



Associazione Porti Italiani



Rassegna Stampa

Speciale:

**Transport Logistic
Monaco di Baviera 2015**

La Cina finanzierà le aziende che scelgono la Via della Seta / FOCUS

Monaco - La Russia che spinta dalla crisi e dall'embargo europeo guarda sempre più a Oriente, il disgelo tra Occidente e Iran, le repubbliche dell'Asia centrale che promettono il boom grazie a gas e petrolio.

ALBERTO QUARATI, INVIATO - MAGGIO 06, 2015



Monaco - La Russia che spinta dalla crisi e dall'embargo europeo guarda sempre più a Oriente, il disgelo tra Occidente e Iran, le repubbliche dell'Asia centrale che promettono il boom grazie a gas e petrolio. Con il Medio Oriente a pezzi, la Via della Seta sta rapidamente passando da impresa per pochi avventurieri alla promessa della logistica del futuro. **Al Transport Logistic di Monaco, la più grande esposizione mondiale del settore, tutti gli occhi sono puntati sul lungo corridoio che va da Pechino e Shanghai all'Europa centrale, passando per i vari "stan" dell'Asia centrale, l'Iran o il Mar Caspio, la Turchia oppure il Caucaso.**

Il grande motore di tutto è come sempre la Cina, che dopo aver fondato l'Aiib, la banca per lo sviluppo delle infrastrutture - che concentra il business in Asia centrale - ora passerà a incentivare direttamente le imprese del Dragone a utilizzare la via di terra per il trasporto delle merci verso Occidente. Lo ha anticipato a Monaco Yan Hua, direttore del dipartimento Servizi alle imprese della Cipa, **l'agenzia di promozione del ministero del Commercio cinese, specificando che «i dettagli saranno resi noti nei prossimi giorni dal governo».**

Un ulteriore passo avanti per una soluzione logistica indubbiamente di nicchia, ma che intanto oggi - pur tra difficoltà strutturali, politiche e burocratiche - conta otto linee regolari tra l'area di Shanghai, quella di Pechino, la Cina centrale e gli interporti di Lipsia, Duisburg, Amburgo, Lodz, Varsavia e Brest in Bielorussia, come spiegato da Jens Grafer, responsabile Affari istituzionali della Deutsche Bahn. Sulla Via della Seta infatti i prodotti che viaggiano sono cinesi, ma chi la trasporta sono perlopiù aziende europee, anche se proprio ieri **si è registrato l'interesse a scendere in campo da parte di Sinotrans, sinora operatore cinese preminentemente regionale.**

Questo perché, spiega Rainer Mertel, amministratore delegato di KombiConsult, la Cina sta procedendo «nel processo di urbanizzazione delle sue aree più occidentali. Un processo lungo, che come sappiamo non è esente da tensioni etniche e politiche, ma che è un dato di fatto». E come nel Far West americano, è ancora una volta la ferrovia a segnare questo processo. Tuttavia, avverte Mertel, non bisogna lasciarsi ingannare dai numeri. In termini di volumi, difficilmente la Via della Seta potrà mai competere con la navigazione oceanica: nel 2014 dall'Asia all'Europa hanno viaggiato 21 milioni di teu, di cui 10 solo sulla Cina. **Nello stesso periodo, tra questo Paese e l'Europa sono transitati su ferro 100 mila teu, di cui 30 mila sulla Cina.** «Insomma - conclude Mertel - il treno ha portato in un anno quello che le navi portano in due giorni». Tuttavia, i tempi ferroviari sono ormai metà di quelli marittimi: 17-25 giorni contro 30-45. Un notebook, fa notare Grafer, viaggia dalla Cina alla Germania in 22 giorni

a con 3,8 dollari, contro gli 1,9 ma per 38 giorni necessari con la nave. Insomma, se si riuscisse ad aumentare la frequenza, superando i nodi doganali tra i 16 Paesi coinvolti sull'asse (e dove le diplomazie in silenzio si stanno muovendo) la Via della Seta potrebbe fare concorrenza sul trasporto delle merci ad alto valore aggiunto, essendo che oggi un container da 40 piedi su treno costa fra 6.000 e 10 mila dollari contro - sempre sulla rotta Est - Ovest - tra 1.500 e 3.500 euro. Il pay off per la merce trasportata, ragiona Mertel, si aggira tra 1,5 e 1,8 milioni di dollari: «I prodotti italiani si prestano bene molto bene a questa modalità».

La chiave di lettura sul lungo termine riguarda i Paesi dell'Asia centrale: una vera rivalità con lo shipping - è emerso dall'incontro promosso da Cipa e Logistics Alliance Germany - si avrebbe solo se gli "stan" riuscissero a trasformarsi in centri di consumo e smistamento, proprio come sono oggi Germania e Paesi alpini in Europa. La vastità e la scarsità della loro popolazione **rimangono però il grande ostacolo con cui fare i conti. Per ora, ad allargare la via la Via della Seta c'è solo il nuovo West di Pechino.**

ANSA > Mare > Porti e Logistica > Porti: Seehofer (Baviera), Trieste più vicina di Amburgo

Porti: Seehofer (Baviera), Trieste più vicina di Amburgo

Entro l'anno intesa con Fvg per sviluppo scalo e collaborazioni

06 maggio, 19:34

Tweet

Indietro

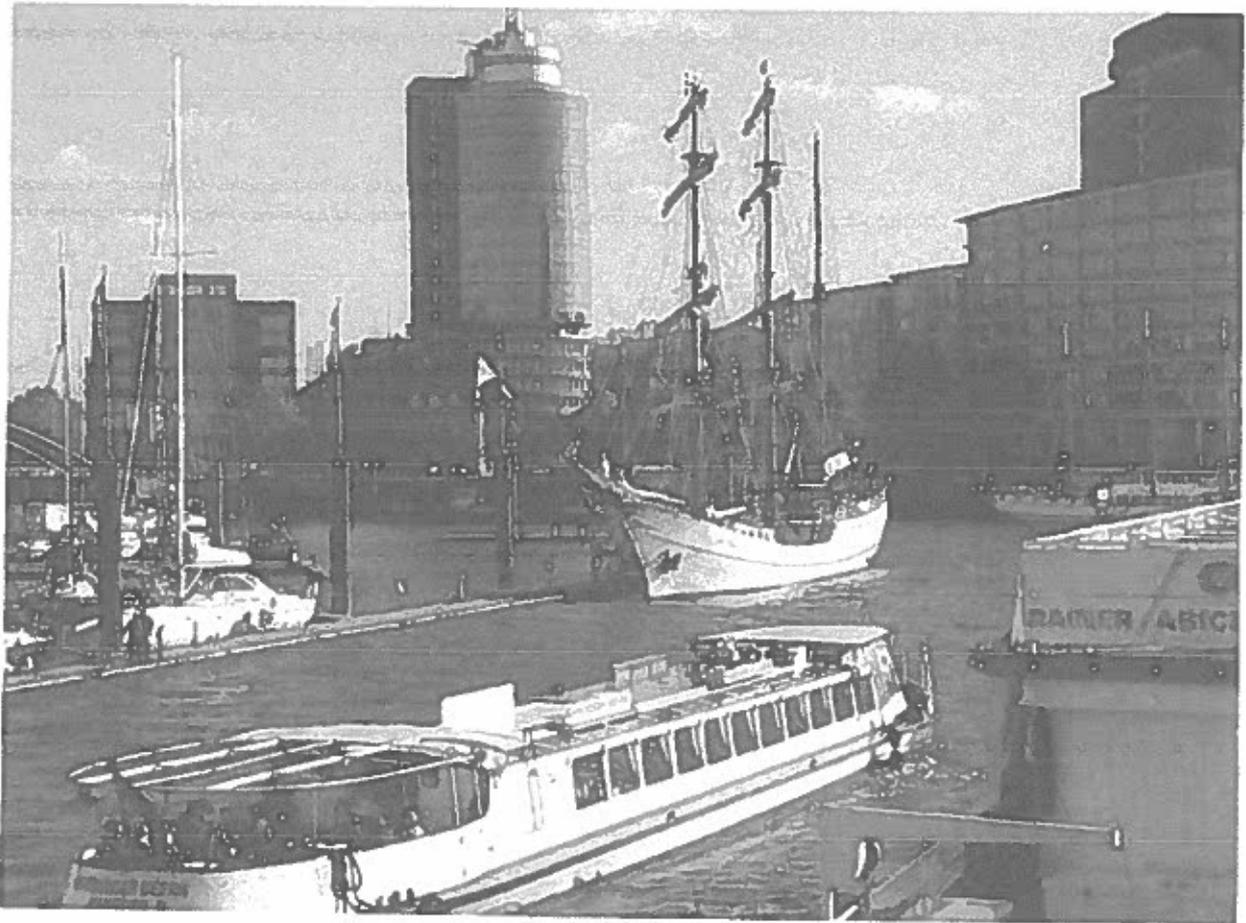
Stampa

Invia

Scrivi alla redazione

Suggerisci ()

1 di 1



Il porto di Amburgo

(ANSA) - TRIESTE, 6 MAG - Il Porto di Trieste "per la Baviera è più vicino di Amburgo". Così il presidente della Baviera, Horst Lorenz Seehofer, sintetizza l'interesse della regione tedesca per lo scalo giuliano. Seehofer lo ha detto all'incontro con la presidente del Fvg, Debora Serracchiani, oggi nella Cancelleria di Stato. Interesse che porterà alla firma di un' intesa tra Fvg e Baviera entro il 2015, a Trieste, per una collaborazione nei settori trasporti, ricerca e cultura, e che avrà come punto cardine lo sviluppo del Porto di Trieste. Lo hanno deciso a Monaco di Baviera i presidenti delle due regioni, avviando subito un confronto bilaterale con un 'forum' tra esperti delle due amministrazioni. E' il primo incontro ufficiale fra presidente della Baviera e uno di Regione italiana in Cancelleria.

Parallelamente, le relazioni, che entrambi i presidenti hanno definito "di grande interesse", potranno svilupparsi nei settori innovazione tecnologica e agroalimentare. Considerata la presenza sia in Friuli Venezia Giulia che in Baviera di numerosi e qualificati centri di ricerca e istituzioni scientifiche, è in sostanza l'innovazione tecnologica, finalizzata alla crescita economica, uno dei pilastri sui quali Serracchiani e Seehofer intendono concretizzare la cooperazione. Da entrambi le parti attenzione è anche posta per l'agricoltura. Seehofer ha inoltre affrontato il tema dell'immigrazione, manifestando

l'intenzione del Governo bavarese a fare la sua parte. Il presidente Seehofer sarà in Italia a metà maggio, per incontrare a Roma il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, e i ministri Padovan e Gentiloni. (ANSA).

Porti

06/05/15 17:28

Serracchiani: "La riforma portuale non sarà solo una mano di bianco"

La presidente della Regione Friuli era al Transport Logistic per supportare le aziende locali di trasporti e logistica nel loro processo di internazionalizzazione



"Siamo molto vicini alla riforma dei porti, arriverà in poco tempo e non sarà una mano di bianco". Parola di Debora Serracchiani, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia e responsabile infrastrutture del Partito Democratico, intercettata alla fiera Transport Logistic in corso a Monaco di Baviera. "Il ministro Delrio sta portando avanti il percorso avviato dal suo predecessore e posso dire che il comparto dovrà aspettarsi qualcosa di importante. Dopo 20 anni di legge 84/94 c'è grande necessità di rinnovamento".

A Monaco la Serracchiani ha avuto un incontro anche con il presidente della Regione Baviera con cui ha parlato di trasporti, logistica e portualità: "Ci siamo confrontati su vari temi di attualità' e posso confermare che il sud della Germania è convinto che l'Italia, e in particolare Trieste, rappresenti la naturale e prioritaria via d'accesso al mare per i traffici di merci con origine o destinazione la Germania. Quello che chiedono, però, è ancora più servizi ferroviari, semplificazioni e certezza delle regole". Da parte

sua Seehofer ha confermato senza mezzi termini l'interesse per il porto di Trieste, che "per la Baviera - ha detto - è più vicino di Amburgo". L'intesa tra FVG e regione bavarese porterà alla firma di un accordo per una collaborazione nei settori trasporti, ricerca e cultura, che avrà come punto cardine proprio lo sviluppo del Porto di Trieste.

Sulla sua presenza al Transport Logistic al fianco delle imprese friulane, Debora Serracchiani ha sottolineato infine: "Sono a Monaco per dare il necessario supporto istituzionale alle aziende triestine e del Friuli perché credo sia compito della Regione accompagnare le realtà aziendali del porto e della logistica nel loro processo di internazionalizzazione".

Porti

06/05/15 18:11

Perché preferire il 'Southern Range'

I porti liguri presentano al Transport Logistic di Monaco i propri punti di forza e lanciano la sfida agli scali del nord Europa



Investimenti per oltre due miliardi e duecento milioni di euro, informatizzazione avanzata, pace sociale, intermodalità: sono i principali punti di forza che i porti liguri sono in grado di offrire a caricatori e spedizionieri del centro Europa.

Lo hanno spiegato oggi i presidenti delle Autorità Portuali di Genova, La Spezia e Savona insieme a una rappresentanza di terminalisti liguri, durante la tavola rotonda "Liguran Ports: the Southern Gateway to the European market", moderata dal giornalista di Ship2Shore Nicola Capuzzo e svoltasi nello spazio dei Ligurian Ports alla fiera Transport Logistic di Monaco, in corso in questi giorni.

Luigi Merlo, presidente uscente della port authority del capoluogo ligure, ha descritto lo scalo di Genova - destinatario di finanziamenti per circa 1 miliardo e 100 milioni di euro - come "un porto multifunzione e multi merce, che ha raccolto la grande sfida dello sviluppo e che oggi si candida a diventare il gateway privilegiato per la merce diretta in Europa", nonché una delle "eccellenze portuali europee sia in termini di

strutture che di efficienza". Gli operatori incontrati alla fiera, ha aggiunto, hanno già manifestato un forte interesse per il nuovo piano regolatore portuale e per il progetto del Blue Print di Renzo Piano.

Dal canto suo, Forcieri si è detto convinto che il divario tra porti della sponda sud del Mediterraneo e quelli del Northern Range possa ormai essere colmato, e ha ricordato i progressi di La Spezia grazie a processi di informatizzazione all'avanguardia, introduzione del preclearing, dimezzamento del dwell time, potenziamento dell'intermodalità, competitività sui costi, pace sindacale e la coesione sociale "365 giorni l'anno".

Gian Luigi Miazza, sottolineando i punti di forza di Savona, ha citato "i profondi fondali, linee ferroviarie verso l'hinterland con buoni margini di capacità e spazi retroportuali disponibili per attività di logistica" e naturalmente il progetto della piattaforma multipurpose a Vado Ligure, "un terminal container a completamento dell'offerta disponibile per le grandi navi e proiettato verso il mercato del sud Europa attraverso un servizio ferroviario indipendente", che secondo uno studio del gruppo Clas porterà sul territorio circa 1 miliardo di euro in introiti per le imprese e la popolazione.

La parola è passata poi ai rappresentanti dei terminalisti. Marco Simonetti, nelle vesti di vicepresidente di Assiterminal, ha affermato: "Le nostre imprese sono già in grado di proporre soluzioni competitive e complete che rispondono pienamente alle richieste delle merci che provengono dal centro e nord Europa e che propongono un efficace ed efficiente door to door", mentre Alessandro Laghezza (presidente degli spedizionieri di La Spezia) ha ribadito: "Come spedizionieri siamo pronti a fare nostra parte come abbiamo già fatto in passato, adottando per primi le procedure innovative come il manifesto elettronico, le procedure domiciliate in porto e il preclearing". Alessandro Piccardo (consigliere Assiterminal), ha sottolineato il ruolo chiave già ricoperto da Savona per quel che riguarda il traffico di frutta: "Da Vado serviamo già tutta Europa perché il 7%

della frutta esportata va in Francia, il 14% in Est Europa (Romania, Bulgaria, Bosnia, Croazia, Polonia, Ucraina, ecc). Auspicherei una maggiore integrazione con le ferrovie per aggredire maggiormente il mercato svizzero potenzialmente molto ricettivo."

Porti liguri: a Monaco di Baviera per promuovere porti del Mediterraneo tra spedizionieri del centro Europa

Author : red

Date : 6 maggio 2015



(FERPRESS) – Monaco di Baviera, 6 MAG – Spiegare e promuovere l'alternativa dei porti affacciati sul Mediterraneo per quei caricatori e spedizionieri del centro Europa che ancora oggi prediligono gli scali del NorthernRange, nonostante le evidenti difficoltà riscontrate negli ultimi anni, tra cui la congestione dei maggiori porti. Questo l'obiettivo della tavola rotonda, moderata dal giornalista Nicola Capuzzo, che si è tenuta stamani presso lo stand dei porti liguri che partecipano al Transport Logistics di Monaco di Baviera.

I presidenti delle tre Autorità Portuali liguri, Luigi Merlo (Ge), Gianluigi Miazza (SV) e Lorenzo Forcieri (SP) hanno presentato le caratteristiche del sistema portuale e logistico ligure, i dati relativi ai traffici complessivi, i punti di forza e le efficienze dei tre scali.

