale friulana di utilizzare i servizi del porto, marit-

timi ma anche ferroviari intermodali a costi che non sono quelli offerti oggi. Consentirebbe sia al Friuli che al porto di avere dei vantaggi perché creeremmo quelle economie di scala che sono la base su cui sviluppiamo servizi marittimi e intermodali», ha spiegato D'Agostino.

E in una successiva fase, quando sarà raccordata come piattaforma ferroviaria, il porto mira a ragionare anche con Pordenone «importante area industriale».

Cervignano può diventare una piattaforma logistica intermedia tra il porto e la realtà friulana. «L'idea è quella di far diventare Cervignano parte integrante del porto di Trieste. Questo significa che creiamo un nodo a disposizione del territorio friulano che non ha bisogno di dialogare direttamente con Trieste», ha spiegato il presidente D'Agostino, primo ospite del 2018, annunciando che nei prossimi mesi il polo intermodale di Cervignano sarà attrezzato, grazie a una piccolissima parte del finanziamento da 83 milioni di euro ottenuto da Rfi sul porto di Trieste, per gestire anche le merci «pericolose».

Trieste, porto franco internazionale, primo scalo italiano per tonnellaggio totale e per traffico



Zeno D'Agostino

ferroviario, primo porto petrolifero nel Mediterraneo e undicesimo in Europa per tonnellaggio, ha attualmente attivi collegamenti intermodali in Italia (Milano, interporti di Padova e Bologna), ma soprattutto all'estero con Austria, Germania, Lussemburgo, Belgio, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca. La tratta Trieste-Budapest ne è un emblema.

«Ha avuto un boom, era una tratta completamente in mano a Capodistria e sta diventando importante per Trieste – ha spiegato ancora D'Agostino – quindi ci fa capire che siamo competitivi su quell'area e poi perché è un'area ad altissima crescita economica». Nel 2017 il porto ha segnato un + 4,58% delle tonnellate totali (61.955.405), con un +2,33% delle rinfuse liquide (43.750.555), un +14,11% delle merci varie (16.565.255) e un +26,66% di numero di container.



Terminal contenitori nel porto triestino

Sequestrate quattro gru nel porto di Civitavecchia Enrico Luciani: un atteggiamento non accettabile

CIVITAVECCHIA – A metà Febbraio la Guardia Costiera ha eseguito il sequestro di quattro gru mobili alla Gestione Terminal Civitavecchia (Gtc). Un fermo dovuto ad un sequestro giudiziario per «occupazione di suolo demaniale».

Sembra che tutto sia iniziato a seguito di un contenzioso con la Roma Terminal Container (Rtc) che gestisce il terminal, la cui concessione, tra l'altro, è scaduta lo scorso Dicembre. Il presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia, Enrico Luciani, è intervenuto sulla questione. «È stato un San Valentino che ricorderemo al porto per un fatto mai accaduto prima: il sequestro delle gru operative. Possiamo affermare – si legge nella nota di Luciani – che questo rappresenta la faticosa goccia che fa traboccare il vaso. Non possiamo e non dobbiamo più nascondere quali siano i responsabili di questo atteggiamento non più accettabile».

«Lo andiamo dicendo da troppo tempo, come novelle Cassandre, che si rischiava ciò che purtroppo ora sta accadendo. Un atteggiamento da "padrone delle ferriere", dell'attuale gestore e concessionario Rtc della banchina container non più tollerabile. Non solo infatti ha sempre e volutamente disatteso i volumi dei traffici teu, come da business plan presentato, ma addirittura ora si permette di aprire dispute con altri operatori portuali creando gravi problemi nel delicato equilibrio socio-economico che esiste all'interno del nostro porto».

«Il gestore del terminal container continua a coprire inutilmente e inspiegabilmente un bluff, bloccando l'aumento della movimentazione dei container ferma a quantità annuali ridicole, numeri che possono essere fatti in banchine multipurpose, cioè in banchine di merci generali. Oggi, questo atteggiamento di arrogante indifferenza alle giuste richieste del porto e della città, rischia addirittura di far perdere ulteriori traffici al nostro porto, già in difficoltà in questo periodo. E' oramai tempo, quindi, di mettere il carro davanti ai buoi: o Rtc,



Le gru nel terminal di Civitavecchia

da oggi stesso, si "degna" di aumentare il traffico di containers a numeri mediamente accettabili (200.000 / 300.000 teu) oppure è evidente ormai a tutti che non vada rinnovata l'autorizzazione ex art.16, scaduta a Dicembre, facendo così decadere la concessione ex art.18 del terminal containers.