Miazza, Forcieri e Merlo hanno illustrato le prospettive dei tre porti liguri che possono contare su un cospicuo pacchetto di investimenti pari a oltre due miliardi e duecento milioni di euro, in corso di realizzazione e di autorizzazione: Savona ha in cantiere opere per 800 milioni, Genova per circa 1 miliardo e 100 milioni e Spezia per oltre 400 milioni.

“Il Porto di Genova – ha detto Luigi Merlo – si presenta oggi al mercato internazionale della logistica come una delle eccellenze portuali europee sia in termini di strutture che di efficienza. Un porto multifunzione e multimerce che ha raccolto la grande sfida dello sviluppo e che oggi si candida a diventare il gateway privilegiato per la merce diretta in Europa. Ho riscontrato un grande interesse degli operatori anche per il nostro nuovo piano regolatore portuale e per il progetto del Blue Print di Renzo Piano”.

“E' giunto il momento di rompere vecchi schemi e pregiudizi sul nostro Paese e sul nostro sistema portuale. Ormai – ha dichiarato Lorenzo Forcieri – non ci sono più ragioni perché i porti della sponda sud del Mediterraneo, e quello della Spezia in particolare, non possano essere scelti come porte di accesso ai mercati del Centro Europa.

Siamo all'avanguardia nei processi di informatizzazione, con il preclearing abbiamo dimezzato il del time, abbiamo potenziato l'intermodalità e siamo competitivi con i costi. Grazie alla pace sindacale ed alla coesione sociale che regnano sulle banchine lavoriamo 365 giorni l'anno... E' quindi possibile riequilibrare il divario tra nord e sud Europa, almeno in termini di traffici portuali. E' questo l'obiettivo, nostro e dell'intero Paese, per cui stiamo lavorando, e i risultati cominciano a vedersi”.

“Le strategie di sviluppo seguite dall'Autorità portuale di Savona – ha detto Gian Luigi Miazza – in questi anni hanno in qualche modo precorso i tempi, mettendo in atto iniziative per valorizzare i punti di forza dello scalo e del territorio circostante; oltre i profondi fondali, linee ferroviarie verso l'hinterland con buoni margini di capacità e spazi retroportuali disponibili per attività di logistica.

Così si inserisce il progetto della piattaforma multipurpose a Vado Ligure, un terminal container a completamento dell'offerta disponibile per le grandi navi e proiettato verso il mercato del sud Europa attraverso un servizio ferroviario indipendente. L'analisi costi benefici recentemente sviluppata dal gruppo Clas ha quantificato i vantaggi economici per popolazione e imprese pari a circa 1 miliardo di euro e in circa 465 milioni di euro i benefici ambientali e climatici".

I rappresentanti dei terminalisti hanno evidenziato gli sforzi compiuti dagli operatori per essere pronti a cogliere le sfide del futuro dei mercati internazionali e in che direzione stanno andando gli investimenti per potenziare l'offerta dei terminal nei tre porti di Genova, Savona, La Spezia.

"Cambiamo finalmente verso all'Europa. "Changeyourpoint of view" è il nostro slogan. Dobbiamo smetterla di piangerci addosso, porre la verità al centro e lottare contro le mistificazioni consci dei nostri limiti ma anche dei nostri pregi. Le nostre imprese – ha detto Marco Simonetti – sono già in grado di proporre soluzioni competitive e complete che rispondono pienamente alle richieste delle merci che provengono dal centro e nord Europa e che propongono un efficace ed efficiente door to door".

Importante è stato il punto di vista degli spedizionieri liguri, rappresentati da Alessandro Laghezza, e dei terminalisti, rappresentati da Marco Simonetti ed Alessandro Piccardo, rispettivamente vice presidente e consigliere di Assiterminal.

Partendo dalla convinzione che sia possibile recuperare traffici sui porti liguri per quasi un milione di container dal NorthernRange, Laghezza ha sottolineato i punti di forza del sistema portuale rappresentato dai tre porti liguri che hanno recuperato il gap nei confronti dei porti del Nord Europa in termini di efficienza e competitività.

Alessandro Laghezza:"Come spedizionieri siamo pronti a fare nostra parte come abbiamo già fatto in passato, adottando per primi le procedure innovative come il manifesto elettronico, le procedure domiciliate in porto e il preclearing".

Alessandro Piccardo: "Per quel che riguarda il traffico della frutta, da Vado serviamo già tutta Europa perché il 7 per cento della frutta esportata va in Francia, il 14 per cento in Est Europa (Romania, Bulgaria, Bosnia, Croazia, Polonia, Ucraina, ecc). Auspicherei una maggiore integrazione con le ferrovie per aggredire maggiormente il mercato svizzero potenzialmente molto ricettivo".

(ANSA) - GENOVA, 6 MAG - Il sistema portuale ligure si è presentato oggi al Transport Logistic in corso a Monaco di Baviera quale valida alternativa per i caricatori e spedizionieri del centro Europa che ancora oggi prediligono gli scali del Northern Range. L'occasione è stata fornita dalla tavola rotonda dal titolo "The Southern Gateway to the European market" tenutasi presso lo stand dei porti liguri e moderato dal giornalista Nicola Capuzzo.

I presidenti delle tre Autorità Portuali liguri, Luigi Merlo (Genova), Gianluigi Miazza (Savona) e Lorenzo Forcieri (La Spezia) hanno presentato le caratteristiche del sistema portuale e logistico ligure, i dati relativi ai traffici complessivi, i punti di forza e le efficienze dei tre scali. Miazza, Forcieri e Merlo hanno illustrato le prospettive dei tre porti liguri che possono contare su un cospicuo pacchetto di investimenti pari a oltre due miliardi e duecento milioni di euro, in corso di realizzazione e di autorizzazione: Savona ha in cantiere opere per 800 milioni, Genova per circa 1 miliardo e 100 milioni e Spezia per oltre 400 milioni.

"Il Porto di Genova - ha sottolineato Luigi Merlo - si presenta oggi al mercato internazionale della logistica come una delle eccellenze portuali europee sia in termini di strutture che di efficienza. Un porto multifunzione e multimerce che ha raccolto la grande sfida dello sviluppo e che oggi si candida a diventare il gateway privilegiato per la merce diretta in Europa. Ho riscontrato un grande interesse degli operatori anche per il nostro nuovo piano regolatore portuale e per il progetto del Blue Print di Renzo Piano".

Lorenzo Forcieri ha affermato che "è" giunto il momento di rompere vecchi schemi e pregiudizi sul nostro Paese e sul nostro sistema portuale. Ormai non ci sono più ragioni perché i porti della sponda sud del Mediterraneo, e quello della Spezia in particolare, non possano essere scelti come porte di accesso ai mercati del Centro Europa". "Siamo all'avanguardia - ha aggiunto - nei processi di informatizzazione, con il preclearing abbiamo dimezzato il dwell time, abbiamo potenziato l'intermodalità e siamo competitivi con i costi. Grazie alla pace sindacale ed alla coesione sociale che regnano sulle banchine lavoriamo 365 giorni l'anno... E' quindi possibile riequilibrare il divario tra nord e sud Europa, almeno in termini di traffici portuali. E' questo l'obiettivo, nostro e dell'intero Paese, per cui stiamo lavorando, e i risultati cominciano a vedersi".

"Le strategie di sviluppo seguite dall'Autorità portuale di Savona in questi anni - ha spiegato Gian Luigi Miazza - hanno in qualche modo precorso i tempi, mettendo in atto iniziative per valorizzare i punti di forza dello scalo e del territorio circostante; oltre i profondi fondali, linee ferroviarie verso l'hinterland con buoni margini di capacità e spazi retroportuali disponibili per attività di logistica. Così si inserisce il progetto della piattaforma multipurpose a Vado Ligure, un terminal container a completamento dell'offerta disponibile per le grandi navi e proiettato verso il mercato del sud Europa attraverso un servizio ferroviario indipendente. L'analisi costi benefici recentemente sviluppata dal gruppo Clas ha quantificato i vantaggi economici per popolazione e imprese pari a circa 1 miliardo di euro e in circa 465 milioni di euro i benefici ambientali e climatici".

Importante è stato il punto di vista degli spedizionieri liguri, rappresentati da

Alessandro Laghezza, e dei terminalisti, rappresentati da Marco Simonetti ed Alessandro Piccardo, rispettivamente vice presidente e consigliere di Assiterminal. Partendo dalla convinzione che sia possibile recuperare traffici sui porti liguri per quasi un milione di container dal NorthernRange, Laghezza ha sottolineato i punti di forza del sistema portuale rappresentato dai tre porti liguri che hanno recuperato il gap nei confronti dei porti del Nord Europa in termini di efficienza e competitività. (ANSA).

Shipowners

Autostrade del mare, La Spezia punta alle rotte transatlantiche

Monaco - Il porto della Spezia sta lavorando per trasferire il programma WiderMos al di fuori del Mar Mediterraneo.

Alberto Quarati, inviato - maggio 06, 2015

Tweet

8+1 0

NEXT PREV



TAG

Shipowners - Shipowners - Ports - Short Sea - Intermodal and Logistics - Regulation

Monaco - Il porto della Spezia sta lavorando per trasferire il programma WiderMos al di fuori del Mar Mediterraneo. Lo spiega al **Secolo XIX- the MediTelegraph** il presidente dell'Autorità portuale, **Lorenzo Forcieri**. La Spezia, unico scalo italiano capofila di un progetto di Autostrade del Mare, ha già preso contatto con gli scali di Fortaleza in Brasile e con l'Authority del New Jersey per cooperare e realizzare una lunga autostrada del mare attraverso l'Atlantico. «L'obiettivo - spiega Forcieri - è quello di attivare tutta una serie di sistemi software in grado di velocizzare la catena logistica, in linea con il programma WiderMos. Su questa iniziativa, stiamo interpellando la Dg Move europea, per capire se la Commissione europea è interessata al progetto ed è disponibile a seguirci».

Proprio su WiderMos, oggi il porto della Spezia organizza una conferenza al **Transport Logistic di Monaco di Baviera**, la più grande esposizione mondiale della logistica: tema, il miglioramento delle connessioni tra i vari tipi di modalità di trasporto. Tra i relatori le Authority Barcellona, Tarragona, Trieste e Lexioes, l'Agenzia delle Dogane, colossi della logistica come Efe e Contship, e altri big del settore in Germania. Con un porto focalizzato sull'intermodalità, Forcieri non nega il suo interesse per i traghetti: «Con le crociere possiamo dire di essere stati il primo scalo che ha attirato traffici prima ancora di avere l'infrastruttura. Per i traghetti è

essenziale il completamento del terzo bacino, ma mai dire mai. Se un operatore, come ad esempio Grimaldi che oggi ha aperto una linea a Venezia, si facesse avanti, certamente non diremmo di no».

Interporto di Bologna: dal 5 all'8 maggio al Transport Logistic 2015 di Monaco di Baviera

Author : com

Date : 6 maggio 2015



(FERPRESS) – Bologna, 6 MAG – “E’ in corso al quartiere Fieristico di Monaco di Baviera la diciannovesima edizione di Transport Logistic, il più grande salone internazionale di logistica, mobilità, IT e supply chain. L’Interporto di Bologna – si apprende da una nota – è presente, insieme al sistema logistico regionale dell’Emilia Romagna (Cargo Fer srl, CE.P.I.M Centro Padano Interscambio Merci Spa, Dinazzano Po Spa, Autorità Portuale di Ravenna, HIL- Hubs Intermodali e Logistici, Terminal Rubiera srl, con il coordinamento della Regione Emilia Romagna e la consulenza della Fondazione Istituto sui Trasporti e Logistica ITL), a questo importante evento dedicato a tutti gli aspetti del trasporto di merci su strada e ferrovia, via acqua e via aria, nonché alla gestione e mobilità dell’intera filiera produttiva”.

“Sono presenti – precisa il comunicato dell’Interporto di Bologna – oltre 2000 imprese provenienti da tutto il mondo che si sono date appuntamento a questo importante Salone.

L’Interporto di Bologna presenta la piattaforma logistica che ad oggi conta già oltre 120 aziende insediate ed operative, con collegamenti ferroviari, stradali, marittimi e via aereo con tutte le principali destinazioni nazionali ed europee”.

“L’obiettivo è di favorire l’insediamento di nuovi operatori logistici nella struttura di Bentivoglio dove è aperto un nuovo cantiere per la realizzazione di un magazzino di oltre 10.000 mq. destinato ad un importante operatore e dove, nella seconda metà dell’anno, partirà un nuovo cantiere per ulteriori 15.000 mq di superficie destinati alla logistica.

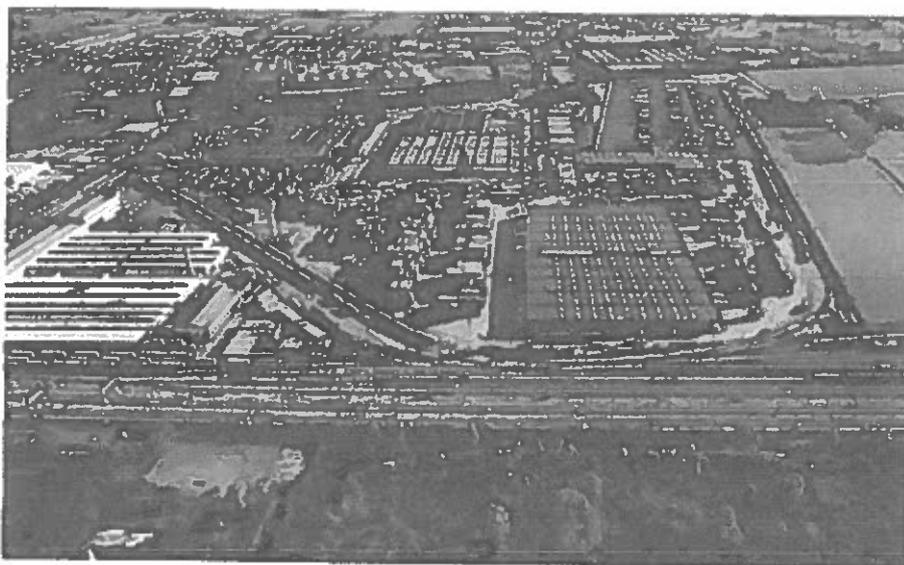
La presenza congiunta con le altre principali infrastrutture della Regione rafforza la visione di un sistema territoriale integrato in grado di offrire una proposta forte agli investitori e agli operatori che scelgono di insediarsi in Emilia-Romagna.

Collaborazione e non solo Competizione – conclude la nota – è la parola d’ordine a Monaco per Interporto Bologna”.

L'appello tedesco ai porti italiani

Monaco - Le principali associazioni della logistica cercano alleati: «Ci serve uno sbocco sul Mediterraneo, collaboriamo».

DAL NOSTRO INVIATO ALBERTO QUARATI - MAGGIO 07, 2015



Monaco - La Baviera cerca alleanze in Italia, e questa volta la conferma arriva direttamente dai colossi logistici del settore, rappresentati da Lbt e Lbs (i corrispondenti di Assologistica e Fedespedi), le due associazioni più importanti di questo Lander, cavallo da tiro dell'industria tedesca e chimera dei porti italiani, che da sempre sognano di sottrarre una parte dei traffici di quest'area, appannaggio quasi totale delle banchine nord-europee. "Banchine che tuttavia sono a 800 chilometri da qui, quelli italiani a 400. I container che arrivano e partono dalla Baviera all'Estremo Oriente guadagnano almeno quattro giorni di tempo, se movimentati nei porti nei porti italiani" spiegano **Sebastian Lechner (Lbt) e Andreas Hilden (Lbs)**. L'endorsement è dei migliori, ma il credito di fiducia che viene concesso all'Italia dalla Baviera non può essere sciupato, perché questa regione non aspetta, come spiegano i due manager tedeschi alla WiderMos Conference organizzata a Monaco di Baviera dall'Autorità portuale della Spezia. **Lechner e Hilden** spiegano bene i motivi per

cui oggi La Spezia, Trieste, Venezia o Genova non possono essere privilegiate: non solo i limiti fisici delle infrastrutture, ma anche quelli geo-politici: "Austria e Svizzera, spiega Lechner, hanno da più di 20 anni politiche ambientali contro cui è difficile poter eccepire: non vogliono i camion, dunque l'unico mezzo per attraversarle è il treno". Da qui il lavoro portato avanti dall'Italia con **WiderMos**, il programma dell'Unione europea guidato dall'Autorità portuale della Spezia per velocizzare la catena logistica della merce migliorando le connessioni e la comunicazione nei vari passaggi della catena logistica, all'interno delle reti Ten-T. La conferenza di Monaco, moderata dal Secolo XIX-*The MediTelegraph*, è proprio il momento per fare il punto sulla situazione di WiderMos e i risultati raggiunti. **Come spiega Federica Montaresi, responsabile del progetto, oggi i corridoi ferroviari con Melzo sono diventati una realtà operativa, e il prossimo passaggio sarà il corridoio La Spezia-Padova.** Il programma è già un realtà sulle tratte ferroviarie operate da Kombiverkehr in Germania, tra i porti di Kiel e Amburgo con l'intera rete logistica tedesca, e proprio questo è un ulteriore elemento di sfida all'Italia in una possibile contesa per il traffico bavarese, che appunto non aspetta. Tuttavia, ma fiducia c'è: "Sono numerose le strutture con cui oggi la Baviera lavora molto - dice **Hilden** -: gli interporti di Melzo e Verona ad esempio. Ma abbiamo bisogno di regole omogenee. Ed è sbagliato pensare che la Germania sia il modello da seguire. Noi non siamo nella posizione di insegnare niente a nessuno. Possiamo offrire un pezzo della soluzione, ma questo Paese non può considerarsi un'isola. Siamo l'Europa, e la chiave per rendere omogeneo il linguaggio della logistica, delle dogane, dei singoli Paesi deve per forza di cose arrivare da Bruxelles". Tuttavia, le resistenze sono ancora numerose. **Sebastiano Grasso**, vicepresidente di Contship Italia, ha ricordato le difficoltà e le resistenze incontrate proprio alla Spezia nell'applicazione dei corridoi doganali, mentre Zeno D'Agostino, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste, ha sottolineato che spesso le resistenze arrivano proprio dai porti e da certe frange delle comunità portuali italiane, troppo spesso ancorate a posizioni di

rendita. Nel contesto delle Autostrade del Mare, sono 47 i progetti attualmente in corso in Europa, per un valore complessivo di 417,9 milioni di euro provenienti, provenienti dal programma Ten-T. La Spezia è l'unico porto italiano capofila di uno di questi progetti.

LOGISTICA » LA FIERA A MONACO DI BAVIERA

«Trieste primo porto di tutta la Germania»

Serracchiani lancia la candidatura dopo l'incontro col primo ministro bavarese
Relazioni pronte a svilupparsi nel segno dell'innovazione e dell'agroalimentare

di **Silvio Maranzana**

► INVIATO A MONACO DI BAVIERA

«Trieste si candida a diventare il primo porto non della Baviera, ma di tutta la Germania». Lo afferma la governatrice Debora Serracchiani arrivando in anticipo rispetto agli appuntamenti previsti al Transport logistic di Monaco, manifestazione leader al mondo nel settore della logistica e dei trasporti. È reduce dall'incontro con il primo ministro bavarese Horst Lorenz Seehofer. «Sono stata il primo presidente di una regione italiana - sottolinea - a incontrarlo». Allo stand del Napa, l'associazione dei porti del Nord Adriatico, i rappresentanti di Capodistria hanno appena sottolineato come sia lo scalo sloveno ad essere il primo porto dell'Austria oltre che della Slovacchia, a quello del Friuli Venezia Giulia dove sono rappresentati porti, interporti, terminalisti e spedizionieri della regione, Antonio Gurrieri dirigente dell'Authority ha rivelato che per quanto riguarda l'intera nazione tedesca, Trieste è già al terzo posto, ma abbondantemente preceduta da Amburgo e Bremerhaven.

«Seehofer vorrà a Trieste entro la fine dell'anno - annuncia Serracchiani - e li sottoscriviamo un Protocollo d'intesa tra Friuli Venezia Giulia e Baviera che sarà focalizzato su tre punti: lo sviluppo dei traffici intermodali attraverso il porto di Trieste, lo scambio di conoscenza nell'ambito della formazione professionale dato che loro hanno un sistema particolarmente efficace e innovativo di collegamento tra mondo della scuola e mondo del lavoro, l'innovazione tecnologica con possibili collaborazioni tra i cluster e i rispettivi centri di ricerca».

Nel corso dell'incontro con il presidente della Baviera, Serrac-



In senso orario, da destra: il Molo Settimo del porto di Trieste; la governatrice Debora Serracchiani e il commissario Apt Zeno D'Agostino a Monaco di Baviera; altre due immagini della fiera Transport logistic

chiani ha ricordato come da una decina d'anni sia stato avviato un progetto per lo sviluppo e l'implementazione dei collegamenti ferroviari da Trieste verso il Sud Germania, con Monaco quale hub principale di riferimento. Attualmente i servizi dedicati al trasporto dei contenitori hanno raggiunto una frequenza di cinque treni a/r a settimana, mentre per il trasporto delle

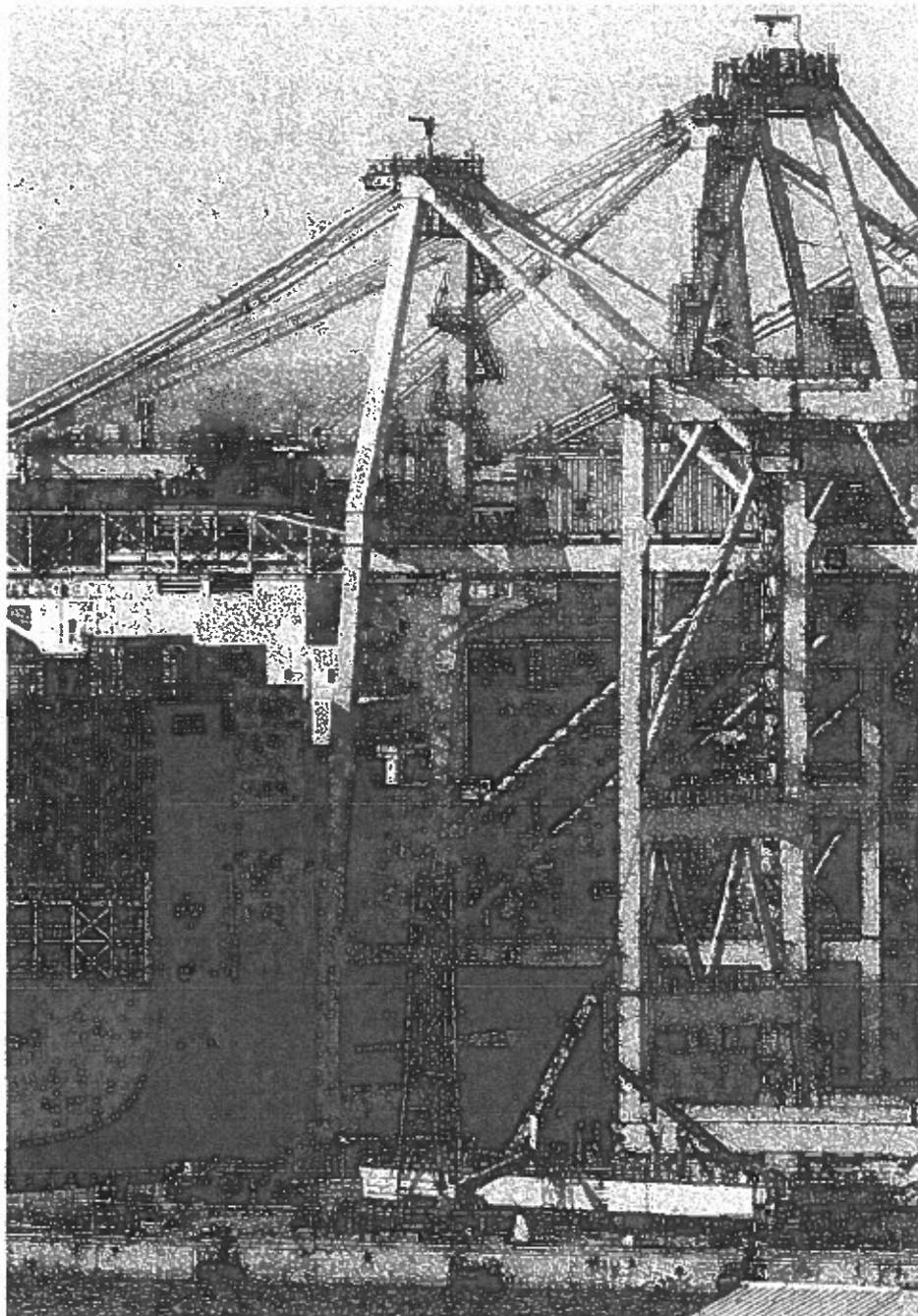
altre unità di carico intermodale (scmirimorchi e casse mobili), che riguardano l'interscambio commerciale Germania-Turchia, l'intensità dei servizi regolari programmati ha raggiunto i 24 treni a/r a settimana, con collegamenti diretti su Monaco, Colonia, Ludwigshafen e Francoforte. «Sulla scorta dell'esperienza maturata nei servizi intermodali e tenuto conto dei dati com-

merciali ed operativi, puntiamo - ha spiegato Serracchiani - a sviluppare la collaborazione tra Baviera e Friuli Venezia Giulia, nonché tra società di gestione e imprenditori italiani e tedeschi, per incrementare l'interscambio commerciale d'oltremare attraverso la via adriatica. Una prospettiva che assume un particolare rilievo anche dal punto di vista del contenimento dell'im-

patto ambientale, grazie alla significativa riduzione dei percorsi via mare e via gomma».

La cooperazione prevede dunque il rafforzamento del ruolo del porto di Trieste, «che per la Baviera è più vicino di Amburgo», ha detto Seehofer, e dei collegamenti intermodali con la capitale bavarese. Parallelamente le relazioni potranno svilupparsi nei settori dell'innovazione tecnologica e nell'agroalimentare. Considerata la presenza sia in Friuli Venezia Giulia che in Baviera di numerosi e qualificati centri di ricerca e istituzioni scientifiche, è in sostanza l'innovazione tecnologica, finalizzata alla crescita economica, uno dei pilastri sui quali Serracchiani e Seehofer intendono concretizzare la cooperazione. «Guardiamo con grande interesse - ha detto in proposito la presidente - ai cluster bavaresi dell'innovazione, così come più in generale al modello tedesco di istruzione e formazione professionale, strettamente connesso alle realtà produttive». Comune attenzione anche per l'agricoltura: «Siamo la regione capofila, in Italia, nel settore della ricerca e dello sviluppo per l'agroalimentare nell'ambito di Expo 2015», ha ricordato Serracchiani. Nel corso del colloquio il presidente Seehofer ha affrontato anche il tema dell'immigrazione, manifestando l'intenzione del Governo bavarese a fare la sua parte. «Si tratta - ha commentato Serracchiani - di un forte segnale politico, in quanto sentiamo questo problema come europeo e di certo non solo italiano».

© F. PIZZOLI / EPIC/214



Alpe Adria dialoga con le ferrovie polacche

Ipotesi di collegamento fra Molo Settimo e Katowice. Colloqui riservati per il commissario D'Agostino

MONACO DI BAVIERA

Il commissario dell'Autorità portuale di Trieste Zeno D'Agostino presenzia al Transport Logistic in tutte le giornate di apertura della rassegna e conduce una serie di colloqui che restano coperti da riservatezza. Piccole delegazioni e singoli operatori si fermano allo stand del Friuli Venezia Giulia a chiedere informazioni nel tentativo di scoprire buone opportunità. Ieri pomeriggio si è svolto l'incontro tra l'amministratore delegato di Alpe Adria Antonio Gurrieri e i rappresentanti delle

ferrovie polacche per allestire un collegamento ferroviario tra il Molo Settimo e l'interporto di Katowice. D'Agostino si è soffermato sullo sviluppo infrastrutturale dello scalo triestino, ma anche sulle opportunità offerte dalla rotta nordadriatica rispetto a quella dei porti del Nord Europa nel corso del breve convegno che si è svolto allo stand del Napa dove il presidente dell'Authority di Venezia, Paolo Costa, non ha potuto desistere dal tornare sul discorso del porto off shore («Ormai solo la vostra presidente Serracchiani non ci crede», ha com-

mentato a margine). Costa nel corso di un'altra conferenza stampa tenuta insieme a Guido Grimaldi, commercial director del Gruppo Grimaldi, ha annunciato il lancio di una nuova Autostrada del mare tra i porti di Venezia e Patrasso che partirà a giugno.

Allo stand del Fvg si è tenuto anche un dibattito moderato da Mauro Zinnanti, direttore Servizio mobilità della Regione, nel corso del quale sono intervenuti pressoché tutti gli operatori presenti con una richiesta unanime di maggiore regia alla quale l'assessore re-

gionale ai Trasporti Mariagrazia Santoro ha risposto in modo un po' provocatorio. «Siamo venuti tutti qua a Monaco - ha sottolineato - per parlarci tra di noi, la prossima volta dovremo parlare alla Baviera. Non sono le strutture che ci mancano, ma un progetto comune di condivisione di ruoli e di mission. La prossima volta dovremo presentarci con maggior chiarezza, altrimenti veniamo percepiti solo come un pulviscolo di piccole singole identità. Gli operatori chiedono un'azione di regia, di facilitazione, di coordinamento che deve però andare di pari passo anche con la decisione di quale sia la "sovranità" che viene ceduta a questo soggetto. Comunque sarà non credo debba essere la Regione a cogliere questa cessione di "sovranità"». (s.m.)



Il dibattito con l'assessore regionale Mariagrazia Santoro (al centro)

PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE

A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER

L'INFORMATORE NAVALE

FONDATA NEL 1964

di NAPOLI

Il porto di Trieste alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera

Trieste, 7 maggio 2015 – D'Agostino: "La vocazione di Trieste è servire la Baviera. Siamo un porto ferroviario a servizio del Centro-Est Europa". "La vocazione di Trieste è servire la Baviera. Puntiamo tutto sui collegamenti ferroviari. Questo è il messaggio chiave che assieme ai nostri operatori stiamo dando ai partner e potenziali investitori alla Fiera Transport Logistic di Monaco". Parole di Zeno D'Agostino, Commissario dell'Autorità Portuale di Trieste che sta tracciando la nuova rotta per il porto giuliano: integrare lo scalo con i sistemi logistici del territorio della Regione Friuli Venezia Giulia in un'ottica di port-regionalization e investire tutto sui collegamenti ferroviari per rilanciare Trieste su scala internazionale con un occhio di riguardo verso il Centro Est Europa.

Visione business-oriented quella di D'Agostino: "I porti sono solo il primo anello di una catena logistica ben più complessa. Le infrastrutture a potenziamento del porto sono importanti. Senza i collegamenti a terra un porto non si può sviluppare. Per questo stiamo lavorando sia all'ottimizzazione della rete ferroviaria interna, sia al potenziamento del settore intermodale e combinato con l'obiettivo di migliorare la frequenza dei servizi ferroviari verso il Nord-Est Italia e Centro-Est Europa per offrire le migliori tariffe e tempistiche di percorrenza". Il Porto di Trieste dispone di una rete ferroviaria interna (70 km di binari) integrata con la rete nazionale e internazionale, che permette a tutte le banchine di essere servite da binari con possibilità di smistamento e/o composizione dei treni direttamente nei vari terminali. Adriafer, la società controllata dall'APT che gestisce le manovre ferroviarie nel porto, ha movimentato 4.500 treni nel 2014 e prevede di manovrare più di 4.800 nel 2015. Entro maggio inoltre partirà un nuovo treno di collegamento con Budapest via Villa Opicina, e vi sarà un incremento dei treni container per Monaco e Ulm.

"Ben evidente quindi – continua D'Agostino – che la nostra promozione in fiera sia in chiave ferroviaria. Abbiamo tre giorni fitti di appuntamenti per promuovere il nostro porto ed il sistema logistico regionale.

Ieri abbiamo incontrato i rappresentanti delle Ferrovie polacche con cui stiamo definendo una partnership per lo sviluppo di un nuovo collegamento diretto per Katowice".

Tra i vari appuntamenti di oggi, D'Agostino ha incontrato l'amministratore delegato di Rail Cargo Austria Eric Regter, con il quale ha discusso sui futuri sviluppi del traffico ferroviario sulle direttrici del Centro-Est Europa. Sono seguiti dei meeting con Trenitalia, l'interporto di Norimberga, la DB Schenker, il porto di Duisburg, l'associazione degli spedizionieri del Baden-Wuerttemberg.

Rilevante anche la presenza degli operatori turchi in fiera. Ciò dimostra il loro crescente interesse verso l'Europa Centrale, e di conseguenza il ruolo strategico che Trieste gioca quale principale porta di accesso della Turchia verso questi mercati. "La progressiva crescita del trasporto ferroviario dei semirimorchi e delle casse mobili, grazie alla repentina ripresa dell'interscambio commerciale tra il Centro Europa e la Turchia, attuata in particolare dai principali gruppi logistici che operano attraverso i terminal RO-RO del nostro scalo, non fa che dimostrare la fiducia su Trieste" spiega D'Agostino.

"Da evidenziare che ci sono state anche molte richieste di approfondimento per i nostri futuri piani di sviluppo. A molti partner stranieri interessa investire sul nostro porto, ma vogliono tempi certi. Per questo la partita del piano

regolatore è fondamentale”.

Nel pomeriggio presso lo stand della Regione FVG, è avvenuta la consegna della bandiera del Porto di Trieste ai vertici del DUSS-Terminal Muenchen-Riem, a sottolineare il legame che unisce lo scalo giuliano con il principale terminalferry di Monaco. A seguire un appuntamento di networking con intermezzo musicale per i clienti, partner e le istituzioni organizzato dagli operatori triestini, tutti molto soddisfatti dell'esito della kermesse che si concluderà domani.