Il messaggio – conclude Enrico

Luciani – deve arrivare forte e chiaro: non permetteremo a nessuno, né ora e né mai, di distruggere e far morire il nostro porto». Il sequestro ha coinvolto anche altre aziende, in quanto le operazioni di sbarco del caolino sono state interrotte, con probabili ripercussioni anche sulle operazioni previste con altre navi in arrivo nei prossimi giorni.



Kestrel

WWW.KESTREL-LINER.COM



Servizio Full Containers 20' e 40' box, HC, reefer

Prossime partenze per:

CARAIBI - CENTRO AMERICA

via PORT EVERGLADES - M.S.C.	MSC METHONI	SEALAND MICHIGAN	MAERSK KOBE
NAPOLI	8-3-18	16-3-18	19-3-18
LA SPEZIA	9-3-18	17-3-18	20-3-18
ABACO: Marsh Harbour - Bahamas	8-4-18	16-4-18	19-4-18
BAHAMAS: Freeport	8-4-18	16-4-18	19-4-18
BAHAMAS: Nassau	8-4-18	16-4-18	19-4-18
GRAND CAYMAN: Georgetown	7-4-18	15-4-18	18-4-18
MEXICO: Port Morelos	5-4-18	13-4-18	16-4-18
TURKS & CAICOS: Grand Turk	7-4-18	15-4-18	18-4-18
TURKS & CAICOS: Providenciales	7-4-18	15-4-18	18-4-18

via CAUCEDO	MSC METHONI	SEALAND MICHIGAN	MAERSK KOBE
LA SPEZIA	9-3-18	17-3-18	20-3-18
ANGUILLA: Road Bay	10-4-18	18-4-18	21-4-18
ANTIGUA: St. John's	14-4-18	22-4-18	25-4-18
BARBADOS: Bridgetown	10-4-18	18-4-18	21-4-18
DOMINICA: Rosseau	17-4-18	25-4-18	28-4-18
GRENADA: St. Georges	18-4-18	26-4-18	29-4-18
GUYANA: Georgetown	18-4-18	26-4-18	29-4-18
NEVIS: Charlestown	16-4-18	24-4-18	27-4-18
ST. BARTHS: Gustavia	13-4-18	21-4-18	24-4-17
ST. CROIX: Hess Port	12-4-18	20-4-18	23-4-18
ST. KITTS: Basseterres	15-4-18	23-4-18	26-4-18
ST. JOHN: St. John Usvi	14-4-18	22-4-18	25-4-18
ST. LUCIA: Castries	8-4-18	16-4-18	19-4-18
ST. MARTEEN: Phillipsburg	8-4-18	16-4-18	19-4-18
ST. THOMAS: Charlotte Amalien	7-4-18	15-4-18	18-4-18
ST. VINCENT: Kingstown	11-4-18	19-4-18	22-4-18
TORTOLA: Road Town	8-4-18	16-4-18	19-4-18
VIRGIN ISLAND: Virgin Gorda	8-4-18	16-4-18	19-4-18

GROUPAGE

settimanale per le destinazioni sopracitate e per:

Puertorico, Martinica, Guadalupe, Aruba, Curacao, Jamaica, Guyana, Costa Rica, El Salvador, Panama, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Suriname, Venezuela

centri di raccolta per merci groupage:

MILANO - CSA - Via Papa Giovanni XXIII, 2 - Liscate (MI) - **GENOVA** - Euro Comm. Italia - Via Sardorella, 10 R

LIVORNO - Mariter srl - Via Enriques 18 - **NAPOLI** - Mecfond - Via Emanuele Gianturco, 23