Multilingual WordPress (<http://wpml.org/>) by ICanLocalize (<http://www.icanlocalize.com/site/>)

ANSA > Mare > Porti e Logistica > Porti: D'Agostino, vocazione Trieste è servire la Baviera

Porti: D'Agostino, vocazione Trieste è servire la Baviera

Transport Logistic Monaco. Scalo è porta per Centro-Est Europa

07 maggio, 18:05

Tweet

[Indietro](#)

[Stampa](#)

[Invia](#)

[Scrivi alla redazione](#)

[Suggerisci \(\)](#)



(ANSA) - TRIESTE, 7 MAG - "La vocazione di Trieste è servire la Baviera. Puntiamo tutto sui collegamenti ferroviari. Questo è il messaggio chiave che assieme ai nostri operatori stiamo dando ai partner e potenziali investitori alla Fiera Transport Logistic di Monaco". Parole di Zeno D'Agostino, Commissario dell'Autorità Portuale di Trieste che traccia la nuova "rotta" per il porto: integrare lo scalo con i sistemi logistici del Fvg e investire sui collegamenti ferroviari per rilanciare Trieste su scala internazionale con riguardo per il Centro-Est Europa.

"I porti sono il primo anello di una catena logistica più complessa. Le infrastrutture a potenziamento del porto sono importanti. Senza i collegamenti a terra un porto non si sviluppa. Per questo lavoriamo all'ottimizzazione della rete ferroviaria interna e al potenziamento del settore intermodale e combinato per migliorare la frequenza dei servizi ferroviari verso Nord-Est Italia e Centro-Est Europa per offrire migliori tariffe e tempistiche di percorrenza", ha spiegato.

Il Porto di Trieste ha una rete ferroviaria interna (70 km di binari) integrata con la rete nazionale e internazionale, che permette a tutte le banchine di essere servite da binari con possibilità di smistamento e/o composizione dei treni nei vari terminali. Adriafer, società controllata da APT che gestisce le manovre ferroviarie nel porto, ha movimentato 4.500 treni nel 2014 e prevede di manovrare più di 4.800 nel 2015. Entro maggio partirà un nuovo treno di collegamento con Budapest via Villa Opicina; saranno incrementati i treni container per Monaco e Ulm.

"Ieri abbiamo incontrato i rappresentanti delle Ferrovie polacche con cui stiamo definendo una partnership per sviluppare un nuovo collegamento diretto per Katowice", ha proseguito D'Agostino. Che oggi ha incontrato l'a.d. di Rail Cargo Austria Eric Regter discutendo degli sviluppi del traffico ferroviario verso il Centro-Est Europa; e poi Trenitalia, interporto di Norimberga, DB Schenker, porto di Duisburg, spedizionieri del Baden-Wuerttemberg. Tanti anche gli operatori turchi in fiera, per i quali Trieste ha un ruolo strategico come porta di accesso verso l'Europa. "Ci sono state molte richieste di approfondimento per i nostri futuri piani di sviluppo. A molti partner stranieri interessa investire sul nostro porto, ma vogliono tempi certi.

Per questo la partita del piano regolatore è fondamentale", ha puntualizzato il Commissario. Allo stand della Regione Fvg, è avvenuta la consegna della bandiera del Porto di Trieste ai vertici del Duss-Terminal Muenchen-Riem, a sottolineare il legame che unisce lo scalo giuliano con il principale terminal ferroviario di Monaco. (ANSA).



www.informare.it

07 Maggio 2015

Nuova Autostrada del Mare del gruppo Grimaldi tra i porti di Venezia e Patrasso

La frequenza sarà di tre partenze settimanali e saranno impiegate due navi ro-ro

Oggi a Monaco di Baviera, nel corso della fiera Transport Logistic, il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa, e il direttore commerciale Short Sea Shipping del gruppo armatoriale napoletano Grimaldi, Guido Grimaldi, hanno annunciato il lancio di una nuova Autostrada del Mare tra i porti di Venezia e Patrasso, dedicata al trasporto di carico rotabile, che sarà operativa dal prossimo mese.

La frequenza sarà di tre partenze settimanali in entrambe le direzioni e saranno impiegate due moderne navi ro-ro ciascuna capace di trasportare 3.500 metri lineari di carico rotabile. Il servizio sarà riservato al trasporto di trailer (incluso mezzi refrigerati), van, auto e altra merce rotabile che viaggia tra il Nord Italia, Nord/Centro Europa e la Grecia oltre ad altri Paesi balcanici.

«Siamo lieti - ha dichiarato Paolo Costa - che Grimaldi abbia scelto il porto di Venezia per l'attivazione di una nuova linea diretta che collegherà i mercati europei con la Grecia. Il porto di Venezia in questi anni ha realizzato importanti investimenti ferroviari e stradali che gli consentono di mettere in valore le peculiarità che lo rendono una porta europea privilegiata da e per il Mediterraneo e l'Oriente. Il nuovo terminal di Fusina (Marghera), con quattro accosti dedicati alle Autostrade del Mare, quattro binari dedicati che possono servire giornalmente treni da 650 metri di lunghezza, collegamenti autostradali e ferroviari che garantiscono la piena intermodalità, è stato riconosciuto da numerosi operatori internazionali come il più moderno porto italiano per il traffico ro-ro».

«Con questa azione - ha specificato Guido Grimaldi - il porto di Venezia entra nella rete di Autostrade del Mare del gruppo Grimaldi. Venezia è stata scelta per il ruolo strategico che svolge come piattaforma logistica grazie ai collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale, permettendo al nostro gruppo di offrire servizi di trasporto multimodale, e garantendo puntualità, velocità e una rotazione efficiente dei rimorchi».

Con il nuovo servizio il gruppo Grimaldi, attraverso i marchi Grimaldi Lines e Minoan Lines, amplia ulteriormente la gamma di linee di trasporto marittimo per merci e passeggeri tra Italia e Grecia collegando i porti di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona e Brindisi con gli scali greci di Igoumenitsa e Patrasso.

armatori, porti

Grimaldi lancia automare Venezia-Patrasso



Durante una conferenza stampa che si è svolta oggi alla fiera Transport Logistics di Monaco di Baviera, Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, insieme a Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del gruppo Grimaldi, hanno annunciato il lancio di una nuova Autostrada del Mare tra i porti di Venezia e Patrasso.

Il nuovo servizio

Dedicato al trasporto di carico rotabile, il nuovo collegamento diretto sarà operativo a partire dal mese di giugno. La frequenza sarà di tre partenze settimanali ambo i lati, e saranno impiegate due moderne navi della categoria ro/ro, ciascuna capace di trasportare 3.500 metri lineari di carico rotabile. Il servizio sarà riservato al trasporto di trailer (incluso mezzi refrigerati), van, auto e altra merce rotabile che viaggia tra il Nord Italia, Nord/Centro Europa e la Grecia oltre ad altri paesi balcanici. "Siamo lieti che Grimaldi abbia scelto il porto di Venezia per l'attivazione di una nuova linea diretta che collegherà i mercati europei con la Grecia", ha dichiarato Paolo Costa. "Il porto di Venezia in questi anni ha realizzato importanti investimenti ferroviari e stradali che gli consentono di mettere in valore le peculiarità che lo rendono una porta europea privilegiata da e per il Mediterraneo e l'Oriente. Il nuovo terminal di Fusina (Marghera), con quattro accosti dedicati alle Autostrade del Mare, quattro binari dedicati che possono servire giornalmente treni da 650 metri di lunghezza, collegamenti autostradali e ferroviari che garantiscono la piena intermodalità, è stato riconosciuto da numerosi operatori internazionali - ha aggiunto Costa - come il più moderno porto italiano per il traffico ro-ro". **Autostrade del Mare**

Con questa azione, ha spiegato Guido Grimaldi, "il porto di Venezia entra nella rete di Autostrade del Mare del gruppo Grimaldi. Venezia è stata scelta per il ruolo strategico che svolge come piattaforma logistica grazie ai collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale, permettendo al nostro gruppo di offrire servizi di trasporto multimodale, e garantendo puntualità, velocità e una rotazione efficiente dei rimorchi", ha concluso Grimaldi. Grazie al nuovo collegamento, il gruppo Grimaldi, attraverso i marchi Grimaldi Lines e Minoan Lines, offrirà una vasta gamma di servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri tra le due sponde del mare Adriatico, collegando i porti italiani di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona e Brindisi con i porti greci di Igoumenitsa e Patrasso.

I porti della Liguria in trasferta a Monaco “Per il Centro Europa puntate su di noi”

Gli scali della regione schierano il tridente Merlo, Forcieri e Miazza: “Siamo competitivi”

MASSIMO MINELLA

AL MERCATO europeo si entra per la porta Sud. Il tridente d'attacco che gli scali liguri schierano in trasferta, a Monaco di Baviera, vede come centrale (ormai prossimo a uscire dal campo) il presidente dell'authority di Genova Luigi Merlo, mentre sulle ali fanno la spola Lorenzo Forcieri, ovviamente a sinistra, per Spezia, e Gianluigi Miazza, per Savona, che ama spaziare da una parte all'altra del campo. “The Southern Gateway to the European market” è il titolo della tavola rotonda che si è tenuta ieri nello

“Oggi ci presentiamo con numeri e progetti che ci consentono di competere alla pari”

stand dei porti liguri che partecipano al TransportLogistics di Monaco di Baviera. Obiettivo dell'incontro, moderato dal giornalista Nicola Capuzzo, è stato spiegare e promuovere l'alternativa dei porti affacciati sul Mediterraneo per quei caricatori e spedizionieri del centro Europa che ancora oggi prediligono gli scali del NorthernRange, nonostante le evidenti difficoltà riscontrate negli ultimi anni. Insomma, anche se la distanza, e i costi, finiscono per essere mag-

giori, c'è ancora (e non sono pochi) chi punta diritto al Nord Europa invece di servirsi della Liguria. I tre presidenti illustrano le caratteristiche del sistema portuale e logistico ligure e i dati dei traffici complessivi, dando un quadro d'insieme in cui la mano pubblica ha la regia e il controllo del territorio e i privati si confrontano come impone il mercato. Numeri alla mano, il pacchetto di investimenti che i tre porti mettono in campo supera i due miliardi di euro: Savona ha in cantiere opere per 800 milioni, Genova per circa 1 miliardo e 100 milioni e Spezia per oltre 400 milioni.

«Il porto di Genova - spiega il presidente dell'authority Luigi Merlo - si presenta oggi al mercato internazionale della logistica come una delle eccellenze portuali europee sia in termini di strutture che di efficienza. Ho riscontrato un grande interesse degli operatori anche per il nostro nuovo piano regolatore portuale e per il progetto del Blueprint di Renzo Piano».

«E' giunto il momento di rompere vecchi schemi e pregiudizi sul nostro Paese e sul nostro sistema portuale - aggiunge Lorenzo Forcieri - Ormai non ci sono più ragioni perché i porti della sponda sud del Mediterraneo, e quello della Spezia in particolare, non possano essere scelti come porte di accesso ai mercati del Centro Europa. E' possibile riequilibrare il divario tra nord e

sud Europa, almeno in termini di traffici portuali. E' questo l'obiettivo, nostro e dell'intero Paese, per cui stiamo lavorando, e i risultati cominciano a vedersi».

«Le strategie di sviluppo seguite dall'Autorità portuale di Savona in questi anni hanno in qualche modo percorso i tempi, mettendo in atto iniziative per valorizzare i punti di forza dello scalo e del territorio circostante - chiude Gianluigi Miazza - oltre i profondi fondali, linee ferroviarie verso l'hinterland con buoni margini di capacità e spazi retroportuali disponibili per attività di logistica. Così si inserisce il progetto della piattaforma multipurpose a Vado Ligure, un terminal container a completamento dell'offerta disponibile per le grandi navi e proiettato verso il mercato del sud Europa attraverso un servizio ferroviario indipendente». Con loro anche i rappresentanti dei terminalisti a rendere solido un asse pubblico-privato a cui affidare le chiavi del decollo portuale ligure.

GIORGIO NERI/AGF

CLIENTI

MERLO

Il presidente dell'authority portuale di Genova lascerà la guida dell'ente alla fine di giugno, in anticipo rispetto alla scadenza di febbraio

FORCIERI

L'ex sottosegretario alla Difesa del governo Prodi è al suo secondo mandato al guida dell'authority portuale della Spezia

MIAZZA

Gianluigi Miazza proviene dal mondo imprenditoriale, è al suo primo mandato e sta gestendo il progetto della piattaforma multipurpose

[ANSA > Mare > Porti e Logistica > Porti liguri porta di accesso a mercati centro Europa](#)

Porti liguri porta di accesso a mercati centro Europa

Presidenti Ap Genova, Savona e Spezia a fiera Monaco

07 maggio, 15:50

[Tweet](#)[Indietro](#)[Stampa](#)[Invia](#)[Scrivi alla redazione](#)[Suggerisci \(\)](#)

1 di 2



La portacontainer Humber Bridge in porto a Genova

(ANSA) - GENOVA, 6 MAG - Il sistema portuale ligure si è presentato oggi al TransportLogistic in corso a Monaco di Baviera quale valida alternativa per i caricatori e spedizionieri del centro Europa che ancora oggi prediligono gli scali del NorthernRange. L'occasione è stata fornita dalla tavola rotonda dal titolo "The Southern Gateway to the European market" tenutasi presso lo stand dei porti liguri e moderato dal giornalista Nicola Capuzzo.

I presidenti delle tre Autorità Portuali liguri, Luigi Merlo (Genova), Gianluigi Miazza (Savona) e Lorenzo Forcieri (La Spezia) hanno presentato le caratteristiche del sistema portuale e logistico ligure, i dati relativi ai traffici complessivi, i punti di forza e le efficienze dei tre scali. Miazza, Forcieri e Merlo hanno illustrato le prospettive dei tre porti liguri che possono contare su un cospicuo pacchetto di investimenti pari a oltre due miliardi e duecento milioni di euro, in corso di realizzazione e di autorizzazione: Savona ha in cantiere opere per 800 milioni, Genova per circa 1 miliardo e 100 milioni e Spezia per oltre 400 milioni.

"Il Porto di Genova - ha sottolineato Luigi Merlo - si presenta oggi al mercato internazionale della logistica come una delle eccellenze portuali europee sia in termini di strutture che di efficienza. Un porto multifunzione e multimercato che ha raccolto la grande sfida dello sviluppo e che oggi si candida a diventare il gateway privilegiato per la merce diretta in Europa. Ho riscontrato un grande interesse

degli operatori anche per il nostro nuovo piano regolatore portuale e per il progetto del Blue Print di Renzo Piano”.

Lorenzo Forcieri ha affermato che “è” giunto il momento di rompere vecchi schemi e pregiudizi sul nostro Paese e sul nostro sistema portuale. Ormai non ci sono più ragioni perché i porti della sponda sud del Mediterraneo, e quello della Spezia in particolare, non possano essere scelti come porte di accesso ai mercati del Centro Europa”. “Siamo all’avanguardia - ha aggiunto - nei processi di informatizzazione, con il preclearing abbiamo dimezzato il dwell time , abbiamo potenziato l’intermodalità e siamo competitivi con i costi. Grazie alla pace sindacale ed alla coesione sociale che regnano sulle banchine lavoriamo 365 giorni l’anno... E’ quindi possibile riequilibrare il divario tra nord e sud Europa, almeno in termini di traffici portuali. E’ questo l’obiettivo, nostro e dell’intero Paese, per cui stiamo lavorando, e i risultati cominciano a vedersi”.

“Le strategie di sviluppo seguite dall’Autorità portuale di Savona in questi anni - ha spiegato Gian Luigi Miazza - hanno in qualche modo precorso i tempi, mettendo in atto iniziative per valorizzare i punti di forza dello scalo e del territorio circostante; oltre i profondi fondali, linee ferroviarie verso l’hinterland con buoni margini di capacità e spazi retroportuali disponibili per attività di logistica. Così si inserisce il progetto della piattaforma multipurpose a Vado Ligure, un terminal container a completamento dell’offerta disponibile per le grandi navi e proiettato verso il mercato del sud Europa attraverso un servizio ferroviario indipendente. L’analisi costi benefici recentemente sviluppata dal gruppo Clas ha quantificato i vantaggi economici per popolazione e imprese pari a circa 1 miliardo di euro e in circa 465 milioni di euro i benefici ambientali e climatici”.

Importante è stato il punto di vista degli spedizionieri liguri, rappresentati da Alessandro Laghezza, e dei terminalisti, rappresentati da Marco Simonetti ed Alessandro Piccardo, rispettivamente vice presidente e consigliere di Assiterminal. Partendo dalla convinzione che sia possibile recuperare traffici sui porti liguri per quasi un milione di container dal NorthernRange, Laghezza ha sottolineato i punti di forza del sistema portuale rappresentato dai tre porti liguri che hanno recuperato il gap nei confronti dei porti del Nord Europa in termini di efficienza e competitività. (ANSA).

I porti di Palermo, Messina, Catania e Augusta a Monaco per promuovere i trasporti siciliani (sezione: Autorità Portuale di Palermo)

"giornaledisicilia.it" del 07-05-2015

Argomenti: Autorità Portuale di Palermo

PALERMO. Il Transport Logistic di Monaco di Baviera è il salone leader riconosciuto a livello mondiale, una piazza d'affari, un'importante fonte d'impulsi e di incontri tra gli operatori del settore, provenienti da tutto il mondo. A bilanciare la forza del sistema dei porti liguri che da tempo lavorano insieme, e dei porti del nord Adriatico, supportati quest'anno dalla significativa presenza del presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, le autorità portuali di Palermo, Messina, Catania e Augusta - un vero e proprio sistema logistico siciliano - a Monaco, come già accaduto in altre occasioni internazionali, hanno fatto ancora una volta rete, promuovendo una Sicilia dei porti competitiva e fattiva, pronta ad accogliere una sfida internazionale complessa - quella di reperire traffici - attraverso un continuo miglioramento delle infrastrutture portuali. Così si muovono i porti siciliani, guidati a Monaco dal vicepresidente di Assoporti, Antonino De Simone.

Assoporti: presenti al Transport Logistic di Monaco di Baviera 14 scali italiani

Author : com

Date : 8 maggio 2015



(FERPRESS) – Monaco di Baviera, 8 MAG – “Una quattro giorni intensa, con molteplici incontri istituzionali e commerciali per i rappresentanti dei porti italiani che si sono presentati con il consueto stand “Italy All in One”, promosso da Assoporti, alla Fiera della Logistica di Monaco di Baviera”. Così in una nota l’associazione dei porti italiani.

“Ci siamo presentati alla più importante fiera internazionale della logistica con l’obiettivo specifico di recuperare traffici nei confronti dei porti del nord Europa. I numerosi incontri e i contatti che abbiamo avuto mostrano che questo obiettivo è concretamente raggiungibile”, hanno dichiarato i vice presidenti di Assoporti Lorenzo Forcieri e Antonino De Simone.

“Infatti, l’introduzione di rilevanti innovazioni nel settore delle dogane con il pre-clearing, hanno accresciuto moltissimo il nostro livello competitivo. In un quadro di difficoltà generale, il sistema portuale ha tenuto e oggi è in grado di affrontare la prossima fase di ripresa economica. Per l’Italia dei porti basterebbero soltanto poche modifiche legislative per renderla ancora più forte”.

08/05/15 12:05

AI Transport Logistic in vetrina "Italy all in one"

Alla fiera di Monaco 14 Autorità Portuali hanno sgomitato per mettere in luce ciascuna i propri punti di forza



Monaco (Germania)
 – Alla fiera Transport Logistic di Monaco erano 14 gli scali portuali rappresentati sotto l'unico tetto dello stand "Italy All in One" promosso da Assoporti. Come da tradizione sono stati quattro giorni intensi, con molteplici incontri istituzionali e commerciali per i rappresentanti dei porti italiani. "Ci siamo presentati alla più importante fiera internazionale della logistica con l'obiettivo specifico di recuperare traffici nei confronti dei

porti del nord Europa. I numerosi incontri e i contatti che abbiamo avuto mostrano che questo obiettivo è concretamente raggiungibile" hanno dichiarato i vice presidenti di Assoporti Lorenzo Forcieri e Antonino De Simone. "L'introduzione di rilevanti innovazioni nel settore delle dogane con il pre-clearing, hanno accresciuto moltissimo il nostro livello competitivo. In un quadro di difficoltà generale, il sistema portuale ha tenuto e oggi è in grado di affrontare la prossima fase di ripresa economica. Per l'Italia dei porti basterebbero soltanto poche modifiche legislative per renderla ancora più forte".

A Monaco le Autorità portuali di Palermo, Messina, Catania e Augusta hanno dato vita a un vero e proprio sistema logistico siciliano per controbilanciare la tradizionale 'forza promozionale' del sistema dei porti liguri e dei porti del nord Adriatico. Come già accaduto in altre occasioni internazionali, gli scali isolani hanno fatto ancora una volta rete, promuovendo una Sicilia dei porti "competitiva e fattiva, pronta ad accogliere una sfida internazionale complessa: quella di reperire traffici attraverso un continuo miglioramento delle infrastrutture portuali".

Il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha spiegato che "partecipare a questa manifestazione biennale è stata strategicamente importante per ottenere le informazioni più innovative sulla composizione e l'evoluzione del mercato con incontri mirati che favoriscono la crescita delle attività commerciali e operative nei nostri porti di Palermo e Termini Imerese. Nel primo continuano i lavori di dragaggio del porto commerciale per eliminare alcune criticità che rendono difficoltose le manovre operative dei connessi ormeggi. Inoltre, prossimamente verranno potenziate le strutture di controllo attraverso scanner e metal-detector per i traffici ro-ro extra Schengen. Nel secondo sono in corso le gare di aggiudicazione dei lavori di completamento del molo sopraflutto e del molo sottoflutto, e si stanno progettando interventi legati alla security, quali la

videosorveglianza".

Antonino De Simone, presidente dell'Autorità Portuale di Messina, dal canto suo ha sottolineato che "è stato molto apprezzato l'intervento dell'Authority nel dotare il porto di nuove strutture e attrezzature che permetteranno agli operatori di attirare nuovi traffici internazionali e collegamenti ro-ro con Paesi dell'area mediterranea, grazie anche alla consulenza dell'ICE e del Centro Trasporti e Logistica dell'Università La Sapienza di Roma in seno al Programma Export Sud. A Milazzo, invece, volgono ormai al termine (ottobre 2015) i lavori di ampliamento delle banchine e dei piazzali che hanno consentito un incremento delle banchine di 370 metri lineari e dei piazzali di mq 15.000. Sta per cominciare l'atteso dragaggio dei fondali e grande appeal ha avuto l'area di Giammoro con la prossima realizzazione del pontile a servizio anche delle acciaierie Duferco".

Il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Catania, Cosimo Indaco, ha messo invece in evidenza che "sta per essere ultimata la nuova darsena commerciale al servizio del traffico ro-ro e container. Una banchina di 1.100 metri lineari, pescaggi 13 metri, 120 mila mq di piazzale, fornita di tutti i servizi (acqua, luce, fibra ottica). Questa nuova infrastruttura consentirà di potenziare la capacità ricettiva commerciale, rispetto all'attuale, di circa il 60-80%, un dato che si aggiunge all'incremento del 20% registrato nel 2014, rispetto all'anno precedente. La nuova darsena inoltre consentirà di liberare spazi portuali per l'attività crocieristica, oltre ad aprire nuove aree per un maggiore sviluppo socio-economico della città".

La panoramica dei porti siciliani si completa con il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta, Alberto Cozzo, che ha detto: "Continua celermente il potenziamento del porto commerciale di Augusta, già leader tra i porti industriali e porto "core" della rete TEN-T, che permetterà nel breve di avere a disposizione un terminal container di circa 300.000 mq, banchine attrezzate con gru a portale di nuova generazione con fondali di 14,5 metri. Già pronta la progettazione preliminare dell'adeguamento banchine per ulteriori 200 metri lineari".

Alla Fiera della logistica di Monaco, anche l'Autorità Portuale di Livorno si è presentata assieme a diversi operatori portuali, offrendo a migliaia di visitatori le prospettive di sviluppo del porto livornese, rappresentate dalla futura Piattaforma Europa, e, soprattutto, dai progetti di terminalizzazione ferroviaria delle due sponde della Darsena Toscana. "La realizzazione delle nuove connessioni ferroviarie interne al porto - ha detto il dirigente promozione e relazioni esterne dell'Authority, Gabriele Gargiulo - risolveranno non soltanto le criticità dell'ultimo miglio del trasporto su ferro, ma collegheranno in modo immediato lo scalo labronico al corridoio Scandinavo-Mediterraneo, favorendo i collegamenti con i centri intermodali dell'Italia Settentrionale e del Nord Europa attraverso la rete Ten-t. A Monaco abbiamo partecipato a diversi incontri con i nostri imprenditori portuali, ricevendo un riscontro positivo». Livorno crede alla sfida europea e la conferma è arrivata proprio dagli operatori livornesi presenti in massa all'evento (tra gli altri, Giorgio Neri della Scotto; Antonio Bonsignori, della Mediterranea Trasporti; Massimiliano Cozzani della società Tdt e Cristiano Lucarelli, del Lucarelli Terminal).

Esordio al Transport Logistic di Monaco, infine, per Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità Portuale di Ancona, che ha detto: "Monaco è stata una tappa importante per l'azione di promozione commerciale del porto di Ancona. Gli operatori nazionali ed esteri hanno apprezzato l'efficienza della dotazione ferroviaria dello scalo e le iniziative infrastrutturali e di sostegno ai traffici che abbiamo presentato. Questo dimostra l'importanza di avere investito sul nuovo raccordo ferroviario tra la stazione e la nuova darsena, realizzato con il cofinanziamento dei fondi comunitari FESR della Regione Marche. È importante che RFI ci supporti nel concretizzare queste opportunità, anche prima di completare i lavori sulla seconda galleria di Cattolica il cui termine è previsto a dicembre

LE PIÙ IMPORTANTI ASSOCIAZIONI DELLA BAVIERA CERCANO ALLEATI

L'appello tedesco ai porti italiani

I big della logistica: «Ci serve uno sbocco sul Mediterraneo, collaboriamo»

IL CASO

del nostro inviato

ALBERTO QUARATI

MONACO. La Baviera cerca alleanze in Italia, e questa volta la conferma arriva direttamente dai colossi logistici del settore, rappresentati da Lbr e Lbs (i corrispondenti di Asologistica e Fedespedi), le due associazioni più importanti di questo Land, cavallo da tiro dell'industria tedesca e chimera dei porti italiani, che da sempre sognano di sottrarre una parte dei traffici di quest'area, appannaggio quasi totale delle banchine nord-europee.

«Banchine che tuttavia sono a 800 chilometri da qui, quelli italiani a 400. I container che arrivano e partono dalla Baviera all'Estremo Oriente guadagnano almeno quattro giorni di tempo, se movimentati nei porti nei porti italiani» spiegano Sebastian Lechner (Lbr) e Andreas Hilden (Lbs).

L'endorsement è dei migliori, ma il credito di fiducia che viene concesso all'Italia dalla Baviera non può essere sciupato, perché questa regione non aspetta, come spiegano i due manager tedeschi alla WiderMos Conference organizzata a Monaco di Baviera dall'Autorità portuale della Spezia. Lechner e Hilden spiegano bene i motivi per cui oggi La Spezia, Trieste, Venezia o Genova non possono essere privilegiate: non solo i limiti fisici delle infrastrutture, ma anche quelli geo-politici: «Austria e Svizzera - spiega Lechner - hanno da oltre 20 anni politiche ambientali contro cui è difficile poter



Una panoramica del Rail Hub Milano del gruppo Contship

eccepire: non vogliono i camion, dunque l'unico mezzo per attraversarle è il treno».

Da qui il lavoro portato avanti dall'Italia con WiderMos, il programma dell'Unione europea guidato dall'Autorità portuale della Spezia per velocizzare la catena logistica della merce migliorando le connessioni e la comunicazione nei vari passaggi della catena logistica, all'interno delle reti Ten-T.

La conferenza di Monaco, moderata dal *Secolo XIX-The MediTelegraph*, è proprio il momento per fare il punto sulla situazione di WiderMos e i risultati raggiunti. Come spiega Federica Montaresi, responsabile del progetto, oggi i corridoi ferroviari con Melzo sono diventati una realtà operativa, e il prossimo passaggio sarà il corridoio La Spezia-Padova. Il programma è già un realtà sulle tratte ferroviarie operate da Kombiverkehr in Germania, tra i porti di Kiel e Rostock con l'intera rete logistica tedesca, e proprio questo è un ulteriore elemento di sfida all'Italia

in una possibile contesa per il traffico bavarese, che appunto non aspetta.

Tuttavia, ma fiducia c'è: «Sono numerose le strutture con cui oggi la Baviera lavora molto - dice Hilden -: gli interporti di Melzo e Verona ad esempio. Ma abbiamo bisogno di regole omogenee. Ed è sbagliato pensare che la Germania sia il modello da seguire. Noi non siamo nella condizione di insegnare niente a nessuno. Possiamo offrire un pezzo della soluzione, ma questo Paese non può considerarsi un'isola. Siamo l'Europa, e la chiave per rendere omogeneo il linguaggio della logistica, delle dogane, dei singoli Paesi deve per forza di cose arrivare da Bruxelles».

Tuttavia, le resistenze sono ancora numerose. Sebastiano Grasso, vicepresidente di Contship Italia, ha ricordato le difficoltà e le resistenze incontrate proprio alla Spezia nell'applicazione dei corridoi doganali, mentre Zeno D'Agostino, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste, ha sottoli-

neato che spesso le resistenze arrivano proprio dai porti e da certe frange delle comunità portuali italiane, troppo spesso ancorate a posizioni di rendita.

Nel contesto delle Autostrade del Mare, sono 47 i progetti attualmente in corso in Europa, per un valore complessivo di 417,9 milioni di euro provenienti, provenienti dal programma Ten-T. La Spezia è l'unico porto italiano capofila di uno di questi progetti.

quarati@ilsecoloxix.it

★ RIPRODUZIONE RISERVATA

I PROGETTI DEGLI SCALI LIGURI E DEL NORD ADRIATICO IN FIERA A MONACO

Porti diretti verso Nord

Genova, La Spezia e Savona hanno piani per 2,2 miliardi. Schema da 8 mln per Interporto di Pordenone. Nuova linea merci Grimaldi Venezia-Patrasso

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Tutti i piani di sviluppo dei collegamenti tra i porti italiani e il Centro e Nord Europa sono stati presentati dai rappresentanti del comparto italiano dei porti e dei trasporti a Monaco di Baviera nei giorni scorsi in occasione della fiera biennale Transport Logistic, che raduna i maggiori gruppi internazionali di logistica, autotrasporto, ferrovie e porti. Quest'anno la rappresentanza dei porti italiani (sotto l'ombrello di Assoporti) era trainata dal sistema dei porti liguri (Genova, La Spezia e Savona) e dagli scali del nord Adriatico (Venezia e Trieste). I tre porti liguri hanno messo in vetrina i rispettivi progetti di sviluppo e le relazioni già oggi esistenti con gli spedizionieri e i caricatori svizzeri, tedeschi e austriaci. In occasione di uno dei convegni che si sono tenuti in fiera, i porti liguri hanno presentato i nuovi progetti d'investimento per oltre 2,2 miliardi di euro: Savona ha in cantiere opere per 800 milioni, con in cima alla lista la Piattaforma Maersk; Genova per circa 1,1 miliardi, con lo spostamento a mare della diga foranea; e La Spezia per oltre 400 milioni, con il raddoppio del terminal container di Contship Italia e del duo Arkas-Tarros. La delegazione del cluster portuale triestino era guidata a Monaco da Debora Serracchiani, presidente

della Regione Friuli-Venezia Giulia, che a MF Shipping & Logistica ha detto: «A Monaco



ho incontrato il presidente della Baviera, Horst Lorenz Seehofer, per parlare anche di porti,

Bank of Malta citata in giudizio nel crac Deulemar

Una parte consistente dei fondi occultati dagli ex soci del colosso armatoriale Deulemar fallito con un crac da quasi un miliardo di euro che ha coinvolto circa 13 mila obbligazionisti di Torre del Greco, sarebbe a Malta. Secondo il quotidiano Malta Today, infatti, 363 milioni di euro riconducibili ai vertici del gruppo armatoriale si troverebbero in 3 diversi trust, sotto il controllo della Bank of Valletta.