Agenti generali per l'Italia: Central Shipping Agency spa

MILANO - Tel. 02 334111 - Fax 02 3083672 e-mail:kestrel.lclmilano@csaspa.com

GENOVA - Tel. 010 65441 Fax 010 6591433

LIVORNO - Tel. 0586 82631 Fax 0586 882455



SINCERT Q.01.125B



**AVVISO DI ASTA PUBBLICA PER LA LOCAZIONE DI N.3 BENI CAMERALI SITI A LIVORNO,
"TERMINAL MARZOCCO" VIA DEL MARZOCCO N.80-82.**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

In esecuzione alla Determinazione del Dirigente Area I n. 33 del 16.2.2018, esecutiva ai sensi di legge, con la quale la CCIAA della Maremma e del Tirreno ha approvato la locazione di n.3 immobili di proprietà ed approvato lo schema di avviso d'asta

RENDE NOTO

che il giorno **13.3.2018 alle ore 10,00**, presso la Sala Giunta della sede camerale di Livorno – IV piano, Piazza del Municipio n.48 , Livorno, alla presenza della Commissione di gara, sarà tenuta l'asta pubblica per la concessione in locazione di n. tre immobili camerali con il metodo delle offerte segrete da confrontarsi con il prezzo base indicato nel presente disciplinare, ai sensi dell'art. 73 e seguenti del R.D. n. 827 del 23/05/1924, "Regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato".

Oggetto del Bando

Il bando ha per oggetto la concessione in locazione degli immobili di proprietà camerale a destinazione terziaria-produttiva e direzionale siti in via del Marzocco n. 80-82 (Terminal Marzocco) come meglio individuati nelle planimetrie e negli schemi di contratto allegati.

LOTTO	DESCRIZIONE	DATI CATASTALI	VALORE CANONE A BASE D'ASTA
1	CAPANNONE PRODOTTI FORESTALI Mq 3920 circa	Foglio 14 p.lla 46 e 575 sub 601 indicato con N.1 in planimetria	€/mese 14.583,33 (euro quattordicimilacinquecentottantatre/33) €/anno 175.000,00 (euro centosettantacinquemila/00)
2	CAPANNONE PRODOTTI RINFUSE Mq 2004 circa	Foglio 14 p.lla 46 e 575 sub 601 indicato con N.2 in planimetria	€/mese 7.500,00 (euro settemilacinquecento/00) €/anno 90.000,00 (euro novantamila/00)
3	PALAZZINA UFFICI Mq 600 circa	Foglio 14 p.lla 46 e 575 sub 601 indicato con N.3 in planimetria	€/mese 3.750,00 (euro tremilasettecentocinquanta/00) €/anno 45.000,00 (euro quarantacinquemila/00)

La locazione è finalizzata ad insediare nei locali n.1 e n.2 attività portuali del ciclo di deposito e movimentazione per conto proprio o conto terzi di prodotti forestali e materie rinfuse. La palazzina uffici (n.3) è destinata ad attività direzionali/uffici per lo svolgimento, in proprio o mediante organi ed organizzazioni collegate, di attività amministrative direttamente o indirettamente connesse alla gestione di impresa portuale ovvero di funzioni di mandato, agenzia, rappresentanza, vigilanza, consulenza professionale o regolazione in ambito portuale, che possono comportare contatti diretti con il pubblico. Ai fini di quanto previsto negli artt. 34, 35, 37 e seguenti della Legge 392/1978, l'offerente dichiara di conoscere ed accettare che il lotto 3 è da considerare interno all'area portuale pertanto momento della stipula contrattuale, ove necessaria, sarà richiesta l'iscrizione nel registro di cui all'art. 68 del codice della Navigazione, detenuto presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e s.m.i.)

Qualsiasi eventuale diversa utilizzazione o modalità d'uso, anche parziale, dovrà preventivamente ed espressamente essere autorizzata dalla parte locatrice e dovrà risultare per iscritto.

Gli immobili contraddistinti al n.1 e n.2 dovranno ospitare solo insediamenti commerciali relativi alle tipologie consentite dalla destinazione d'uso dei locali e dalla relativa agibilità risultante dagli atti degli uffici comunali, doganali e dall'Autorità Portuale, dai nulla osta da rilasciare dall'Autorità Portuale, dall'autorizzazione di cui all'art.16 L 84/94, e saranno assegnati in locazione nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano.

Ciascun lotto ha in dotazione uno spogliatoio di mq 12,6 (n.4 in planimetria) posto a lato della palazzina uffici in area scoperta delle parti comuni che ammontano a mq 887 complessivi circa, mentre l'area coperta da tettoia delle parti comuni ammonta a mq 578 complessivi circa.

La locazione decorrerà a partire dal giorno 1 maggio 2018 per gli immobili n.1 e n.2, mentre per la palazzina uffici (n.3) decorrerà dal giorno 1 aprile 2018.

I soggetti che intendono partecipare alla suddetta gara dovranno **far pervenire**, a mezzo servizio postale o con consegna a mano all'ufficio protocollo della Camera, in unico piego raccomandato, controfirmato ed appositamente sigillato su tutti i lembi di chiusura, a pena di esclusione, a questo Ente, Piazza del Municipio n.48 Livorno,- entro e non oltre le **ore 13,00 del giorno 12.3.2018**, la documentazione appresso elencata redatta in lingua italiana. Non saranno ammesse offerte in ribasso, condizionate, per persone da nominare, ovvero espresse in modo indeterminato. In caso di discordanza tra l'offerta indicata in cifre e quella indicata in lettere, sarà ritenuta valida quella più vantaggiosa per l'Amministrazione. Il prezzo espresso in cifre che quello espresso in lettere dovranno comunque essere inequivoci e perfettamente leggibili, pena l'esclusione.

La concessione in locazione verrà aggiudicata anche nel caso in cui vi sia un solo concorrente.

L'aggiudicazione verrà effettuata in favore del soggetto che avrà presentato il canone migliore sulla base d'asta.

In caso di offerte uguali si provvederà all'aggiudicazione in favore degli attuali conduttori relativamente ai lotti 1 e 2. Per il lotto 3 si procederà con le modalità previste dall'art 77 del RD 827/24 . L'aggiudicatario dovrà stipulare il contratto per la concessione del locale, nel termine assegnato dalla stazione appaltante pena la decadenza dell'aggiudicazione.

Per ulteriori informazioni gli interessati possono rivolgersi presso l'Ufficio Provveditorato della CCIAA della Maremma e del Tirreno sede di Livorno Piazza Municipio n. 48 o consultare il sito camerale www.lg.camcom.gov.it sez. amministrazione trasparente.

Per l'eventuale effettuazione dei sopralluoghi, stante il possesso a terzi dei locali oggetto del presente avviso, dovranno essere concordati con il responsabile del procedimento di cui al seguente punto entro 3 giorni dalla data di scadenza delle offerte.

Ai sensi dell'art. 8 della Legge 241/90 si informa che il responsabile del procedimento in oggetto è il Dott. Stefano Giorgi , tel.0586 231237 e-mail : stefano.giorgi@lg.camcom.it

IL DIRIGENTE
A. Gennari

Il traffico nei porti del Sistema Adriatico centrale Giampieri: strategia comune per favorire la crescita

ANCONA – Cresce del +8% il traffico passeggeri nel porto di Ancona. Nel 2017 sono stati 1.085.967 rispetto a 1.005.886 del 2016. Dal "Rapporto statistico 2017" dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale emerge che la forte concentrazione dei passeggeri è nei mesi di Luglio e Agosto, con oltre mezzo milione di persone che passano nel porto. Da Giugno a Settembre, i passeggeri sono stati oltre 741 mila, pari a 68% del traffico annuale (90 mila a Giugno, 213.613 a Luglio, 307.150 ad Agosto, 130.600 a Settembre).

Numeri che mettono in risalto la forte capacità organizzativa di tutto il sistema del porto dorico, istituzioni, Agenzia dogane, forze di polizia, operatori, servizi tecnici nautici.