Queste indiscrezioni di stampa sulla citazione in giudizio dell'istituto bancario maltese sono state successivamente confermate anche dall'avvocato Giuseppe Colapietro, uno dei rappresentanti del Comitato di risparmiatori rimasti coinvolti nel crac Deulemar. Il legale di Torre del Greco ha spiegato infatti che «la curatela fallimentare di Deulemar, assieme ai risparmiatori, ha depositato presso il Tribunale di Torre Annunziata la citazione in giudizio per la Bank of Valletta (BOV), con la richiesta di eliminare i vincoli su alcune operazioni finanziarie e consentire così

il rientro di capitali fatti uscire dal Paese dagli ex soci Deulemar, anche se non direttamente riconducibili a loro». La citazione riguarderebbe le modalità con cui a suo tempo era stata effettuata (senza la dovuta attenzione all'origine dei fondi, sembra essere l'accusa) la due diligence sull'apertura, avvenuta nel 2009, dei tre trust, Trust Capital Trust, Trust Gain e Trust Gilda, di cui la Bank of Valletta era trustee, e anche la società Banco Svizzero d'Italia Trust Corporation Limited Malta, con sede legale presso lo stesso indirizzo della Bank of Valletta ma riconducibile alla banca svizzera BSI di Lugano. Secondo le accuse gli ex armatori torresi avrebbero quindi trasferito in questi e in altri trust (in Svizzera e alle Isole Vergini Britanniche), buona parte del loro patrimonio per sottrarlo alle eventuali rivendicazioni dei creditori. L'istituto di credito maltese ha fatto sapere di non ritenere in alcun modo fondata la citazione e di volerla quindi rigettare.

trasporti e logistica. Posso confermare che il Sud della Germania è convinto che l'Italia, e in particolare Trieste, rappresenti la naturale via d'accesso al mare per i traffici di merci con origine o destinazione in Centro Europa. Quello che chiedono, però, è un potenziamento dei servizi ferroviari, semplificazioni e certezze delle regole». Esattamente quanto è scritto nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e a proposito del quale la Serracchiani ha aggiunto: «Siamo molto vicini alla riforma portuale, arriverà in poco tempo e non sarà una mano di bianco. Il ministro Delrio sta portando avanti il percorso avviato dal suo predecessore e posso dire che il comparto

dovrà aspettarsi qualcosa di importante». A proposito di servizi ferroviari dal Friuli, l'Interporto Centro Ingrosso di Pordenone ha annunciato nuovi investimenti per 8 milioni di euro per l'ampliamento della piattaforma e il lancio del primo treno cargo entro fine estate. Novità importanti anche per il porto di Venezia che ha saputo conquistare una linea marittima tutto merci del Gruppo Grimaldi con la Grecia (Patrasso). Il numero uno della Port Authority, Paolo Costa, ha sottolineato la possibilità in futuro di «creare un ponte terrestre e marittimo diretto tra il Centro-Nord Europa e la Grecia, sfruttando la linea di Grimaldi e i treni che dal terminal di Marghera potranno essere formati per trasferire poi i camion in Germania e viceversa». (riproduzione riservata)

Nuovi treni dal porto all'Ungheria

Il presidente dell'Authority D'Agostino: «Usciamo rafforzati da Monaco»

► MONACO DI BAVIERA

«Per vocazione naturale siamo il porto a servizio della Baviera e il rafforzamento dei collegamenti ferroviari che stiamo perseguendo non farà che rafforzare questo nostro ruolo a vantaggio di entrambi: è il messaggio chiave che assieme ai nostri operatori stiamo dando ai partner e ai potenziali investitori al Transport Logistic di Monaco». Sono parole di Zeno D'Agostino, commissario dell'Autorità portuale che sta tracciando la nuova rotta per lo scalo triestino: integrare il porto con l'intero sistema logistico del Friuli Venezia Giulia in un'ottica di "port-regionalization" e investire molto sui collegamenti ferroviari per rilanciare Trieste su scala internazionale con un occhio di riguardo verso il Centro-Est Europa.

Visione business-oriented quella di D'Agostino. «I porti sono solo il primo anello di una catena logistica ben più complessa - spiega - Le infrastrutture di potenziamento sono importanti, ma senza i collegamenti a terra un porto non si può sviluppare. Per questo stiamo lavorando sia all'ottimizzazione della rete ferroviaria interna, sia al potenziamento del settore intermodale e combinato con l'obiettivo di migliorare la frequenza dei servizi ferroviari verso il Nord-Est Italia e Centro-Est Europa per offrire le migliori tariffe e tempistiche di percorrenza».

Il porto di Trieste dispone di una rete ferroviaria interna (70 km di binari) integrata con la re-



D'Agostino consegna la bandiera al presidente del terminal di Riem

te nazionale e internazionale, che permette a tutte le banchine di essere servite da binari con possibilità di smistamento e/o composizione dei treni direttamente nei vari terminali. Adriafer, la società controllata dall'ApT che gestisce le manovre ferroviarie nel porto, ha movimentato 4.500 treni nel 2014 e prevede di manovrarne più di

4.800 nel 2015. Entro maggio inoltre partirà un nuovo treno di collegamento con Budapest, e vi sarà un incremento dei treni container per Monaco e Ulm. «È logico quindi - continua D'Agostino - che la nostra promozione qui in Fiera a Monaco sia soprattutto in chiave ferroviaria e in tutti i giorni di apertura (la rassegna si chiude oggi, ndr.), la no-

stra agenda è stata piena. Mercoledì, tra gli altri, abbiamo incontrato i rappresentanti delle Ferrovie polacche con cui stiamo definendo una partnership per lo sviluppo di un nuovo collegamento diretto per Karowice». Tra i vari appuntamenti di ieri, D'Agostino ha incontrato l'amministratore delegato di Rail Cargo Austria Eric Hegter, con il quale ha discusso sui futuri sviluppi del traffico ferroviario sulle direttrici del Centro-Est Europa. Sono seguiti meeting con Trenitalia, l'interporto di Norimberga, la DB Schenker, il porto di Duisburg, l'associazione degli spedizionieri del Baden-Wuerttemberg. D'Agostino ha anche consegnato la bandiera del porto di Trieste a Hans Prey terminal manager dell'interporto ferroviario di Riem alla periferia di Monaco, dove arrivano i treni da Trieste.

Rilevante la presenza a Monaco anche degli operatori turchi. Ciò dimostra il loro crescente interesse verso l'Europa Centrale, e di conseguenza il ruolo strategico che Trieste gioca quale principale porta di accesso della Turchia verso questi mercati. «La crescita del trasporto ferroviario di semirimorchi e casse mobili, grazie alla repentina ripresa dell'interscambio commerciale tra il Centro Europa e la Turchia, attuata in particolare dai principali gruppi logistici che operano attraverso i terminal RO-RO del nostro scalo, non fa che dimostrare la fiducia su Trieste», chiude D'Agostino.

Addio ai traghetti estivi per la Grecia

Nei mesi caldi di luglio e agosto non si imbarcheranno passeggeri. Rafforzata in compenso la linea commerciale

di **Silvio Maranzana**

INVIATO A MONACO DI BAVIERA

«Una nuova autostrada del mare collegherà da giugno Venezia a Patrasso» hanno annunciato mercoledì al Transport logistic di Monaco di Baviera, manifestazione leader al mondo nel settore dei trasporti, il presidente dell'Authority di Venezia Paolo Costa e Guido Grimaldi commercial director del Gruppo Grimaldi. Notizia incompleta come hanno specificato poche ore dopo da Monaco il vicepresidente di Minoan lines, il triestino Michael Hatzakis, e il commissario dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino e che presenta per Trieste un lato positivo e un secondo

molto negativo. La parte buona è che l'Autostrada del mare con i traghetti ro-ro cargo della Grimaldi (possono trasportare solo 12 passeggeri) in realtà effettuerà una

toccata a Venezia, ma partirà ogni lunedì e venerdì da Trieste che di conseguenza risulterà collegata con la Grecia sia da questi due nuovi che dagli attuali due ro-pax, in grado di portare 2.850 passeggeri (oltre a camion e automobili) di Minoan lines (società di proprietà del Gruppo Grimaldi). Ciò però fino a fine giugno e poi da inizio settembre. In luglio e agosto invece, mesi clou delle vacanze in Grecia, i due ro-pax di Minoan non partiranno da Trieste. È una scelta fatta dall'armatore che ha preferito nei mesi centrali dell'estate spostare i traghetti passeggeri ad Ancona da dove, a causa delle forti richieste, le partenze saranno ad-

dirittura giornaliera.

Brutto segno per Trieste dove il traffico passeggeri è ancora la pecora nera: stentano a decollare le crociere e altrettanto accade per i traghetti i cui tempi di percorrenza dall'estremo Nord dell'Adriatico evidentemente non sono più molto competitivi rispetto a voli low-cost e autostrade. «Da Trieste sarebbe dovuta partire a luglio e agosto l'Europalink - precisa Hatzakis - ma purtroppo la nave è ancora in riparazione. L'Europalink dopo poco più di un mese di servizio, il 5 gennaio 2013, aveva subito un'avarìa ed era stata portata in cantiere a Messina per le riparazioni che però non sono ancora terminate.



LA DECISIONE DI GRIMALDI

L'armatore ha preferito partenze giornaliere da Ancona

Nora lieta di ieri a Monaco invece la visita di Ulrike Andres presidente della Siot accompagnata dal direttore Paolo Privileggio.

«A brevissimo firmeremo la nuova concessione di 50 anni», ha commentato tirando un sospiro di sollievo. L'Unione europea ha infatti archiviato la procedura di preinfrazione. Nota curiosa, proprio di fronte allo stand del Friuli Venezia Giulia visitato da Andres, quello della Fos petroleum di Marsiglia tra i sospetti di aver inviato a Bruxelles la contestazione a Siot. «Non voglio nemmeno guardare» ha commentato Andres ricordano come il Gruppo Tal Siot investa annualmente per l'ammodernamento e lo sviluppo degli impianti e per la sicurezza tra i 25 e i 30 milioni di euro di cui la gran parte per il terminal marino e la tank-farm di Trieste.

CRIPRODUZIONE RISERVATA



SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



Direttore Responsabile: Angelo Scorza

ARCHIVIO SPECIALI EVENTI MULTIMEDIA SONDAGGI LIBRERIA INDEX

Cerca nel sito



SHIPPING

LOGISTICA

PORTI

ENERGIA

RUBRICHE

REGOLAMENTI

SERVIZI & POLITICA

TRADING & COMMODITIES

ATTUALITÀ

DAMEN ASD TUG 2411

SAFE RELIABLE INNOVATIVE
FIRST CLASS HIGH PERFORMANCE TUG

Torna home | Porti | Paolo Costa | Venezia | Ferrovie | Austria | Logistica

Mi piace | Tweet | +1 | Share



08/05/15 16:31

Paolo Costa apre i binari di Venezia alle ferrovie straniere

Il numero uno della port authority preannuncia nuovi servizi di Rail Cargo Austria e non risparmia critiche al Piano Nazionale della Portualità e della Logistica



Anno 2015
N° 19

LEGGI L'ULTIMA RIVISTA

DOWNLOAD PDF



Contenuto riservato agli utenti registrati

Per leggere questo articolo devi essere registrato.

Se sei già registrato, accedi.

Se non sei registrato, registrati.

REGISTRAZIONE

ACCEDI

Monaco (Germania) – La fiera Transport Logistic di Monaco è stata anche per l'Autorità Portuale di Venezia l'occasione giusta per presentare importanti novità. Quella cui è stato dato maggiore risalto mediatico è l'attivazione, da parte del Gruppo Grimaldi di Napoli, di una toccata anche a Marghera (presso il nuovo terminal delle autostrade del mare di Fusina) della linea tutto merci che collega i **porti di Trieste con Patrasso**. Il presidente della port authority lagunare, Paolo Costa, definisce questa linea "un case study di intermodalità perché consente di mettere in relazione il mercato greco con il Centro Europa sfruttando la tratta marittima e il collegamento ferroviario diretto da e per il porto di Venezia. Il terminal di Fusina, infatti, dispone di un fascio di binari che consente la formazione di treni fino a 650 metri di lunghezza".

L'arrivo di una linea di Grimaldi è una notizia importante per il terminal di Fusina che dal momento della sua inaugurazione (**avvenuta un anno fa**) risultava finora sottoutilizzato nonostante le grandi potenzialità operative (possibilità di ormeggio di 4 navi contemporaneamente). "Ora abbiamo navi di Grimaldi, di Anek Lines e di Med Cross Lines ma anche altri arriveranno sempre dall'Est Mediterraneo, in particolare dalla Turchia. Grazie a direttori di trasporto che sfruttano l'intermodalità nave-treno, questi servizi intermodali riescono a fare concorrenza al trasporto container nel Mediterraneo" aggiunge Costa.

In prospettiva futura, invece, le novità per lo scalo veneziano arrivano dal trasporto ferroviario perché si prevede l'ingresso in porto nel medio-breve termine di Rail Cargo Austria: "In occasione del incontro intitolato 'Porto di Venezia: il domani è oggi' discuteremo di molte novità, fra cui l'avvio dal 2017 di nuovi servizi intermodali regolari di RCA dal porto di Venezia verso il Centro – Est Europa per il traffico diffuso. Sarà possibile formare treni da 650 metri di lunghezza direttamente all'interno delle aree portuali e cercheremo di offrire a chi opera questi servizi strutture idonee (tra cui magazzini) per le attività di deposito, carico e scarico dei carichi". Non è tutto, però, perché Costa parla poi anche del servizio di manovre ferroviarie che "oggi viene svolto dalla società Manovre Esercizi Ferroviari direttamente controllata dall'Autorità Portuale ma che presto metteremo a gara e so per certo che susciterà l'interesse di uno dei maggiori vettori ferroviari stranieri". Il presidente delle port authority non lo dice esplicitamente ma è scontato che i identità porti al colosso tedesco Deutsche Bahn. Queste cessioni di società partecipate fanno parte del piano di dismissioni che l'ente portuale dovrà portare a termine nei prossimi mesi, fra cui rientra anche la messa sul mercato del **53% di Venezia Terminal Passeggeri attualmente in mano pubblica**.

Paolo Costa, infine, dal Transport Logistic di Monaco ha dato per scontato l'interesse di investitori cinesi per il progetto del porto offshore, e al tempo stesso ha "rimandato" (anche se assomiglia più a una bocciatura) il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica**. "Spero che ci mettano molte le mani" ha detto precisando che "è il risultato di un lavoro svolto da stakeholder molto competenti ma la stesura tecnica (curata dall'advisor Ernst&Young, ndr) è rivedibile. Ad ogni modo so che è in corso una revisione da parte dello staff incaricato dal ministro Graziano Delrio". A lavorare a una versione finale del Piano sembrano esserci cinque accademici aderenti a Sipotra (Società italiana di Politica dei Trasporti), il "think tank" presieduto da Ennio Cascetta che svolge un lavoro di lobby su temi di politica dei trasporti. Costa, oltre al fatto che "il porto di Venezia non figura né tra i principali scali ro-ro nazionali né tra i maggiori terminal gateway per i container e che il trasporto fluviale non viene nemmeno preso in considerazione", rimprovera a questo Piano "almeno tre carenze analitiche". La prima riguarda gli **obiettivi del Piano**, secondo lui modesti: "Il sistema portuale italiano si trova di fronte a una pressione di traffico sottostimata. Già dal 2017 l'export prevalente dell'Italia non sarà verso l'Europa ma bensì verso il resto del mondo (America, Africa, ecc.) e quindi i porti vedranno crescere esponenzialmente i volumi di merci in transito. Anche per quanto riguarda l'import stiamo assistendo all'arrivo dei carichi su navi di dimensioni sempre maggiori". La seconda critica che Costa muove al Piano Strategico Nazionale è che "non c'è una rispondenza del sistema portuale alla geografia della domanda di servizi portuali. In futuro il mercato principale da servire sarà l'Est Europa e quindi sarebbe da matti non investire in nuove infrastrutture portuali anche in Adriatico, oltre che nel Tirreno. Non garantire lo sviluppo del porto di Venezia significa lasciare campo libero agli scali concorrenti in Croazia, Slovenia, ecc.". Infine, sempre secondo il numero uno dell'AP di Venezia, non si è tenuto conto che "siamo di fronte a mercati non concorrenziali, *price maker*", dove pochi operatori impongono le loro scelte e le loro decisioni". Insomma secondo Costa per fronteggiare i grandi gruppi internazionali del trasporto e della logistica bisognerebbe avere le idee un po' più chiare.