È la Grecia che trascina l'andamento rappresentando il 73% del traffico totale, con 756.950 passeggeri (+17%), il miglior risultato degli ultimi cinque anni. I crocieristi, invece, sono stati più di 52 mila, con una leggera crescita (+2%) di coloro che, più di 11 mila persone, hanno scelto Ancona come "home port", base di partenza per il loro viaggio. Nel 2017 sono state 28 le toccate delle crociere nello scalo dorico. Le automobili che sono transitate sono 229.409, con una crescita del +10% sul 2016.

Il traffico delle merci nello scalo dorico ammonta a 8,6 milioni di tonnellate nel 2017, con una leggera flessione (-3%) sul 2016. Un risultato che identifica Ancona come "casello" delle autostrade del mare ossia del servizio di trasporto marittimo alternativo alla viabilità ordinaria su strada per il trasporto delle merci.

Approfondendo il dato, sul totale, registra segno positivo il movimento delle merci nei tir e trailer, 2,3 milioni di tonnellate con una crescita del +5%, caratterizzate per il 20% da prodotti alimentari e per il 18% da prodotti agricoli. Un traffico, questo, di prodotti freschi che richiede un'organizzazione specializzata e una catena logistica veloce, per permettere di mantenere la qualità dei prodotti. L'83% delle merci nei tir è diretto o proveniente dalla Grecia, 1,93 milioni di tonnellate, in particolare dai porti di Igoumenitsa e Patrasso, con almeno una toccata al giorno tutto l'anno. Il 13%, pari a più di 293 mila tonnellate, coinvolge la direttrice albanese mentre il restante, oltre 99 mila tonnellate, pari al 4% del totale, ha direzione Croazia.

Lo scorso anno è cresciuto il numero di tir e trailer, con 148.263 transiti, +5% sul 2016. Il risultato si deve all'ottima performance della tratta greca che, con più di

123 mila tir e trailer, ha segnato una crescita dell'8% sul 2016. Molto positiva, anch'essa in crescita dell'8%, la direttrice albanese con 16.568 mezzi.

È invece in calo il traffico con la Croazia (7.687 mezzi, pari a -23%). Un trend che si conferma anno dopo anno, anche a causa della riduzione dell'offerta di stiva

Sono quattro i porti su cui ha competenza l'Autorità di sistema portuale che registrano traffici merci e passeggeri, Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, Ortona, mentre San Benedetto del Tronto continua ad essere scalo peschereccio e diportistico. A Pescara sono invece iniziati i lavori infrastrutturali che dovrebbero



Navi all'ormeggio nel porto di Ancona

dovuta al termine delle attività della compagnia marittima Blue Lines nel 2016.

Un andamento che dovrà essere tema di approfondita riflessione da parte dell'Autorità di sistema. Rimane di minore rilievo, sul dato totale delle merci transitate nel porto, il traffico delle rinfuse solide che però registra un +25% e si attesta a 581 mila tonnellate, con un risultato che inverte la tendenza degli ultimi tre anni.

Hanno segno negativo (-8%) le merci liquide, che comunque ammontano a 4,6 milioni di tonnellate, con un calo dovuto alla diminuzione del traffico nella raffineria di Falconara Marittima rispetto al 2016, anno boom del traffico, con un volume superiore alla media, pari a 5 milioni di tonnellate.

La movimentazione dei container segna -9% nel 2017, con 168.578 teu, con un decremento condizionato soprattutto dai contenitori vuoti in importazione, 12 mila pezzi in meno, con un calo del -28%.

Una discesa che non ci trova totalmente impreparati in quanto conseguenza della riorganizzazione e della razionalizzazione in atto dei servizi e delle linee delle compagnie armatoriali.

Sono invece in leggera crescita i container pieni (+5%) in importazione.

Complessivamente le merci nei contenitori transitate nel 2017 sono state pari a 1,1 milioni di tonnellate. Sono state 4.085 le toccate navi in totale.

consentire la riapertura dello scalo al traffico merci e passeggeri.

Le merci movimentate nel 2017 su Ancona, Falconara Marittima e Ortona sono state 9,7 milioni di tonnellate di cui 5 milioni di tonnellate di merci liquide (petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati) e 4,4 milioni di merci solide. Nei porti di Ancona e Ortona sono transitati 4.793 mezzi in esportazione per un totale di 12.400 tonnellate di merci. Il traffico passeggeri complessivo su Pesaro, Ancona e Ortona è stato di 1.095.395 persone.

Nel porto di Pesaro sono transitati 8.643 passeggeri. Di questi, 8.169 (+13% rispetto al 2016) hanno scelto il catamarano veloce Eurofast, da 266 posti, che ha effettuato 50 traversate dell'Adriatico verso le isole della Croazia (Lussino, Pag, Rab). Sono stati, invece, 474 coloro che hanno scelto di salire a bordo della Artemis, una nave da crociera di lusso di 60 metri battente bandiera maltese. I crocieristi, durante le 10 toccate stagionali, hanno potuto effettuare escursioni alla scoperta delle bellezze della Gola del Furlo, di Urbino e della città di Pesaro.

Le toccate totali sono state 120, con un aumento del 20% rispetto al 2016.

Ortona, autostrada del mare dell'automotive, ottima performance dei veicoli nuovi in esportazione. Le merci transitate nel porto di Ortona sono state 1.034.974 tonnellate nel 2017. Un dato sta-

bile rispetto al 2016, con un traffico di merci solide in pratica inalterato e con un leggero calo per quello di rinfuse liquide (-5%). Il 48% delle merci solide è rappresentato dai cereali e dai loro derivati, con un traffico di 295.608 tonnellate, in crescita dell'11% rispetto all'anno precedente. Le merci liquide sono state principalmente gasolio e benzina.

Hanno registrato un'ottima performance i veicoli nuovi in esportazione, con un traffico che, nel corso dell'anno, si è consolidato attestando una vera e propria autostrada del mare sullo scalo ortonese. Sono stati 4.707 i veicoli in esportazione, un'attività a sostegno del distretto dell'automotive abruzzese. I passeggeri in transito sono stati 642, imbarcati sulle navi da crociera Artemis e Star Flyer, che hanno compiuto dieci toccate.

«Il 2017, ha affermato il presidente Giampieri, è stato il primo anno di attività dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale. Una trasformazione non solo istituzionale, ma che ha segnato la nascita di un ente con una nuova mission, che ha il compito di mettere a fattore comune e sviluppare le potenzialità di tutti i sei scali di competenza, Pesaro, Falconara, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona. Una strategia per favorire prospettive di crescita non in un'ottica di campanile ma in una visione di cooperazione di sistema. Una banchina virtuale di 215 chilometri, al centro dell'Adriatico, che crea una grande opportunità di crescita per il sistema Italia».

Sono fattori di soddisfazione, per Giampieri, «i risultati di un traffico passeggeri diffuso, che interessa tre porti su sei, e l'essere parte, con Ancona e Ortona, delle autostrade del mare, che danno a tutti i porti dell'Autorità di sistema un ruolo europeo e un evidente valore aggiunto per i settori produttivi dei territori su cui operano».

Nel 2018, aggiunge il presidente Giampieri, «è nostra intenzione continuare a lavorare per l'efficienza delle infrastrutture, per aumentare la competitività del sistema portuale e poter stimolare così la crescita economica e occupazionale, in un'ottica di sostenibilità».

Un ringraziamento, aggiunge il presidente, «va a tutte le diverse realtà che lavorano nelle aree portuali, dai servizi tecnici nautici agli enti e alle istituzioni, alle forze di polizia, soprattutto agli operatori e alle loro maestranze che, con il loro impegno continuo e giornaliero, in un'ottica di sistema e non di campanile, assicurano traffici e crescita economica».



CDC si orienta verso le nuove risorse energetiche

Il nuovo logo Green Compass CDC disegna una bussola, in cui i punti cardinali, nord, ovest, est, sud diventano le parole chiave che identificano la missione del brand "New Wind and Solar Energy".

La scelta di rafforzare l'iniziativa CDC nell'ambito delle energie rinnovabili è una scelta etica tesa a contribuire, per quanto ci è possibile, alla salvaguardia del pianeta, mirata alla lotta contro le emissioni nocive e l'implementazione dell'uso delle energie alternative. Si tratta di un impegno che CDC ha fatto proprio e rafforzato con la decisione di installare a copertura sul tetto della propria sede dei pannelli fotovoltaici di ultima generazione, orgogliosi di aver effettuato un investimento importante che ci gratifica nel pensare che l'energia per inviare una semplice mail è stata prodotta dal sole.