Nicola Capuzzo

Porti: Ap Ancona a Fiera Transport Logistic di Monaco

Giampieri, contatti importanti con operatori e compagnie

08 maggio, 18:04

Tweet

[Indietro](#)

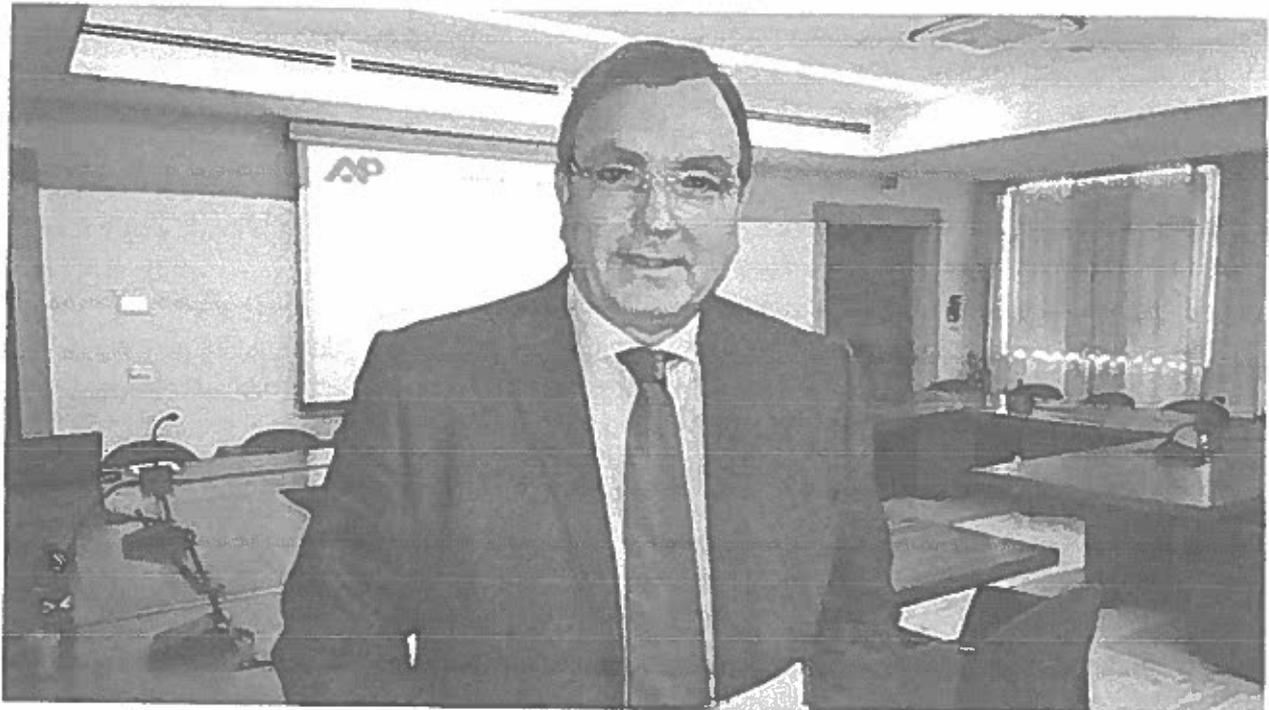
[Stampa](#)

[Invia](#)

[Scrivi alla redazione](#)

[Suggerisci \(\)](#)

1 di 2



(ANSA) - ANCONA, 8 MAG - Il presidente dell'Autorità Portuale di Ancona Rodolfo Giampieri ed il responsabile sviluppo e promozione Guido Vettorel hanno partecipato alla fiera Transport logistic di Monaco, principale evento continentale della logistica, nello stand dei porti italiani coordinato da Assoport in nell'iniziativa "Italy all in one", per presentare in maniera unitaria il sistema portuale nazionale.

"Monaco è stata una tappa importante per l'azione di promozione commerciale del porto di Ancona - commenta Giampieri -. Gli operatori nazionali ed esteri hanno apprezzato l'efficienza della dotazione ferroviaria dello scalo e le iniziative infrastrutturali e di sostegno ai traffici che abbiamo presentato. Questo - sottolinea - dimostra l'importanza di avere investito sul nuovo raccordo ferroviario tra la stazione e la nuova darsena, realizzato con il cofinanziamento dei fondi comunitari Fesr della Regione Marche. È importante che Rfi ci supporti nel concretizzare queste opportunità, anche prima di completare i lavori sulla seconda galleria di Cattolica il cui termine è previsto a dicembre. Proseguiremo i contatti - annuncia - per arrivare il prima possibile a togliere parte dei mezzi pesanti dalla strada".

La fiera è stata anche un'occasione per incontrare il top management delle compagnie di navigazione che scalano Ancona.

"In particolare Superfast e Minoan - rileva ancora Giampieri - hanno confermato Ancona come terminal delle linee veloci tra centro Europa e Mediterraneo sud orientale a servizio di merci e passeggeri. Le partenze giornaliere di Minoan e Anek-Superfast mantengono Ancona al primo posto in Adriatico per offerta di collegamenti e a breve presenteremo le iniziative per i passeggeri in attesa di imbarco, per migliorare l'accoglienza complessiva del porto". Presenti a Monaco anche le delegazioni degli operatori anconetani, tra cui Ancona merci, Agenzia Morandi, Frittelli Maritime Group e Talevi.

I porti siciliani al salone di Monaco (sezione: Autorità Portuale di Palermo)

"Giornale di Sicilia (ed. Siracusa-Ragusa)" del 08-05-2015

Argomenti: Autorità Portuale di Palermo

I porti di Palermo, Messina, Catania e Augusta a Monaco per promuovere il sistema trasportistico e logistico siciliano. Il Transport Logistic di Monaco di Baviera è il salone leader riconosciuto a livello mondiale, una piazza d'affari, un'importante fonte d'impulsi e di incontri tra gli operatori del settore, provenienti da tutto il mondo. «Partecipare a questa manifestazione biennale - ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannata - è stata strategicamente importante per ottenere le informazioni più innovative sulla composizione e l'evoluzione del mercato con incontri mirati che favoriscono la crescita delle attività commerciali e operative nei nostri porti di Palermo e Termini Imerese». A bilanciare la forza del sistema dei porti liguri e del nord Adriatico, le autorità portuali di Palermo, Messina, Catania e Augusta - un vero e proprio sistema logistico siciliano - a Monaco hanno fatto ancora una volta rete, promuovendo una Sicilia dei porti competitiva e fattiva, pronta ad accogliere una sfida internazionale complessa attraverso un continuo miglioramento delle infrastrutture portuali.

De Simone a Monaco di Baviera per promuovere il porto di Messina (sezione: Autorità Portuale di Palermo)

"TempoStretto" del 08-05-2015

Argomenti: Autorità Portuale di Palermo

Il Transport Logistic di Monaco di Baviera è il salone leader riconosciuto a livello mondiale, una piazza d'affari, un'importante fonte d'impulsi e di incontri tra gli operatori del settore, provenienti da tutto il mondo. A bilanciare la forza del sistema dei porti liguri che da tempo lavorano insieme, e dei porti del nord Adriatico, supportati quest'anno dalla significativa presenza del presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, le autorità portuali di Palermo, Messina, Catania e Augusta - un vero e proprio sistema logistico siciliano - a Monaco, come già accaduto in altre occasioni internazionali, hanno fatto ancora una volta rete, promuovendo una Sicilia dei porti competitiva e fattiva, pronta ad accogliere una sfida internazionale complessa - quella di reperire traffici - attraverso un continuo miglioramento delle infrastrutture portuali. Così si muovono i porti siciliani, guidati a Monaco dal vicepresidente di Assoport, Antonino De Simone. "Per Messina e Tremestieri - dichiara il presidente Antonino De Simone - è stato molto apprezzato l'intervento dell'Authority nel dotare il porto di nuove strutture e attrezzature che permetteranno agli operatori di attirare nuovi traffici internazionali e collegamenti ro-ro con Paesi dell'area mediterranea, grazie anche alla consulenza dell'ICE e del Centro Trasporti e Logistica dell'Università La Sapienza di Roma in seno al Programma Export Sud. A Milazzo, invece, volgono ormai al termine (ottobre 2015) i lavori di ampliamento delle banchine e dei piazzali che hanno consentito un incremento delle banchine di 370 metri lineari e dei piazzali di mq 15.000. Sta per cominciare l'atteso dragaggio dei fondali e grande appeal ha avuto l'area di Giamporo con la prossima realizzazione del pontile a servizio anche delle acciaierie Duferdorfin".

Porti: Cozzo, a Augusta potenziamento approdo commerciale

Già pronta progettazione preliminare adeguamento banchine

08 maggio, 17:40

Tweet

[Indietro](#)

[Stampa](#)

[Invia](#)

[Scrivi alla redazione](#)

[Suggerisci \(\)](#)

1 di 3



(ANSA) - PALERMO, 8 MAG - "Continua celermente il potenziamento del porto commerciale di Augusta, già leader tra i porti industriali e porto 'core' della rete TEN-T, che permetterà, nel breve, di avere a disposizione un terminal container di circa 300.000 metri quadri, banchine attrezzate con gru a portale di nuova generazione con fondali di 14,5 metri".

Lo ha detto il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta, Alberto Cozzo, al Transport Logistic di Monaco di Baviera.

"E' già pronta la progettazione preliminare dell'adeguamento banchine per ulteriori 200 metri lineari - ha spiegato - mentre domani scade la presentazione delle offerte per la partecipazione alla gara per l'ampliamento dei piazzali per ulteriori 100.000 mq rispetto agli attuali 300.000 disponibili".

"Inoltre - ha concluso - è stata completata la nuova viabilità all'interno del porto

SHIPPING

L'appello tedesco ai porti italiani

Monaco - Le principali associazioni della logistica cercano alleati:

«Ci serve uno sbocco sul Mediterraneo, collaboriamo».

DAL NOSTRO INVIATO ALBERTO QUARATI

Monaco - La Baviera cerca alleanze in Italia, e questa volta la conferma arriva direttamente dai colossi logistici del settore, rappresentati da Lbt e Lbs (i corrispondenti di Assologistica e Fedespedi), le due associazioni più importanti di questo Lander, cavallo da tiro dell'industria tedesca e chimera dei porti italiani, che da sempre sognano di sottrarre una parte dei traffici di quest'area, appannaggio quasi totale delle banchine nord-europee.

«Banchine che tuttavia sono a 800 chilometri da qui, quelli italiani a 400. I container che arrivano e partono dalla Baviera all'Estremo Oriente guadagnano almeno quattro giorni di tempo, se movimentati nei porti nei porti italiani» spiegano **Sebastian Lechner (Lbt) e Andreas Hilden (Lbs)**. L'endorsement è dei migliori, ma il credito di fiducia che viene concesso all'Italia dalla Baviera non può essere sciupato, perché questa regione non aspetta, come spiegano i due manager tedeschi alla WiderMos Conference organizzata a Monaco di Baviera dall'Autorità portuale della Spezia. **Lechner e Hilden** spiegano bene i motivi per cui oggi La Spezia, Trieste, Venezia o Genova non possono essere privilegiate: non solo i limiti fisici delle infrastrutture, ma anche quelli geo-politici: «Austria e Svizzera, spiega Lechner, hanno da più di 20 anni politiche ambientali contro cui è difficile poter eccepire: non vogliono i camion, dunque l'unico mezzo per attraversarle è il treno». Da qui il lavoro portato avanti dall'Italia con **WiderMos**, il programma dell'Unione europea guidato dall'Autorità portuale della Spezia per velocizzare la catena logistica della merce migliorando le connessioni e la comunicazione nei vari passaggi della catena logistica, all'interno delle reti Ten-T. La conferenza di Monaco, moderata dal *Secolo XIX-The MediTelegraph*, è proprio il momento per fare il punto sulla situazione di WiderMos e i risultati raggiunti. **Come spiega Federica Montaresi, responsabile del progetto, oggi i corridoi ferroviari con Melzo sono diventati una realtà operativa, e il prossimo passaggio sarà il corridoio La Spezia-Padova.** Il programma è già un realtà sulle

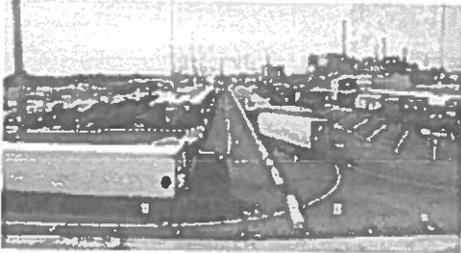
www.themeditelegraph.it

09 Maggio 2015

tratte ferroviarie operate da Kombiverkehr in Germania, tra i porti di Kiel e Amburgo con l'intera rete logistica tedesca, e proprio questo è un ulteriore elemento di sfida all'Italia in una possibile contesa per il traffico bavarese, che appunto non aspetta. Tuttavia, ma fiducia c'è: "Sono numerose le strutture con cui oggi la Baviera lavora molto - dice **Hilden** -: gli interporti di Melzo e Verona ad esempio. Ma abbiamo bisogno di regole omogenee. Ed è sbagliato pensare che la Germania sia il modello da seguire. Noi non siamo nella posizione di insegnare niente a nessuno. Possiamo offrire un pezzo della soluzione, ma questo Paese non può considerarsi un'isola. Siamo l'Europa, e la chiave per rendere omogeneo il linguaggio della logistica, delle dogane, dei singoli Paesi deve per forza di cose arrivare da Bruxelles". Tuttavia, le resistenze sono ancora numerose. **Sebastiano Grasso**, vicepresidente di Contship Italia, ha ricordato le difficoltà e le resistenze incontrate proprio alla Spezia nell'applicazione dei corridoi doganali, mentre Zeno D'Agostino, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste, ha sottolineato che spesso le resistenze arrivano proprio dai porti e da certe frange delle comunità portuali italiane, troppo spesso ancorate a posizioni di rendita. Nel contesto delle Autostrade del Mare, sono 47 i progetti attualmente in corso in Europa, per un valore complessivo di 417,9 milioni di euro provenienti, provenienti dal programma Ten-T. La Spezia è l'unico porto italiano capofila di uno di questi progetti.

Grimaldi tra Venezia e Patrasso

9 maggio 2015 |



Il terminal di Fusina (Marghera).

MONACO DI BAVIERA - Durante una conferenza stampa che si è svolta alla fiera Transport Logistics di Monaco di Baviera, Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, insieme a Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, hanno annunciato il lancio di una nuova Autostrada del Mare tra i porti di Venezia e Patrasso. Dedicato al trasporto di carico rotabile, il nuovo collegamento diretto sarà operativo a partire dal mese di giugno.

La frequenza sarà di tre partenze settimanali ambo i lati, e saranno

impiegate due moderne navi della categoria ro/ro, ciascuna capace di trasportare 3.500 metri lineari di carico rotabile. Il servizio sarà riservato al trasporto di trailer (incluso mezzi refrigerati), van, auto e altra merce rotabile che viaggia tra il Nord Italia, Nord/Centro Europa e la Grecia oltre ad altri paesi balcanici.

"Siamo lieti che Grimaldi abbia scelto il porto di Venezia per l'attivazione di una nuova linea diretta che collegherà i mercati europei con la Grecia - ha dichiarato Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia. Il porto di Venezia in questi anni ha realizzato importanti investimenti ferroviari e stradali che gli consentono di mettere in valore le peculiarità che lo rendono una porta europea privilegiata da e per il Mediterraneo e l'Oriente. Il nuovo terminal di Fusina (Marghera), con quattro accosti dedicati alle Autostrade del Mare, quattro binari dedicati che possono servire giornalmente treni da 650 metri di lunghezza, collegamenti autostradali e ferroviari che garantiscono la piena intermodalità, è stato riconosciuto da numerosi operatori internazionali come il più moderno porto italiano per il traffico ro-ro".

"Con questa azione, il Porto di Venezia entra nella rete di Autostrade del Mare del Gruppo Grimaldi", ha dichiarato Guido Grimaldi. "Venezia è stata scelta per il ruolo strategico che svolge come piattaforma logistica grazie ai collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale, permettendo al nostro Gruppo di offrire servizi di trasporto multimodale, e garantendo puntualità, velocità e una rotazione efficiente dei rimorchi", ha concluso Grimaldi.

Grazie al nuovo collegamento, il Gruppo Grimaldi, attraverso i marchi Grimaldi Lines e Minoan Lines, offrirà una vasta gamma di servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri tra le due sponde del mare Adriatico, collegando i porti italiani di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona e Brindisi con i porti greci di Igoumenitsa e Patrasso.



Un'altro aspetto del terminal di Fusina (Marghera).

Pordenone, lavori all'interporto per otto milioni

Monaco - Otto milioni di euro di lavori assegnati tra luglio e settembre per l'ampliamento della piattaforma del terminal e primo treno operativo entro la fine dell'estate. **A dare la notizia è stato il presidente di Interporto Centro Ingrosso** Giuseppe Bortolussi durante il convegno svoltosi a Transport Logistic

MAGGIO 09, 2015



Monaco - Otto milioni di euro di lavori assegnati tra luglio e settembre per l'ampliamento della piattaforma del terminal e primo treno operativo entro la fine dell'estate. **A dare la notizia è stato il presidente di Interporto Centro Ingrosso** Giuseppe Bortolussi durante il convegno svoltosi a Transport logistic, una delle più importanti fiere al mondo dedicate all'intermodalità in corso di svolgimento a Monaco.

La società era presente in Baviera all'interno del padiglione allestito dalla Regione e che vede protagonista l'intero sistema della logistica e dei

trasporti del Friuli Venezia Giulia. L'annuncio è emerso nel focus dal titolo "Quale strategia per il Friuli Venezia Giulia" al quale hanno partecipato anche la presidente della Regione Debora Serracchiani e l'assessore ai Trasporti Mariagrazia Santoro. **In particolare Bortolussi si è soffermato sulla trasformazione di Interporto in un hub** per la movimentazione delle merci anche su rotaia, che ora - dopo una prima fase di progettazione e ricerca dei fondi - entra nella fase operativa. «I lavori per l'ampliamento della piattaforma intermodale - ha detto Bortolussi - sono propedeutici alla successiva edificazione della stazione elementare. L'intervento, che prevede lo sbancamento dell'area base dove verranno poi sistemati i binari, ammonta a quattro milioni. La gara verrà pubblicata a giorni mentre a fine luglio entreranno in azione le ruspe».

A ruota le opere per la sistemazione e posa dei nuovi fasci binari, per un importo di altri quattro milioni di euro. In questo caso la gara verrà pubblicata a luglio mentre l'inizio dei lavori è previsto a settembre. «L'intervento - ha detto Bortolussi nel suo discorso durante il focus - prevede l'aumento del numero di binari dai quattro attuali a sette di cui tre presa-consegna e quattro operativi. A ciò si aggiunge l'allungamento a 750 metri di quelli che ora misurano 350 metri».