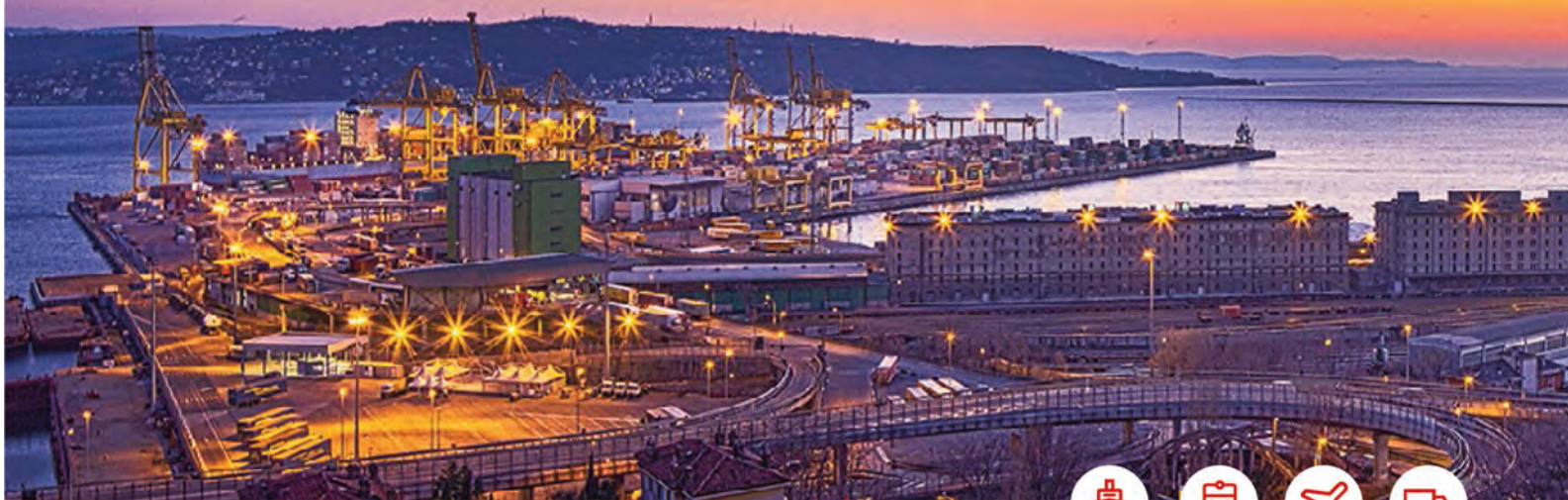
Nel progetto a seguire è anche prevista la verifica delle tecnologie connesse ai mini camini eolici e alle pavimentazioni che si attivano al passaggio dei mezzi all'interno dei magazzini. Tutte soluzioni che vanno nella direzione indicata dal Green Compass, qualcosa di più di un indirizzo di marcia, una vera e propria filosofia di brand che è nostro impegno espandere a qualsiasi livello in qualsiasi direzione.

CDC Green Compass
vento e sole per gestire e spedire le vostre merci

CDC S.p.A. Head Office Livorno via Paleocapa, 1/5 - 57125 Livorno (Italy)
tel: +39 0586 241111 - fax: +39 0586 895216 / 896291 / 241200
Milano - Roma - Genova - San Juan - Montreal - Toronto
www.cdcitalia.it cdc.livorno@cdcitalia.it



Il nostro network, il vostro successo.



Efficienza, flessibilità e velocità.

Con un proprio network di porti e centri intermodali, T.O. Delta è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica: trasporto, stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo.

I sistemi innovativi dedicati alle specificità di ciascun cliente, fanno di T.O. Delta il partner logistico ideale per l'operatore che desidera migliorare i propri risultati.



T.O. DELTA

T.O. Delta spa Terminal Operator

Piazza Casali 1, 34134 Trieste, Italy
tel. / fax +39 040 6702 200 / 222
info@todelta.it – www.todelta.it