Tuttavia i lavori verranno compiuti a fasi successive, permettendo l'operatività dei primi treni sui binari esistenti già a partire da settembre. «A fine estate - ha spiegato Bortolussi - utilizzeremo il vecchio sedime per accogliere i convogli in ingresso e in uscita da Interporto. Contemporaneamente verranno posati i nuovi binari della lunghezza di 750 metri, intervento questo che si completerà entro la primavera del 2016. Quando questi lavori saranno terminati, inizieranno quelli sui vecchi binari, il cui completamento è previsto entro la fine dell'estate. Le opere accessorie invece saranno portate a termine in dicembre del 2016».

Anversa sfida i porti del Sud Europa

Monaco - Lo scalo cerca spazio: il terminal Msc spostato su un'area da 11 milioni di teu. L'ente di gestione rimette in pista il progetto "Saeftinghe".

DAL NOSTRO INVIATO ALBERTO QUARATI - MAGGIO 10, 2015



Monaco - **Dopo l'apertura di Maasvlakte 2, l'ampliamento sul mare da 20 milioni di metri quadrati del porto di Rotterdam, anche Anversa riaccende i motori.** Il secondo porto europeo rispolvera il progetto del bacino di Saeftinghe, un'ampliamento da 18 milioni di metri quadrati che avrà nella sua fase iniziale capacità per cinque milioni di teu (due volte e mezzo Genova), **per un investimento di 660 milioni di euro.** Un escavo di quattro chilometri nella pianura a sinistra della Schelda, operativo dal 2021-2022. L'Autorità portuale di Anversa ha annunciato al Transport Logistic di Monaco il riavvio della procedura, congelata tre anni fa a causa della crisi economica e dal conseguente stallo dei traffici. Ma già per tutto il 2014 e con ancora più evidenza nel primo trimestre 2015, il porto fiammingo ha registrato un'evidente inversione di tendenza, tanto che secondo i dati di CargoSmart il ritardo medio delle portacontainer

che toccano Anversa si aggira costantemente tra le 12 e le 16 ore a seconda dei periodi dell'anno.

«Vogliamo una crescita regolata - spiega **Luc Arnouts**, Chief Commercial Officer dell'Autorità portuale -. Per questo avevamo messo il progetto nel congelatore. Non volevamo mettere capacità sul mercato, quando non ce n'era bisogno». Ora le condizioni sono cambiate, ma è la stessa Authority a rilevare che dietro non c'è solo una questione di traffici e stress sulle infrastrutture esistenti. La compagnia Msc, che nel contesto dell'alleanza M2 con Maersk ha scelto di fare di Anversa il porto di riferimento in Nord Europa, lascerà infatti entro l'anno il suo mega-terminal sulla destra della Schelda (bacino Delwaide), per spostarsi poco più a Sud di dove verrà scavato il Saeftinghe, cioè nell'area del bacino Deurgank. **Msc farà spazio all'industria chimica saudita Energy Recovery Systems**, che ha presentato in Authority un progetto da 3,7 miliardi di euro per un nuovo impianto industriale e che impiegherà 900 persone rilevando pure gli spazi del vicino stabilimento Opel, chiuso da General Motors nel 2009. Il terminal container sarà insomma convertito in industria, mentre lo spostamento di Msc sul Deurgank - che ha una capacità di movimentazione fino a 11 milioni di teu l'anno - permetterà di sfruttare meglio questo bacino, finora sotto-utilizzato.

La costruzione del Saeftinghe non sarà comunque una passeggiata: il bacino è grande come 3.500 campi da calcio, otto milioni di metri quadrati saranno dedicati all'industria, 10 milioni in interventi di compensazione. Si dovrà procedere alla demolizione di tre centri abitati, il più grande dei quali è Doel, già abbandonato nel 2008 dai suoi residenti e oggi presidiato da squatter e comitati del no provenienti dalla città. Più seria la situazione dei 250 proprietari terrieri che hanno le loro fattorie proprio dove l'Authority vuole entro breve solo una grande distesa d'acqua, che hanno già definito la decisione del porto come «un tradimento» e giurano battaglia. Insomma, se è vero che al Transport Logistic si è registrata un'apertura di credito da parte della Baviera verso i porti italiani, è altrettanto chiaro che il Nord-Europa ha tutta l'intenzione di

scendere con la sua sfera di influenza ben sotto la linea delle Alpi, e non retrocedere di un millimetro. **Anversa non costruisce solo per ottimizzare gli spazi e fare fronte alla congestione**, ma anche per poter disporre di ampie aree per lo sviluppo del porto, da utilizzare con tranquillità nei prossimi 50 anni. Indicativo che nel puzzle giochino un ruolo fondamentale Msc e Maersk, le stesse compagnie che da anni attendono realizzazione dei progetti in Liguria, cui a Monaco è stato dedicato un convegno.

L'ENTE DI GESTIONE RIMETTE IN PISTA IL PROGETTO "SAEFTINGHE"

Anversa sfida i porti del Sud Europa

Lo scalo cerca spazio: il terminal Msc spostato su un'area da 11 milioni di teu

IL CASO

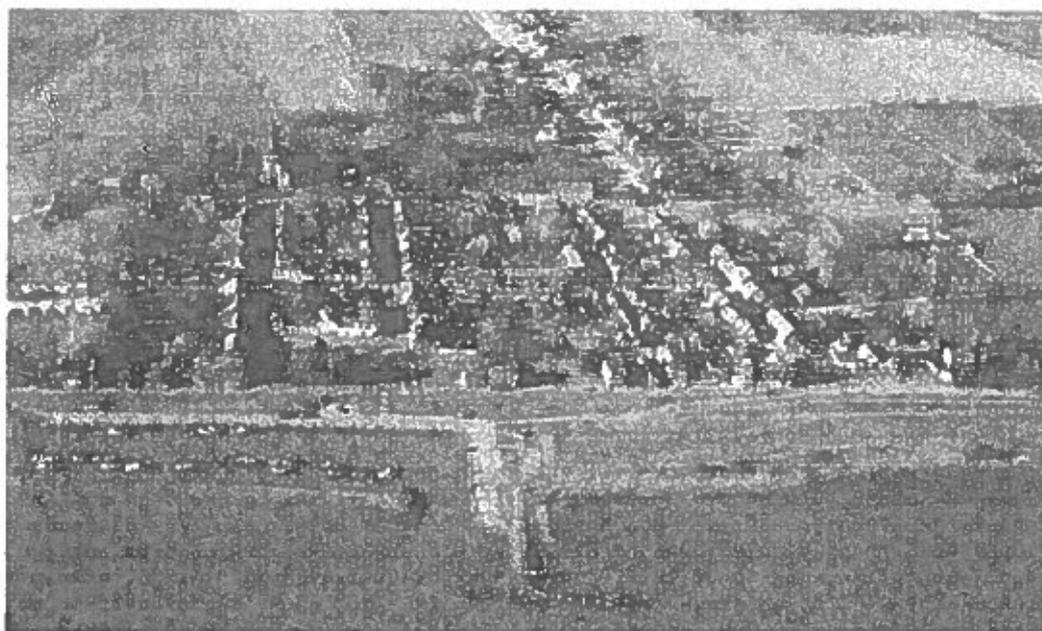
dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

MONACO. Dopo l'apertura di Maasvlakte 2, l'ampliamento sul mare da 20 milioni di metri quadrati del porto di Rotterdam, anche Anversa riaccende i motori. Il secondo porto europeo risolverà il progetto del bacino di Saeftinghe, un'ampliamento da 18 milioni di metri quadrati che avrà nella sua fase iniziale capacità per cinque milioni di teu (due volte e mezzo Genova), per un investimento di 660 milioni di euro. Un'escavo di quattro chilometri nella pianura a sinistra della Schelda, operativo dal 2021-2022.

L'Autorità portuale di Anversa ha annunciato al Transport Logistic di Monaco il riavvio della procedura, congelata tre anni fa a causa della crisi economica e dal conseguente stallo dei traffici. Ma già per tutto il 2014 e con ancora più evidenza nel primo trimestre 2015, il porto fiammingo ha registrato un'evidente inversione di tendenza, tanto che secondo i dati di CargoSmart il ritardo medio delle portacontainer che toccano Anversa si aggira costantemente tra le 12 e le 16 ore a seconda dei periodi dell'anno.

«Vogliamo una crescita regolata - spiega Luc Arnouts, Chief Commercial Officer dell'Autorità portuale -. Per questo avevamo messo il progetto nel congelatore. Non volevamo mettere capacità sul mercato, quando non ce n'era bisogno». Ora le condizioni sono cambiate, ma è la stessa Authority a rilevare che dietro non c'è solo una questione di



L'intero villaggio di Doel sarà raso al suolo per fare spazio a un nuovo bacino portuale

traffici e stress sulle infrastrutture esistenti. La compagnia Msc, che nel contesto dell'alleanza M2 con Maersk ha scelto di fare di Anversa il porto di riferimento in Nord Europa, lascerà infatti entro l'anno il suo mega-terminal sulla destra della Schelda (bacino Delwaide), per spostarsi poco più a Sud di dove verrà scavato il Saeftinghe, cioè nell'area del bacino Deurgank.

Msc farà spazio all'industria chimica saudita Energy Recovery Systems, che ha presentato in Authority un progetto da 3,7 miliardi di euro per un nuovo impianto industriale e che impiegherà 900 persone rilevando pure gli spazi del vicino stabilimento Opel, chiuso da General Motors nel 2009.

Il terminal container sarà insomma convertito in industria, mentre lo spostamento di Msc sul Deurgank - che ha una capacità di movimentazione fino a 11 milioni di teu

l'anno - permetterà di sfruttare meglio questo bacino, finora sotto-utilizzato.

La costruzione del Saeftinghe non sarà comunque una passeggiata: il bacino è grande come 3.500 campi da calcio, otto milioni di metri quadrati saranno dedicati all'industria, 10 milioni in interventi di compensazione. Si dovrà procedere alla demolizione di tre centri abitati, il più grande dei quali è Doel, già abbandonato nel 2008 dai suoi residenti e oggi presidiato da squatter e comitati del no provenienti dalla città. Più seria la situazione dei 250 proprietari terziari che hanno le loro fattorie proprio dove l'Authority vuole entro breve solo una grande distesa d'acqua, che hanno già definito la decisione del porto come «un tradimento» e giurano battaglia.

Insomma, se è vero che al Transport Logistic si è registrata un'apertura di credito

da parte della Baviera verso i porti italiani, è altrettanto chiaro che il Nord-Europa ha tutta l'intenzione di scendere con la sua sfera di influenza ben sotto la linea delle Alpi, e non retrocedere di un millimetro. Anversa non costruisce solo per ottimizzare gli spazi e fare fronte alla congestione, ma anche per poter disporre di ampie aree per lo sviluppo del porto, da utilizzare con tranquillità nei prossimi 50 anni.

Indicativo che nel puzzle giochino un ruolo fondamentale Msc e Maersk, le stesse compagnie che da anni attendono realizzazione dei progetti in Liguria, cui a Monaco è stato dedicato un convegno.

Contatti con nuovi investitori in occasione dell' importante evento su trasporti e logistica in Baviera.

Messina, si rilancia il porto

Traffico commerciale e crocerismo, le due linee d'azione strategiche

Il porto di Messina cerca nuovi investitori disposti a scommettere sulle enormi potenzialità di uno scalo che si conferma strategico nel quadro euro-mediterraneo. Sembra aver portato buoni risultati la presenza dell' Autorità portuale di Messina-Milazzo alla "Transport Logistic" di Monaco di Baviera, il principale evento di logistica in Europa, con oltre duemila espositori provenienti da 62 Paesi.

Sono stati avviati e approfonditi contatti con importanti operatori del settore, con armatori, compagnie di navigazione e altri enti e istituzioni. È stata sancita l' intesa interistituzionale con l' Agenzia delle Dogane, il ministero della Salute e le Autorità regionali fitosanitarie per la realizzazione dei punti di entrata comunitari delle merci. Il presidente dell' Authority Antonino De Simone ha presentato ad armatori e operatori esteri le infrastrutture in via di completamento o che saranno avviate prossimamente. Due le linee di azione strategiche: potenziamento del crocerismo e nuovi spazi ai traffici commerciali.

SPORT **Gazzetta del Sud** **SPORT**
MESSINA "SICILIA"
All'Terminali...
L'addio a Stefania, vittima innocente
Messina...
Messina, si rilancia il porto
Traffico commerciale e crocerismo, le due linee d'azione strategiche
La Marescaia a fare look...
Il piano Ue sui migranti al vaglio dell'Onu
Raul Castro: «rischio di tornare cattolico...»
Arrestato lo stupratore della tassista
Pensioni, rimborsi per fasce di reddito

Contatti importanti tra l' Authority e gli operatori del settore al "Transport Logistic 2015" di Monaco di Baviera.

Nuovi investitori per il porto di Messina

De Simone: «Riconosciuto il ruolo strategico dello Stretto». Si punta sempre più su traffici ro-ro e crociere.

«La posizione strategica di Messina ha convinto vari interlocutori ad approfondire l' analisi delle potenzialità del porto». Il presidente dell' Autorità portuale Antonino De Simone torna soddisfatto dalla "Transport Logistic" di Monaco di Baviera, l' evento del settore tra i più importanti al mondo, sicuramente il più prestigioso in Europa, con duemila espositori provenienti da 62 nazioni, distribuiti in nove padiglioni fieristici. La città dello Stretto era rappresentata, assieme alle altre Autorità portuali siciliane, nello stand di Assoport e lì che sono stati avviati o approfonditi contatti con altri enti e istituzioni, con imprenditori, con armatori e compagnie di navigazione, con aziende leader nei comparti della trasportistica e della logistica.

«È stato molto apprezzato - afferma De Simone - l' intervento dell' Authority per dotare il porto di nuove strutture e attrezzature». Intervento che permetterà agli operatori di attirare nuovi traffici internazionali con l' attivazione di ulteriori collegamenti "ro-ro" (il termine deriva dall' inglese roll-on/roll-off e indica le navi adibite al trasporto dei mezzi gommati e delle merci) con i Paesi dell' Area mediterranea.

Le due linee d' azione, dunque, continuano a essere il rafforzamento del ruolo di Messina come scalo -base delle più importanti navi da crociera e il rilancio delle attività logistico-trasportistiche, che dovrebbero poi trovare la loro naturale collocazione nella piattaforma progettata assieme al nuovo porto di Tremestieri.

«Il salto di qualità è possibile», ribadisce De Simone, che cerca di spargere il sale dell' ottimismo sulle ferite di una città che stenta da decenni nel darsi un progetto vero di sviluppo socio-economico. Come in tutte le epoche della storia messinese, i momenti migliori della città sono sempre coincisi con i periodi floridi del porto, così come al contrario, le fasi più buie si sono registrate quando il porto ha smesso di essere baricentro euro -mediterraneo. È evidente che ormai si ragiona su scala internazionale e Messina, quindi, non può non far parte della piattaforma logistica integrata siciliana, con in più il raccordo con le altre realtà portuali dello Stretto (Reg gio Calabria e Villa San Giovanni).

Negli incontri con gli investitori - alcuni anche di grande rilievo e se i contatti si traducono in accordi,



Nuovi investitori per il porto di Messina

De Simone: «Riconosciuto il ruolo strategico dello Stretto». Si punta sempre più su traffici ro-ro e crociere

La ricchezza che arriva dai grandi transatlantici



La ricchezza che arriva dai grandi transatlantici. Un'immagine che mostra un grande transatlantico in porto, con il suo scafo bianco e i colori della compagnia di navigazione. L'immagine è accompagnata da un testo che discute delle opportunità portuali e del ruolo strategico dello Stretto.

Cimiteri della zona sud immersi nel degrado



Cimiteri della zona sud immersi nel degrado. Un'immagine che mostra un cimitero in stato di abbandono, con tombe in rovina e macerie. Il testo accanto discute delle condizioni di degrado e delle iniziative per il recupero dell'area.

potrebbero esserci importanti novità nei prossimi mesi -, l' Autorità portuale ha presentato le infrastrutture realizzate a Messina e a Milazzo. Nella città del Capo, come ha sottolineato De Simone, termineranno entro l' ottobre 2015 i lavori di ampliamento delle banchine e dei piazzali, grazie ai quali si otterrà un incremento delle banchine di 370 metri lineari e dei piazzali di 15 mila metri quadri. Inoltre, sta per cominciare l' atteso dragaggio dei fondali.

Un punto di grande interesse, secondo quanto riferito dai partecipanti alla "missione" in terra di Baviera, è stato costituito dalla promozione dell' area di Giammoro con la prossima costruzione del pontile al servizio anche delle acciaierie Duferco.

De Simone ha anche annunciato l' intesa interistituzionale con il Ministero della Salute, l' Agenzia delle Dogane e le Autorità regionali fitosanitarie per la realizzazione di punti di entrata comunitari delle merci «che garantiranno lo sdoganamento con l' utilizzo dello Sportello unico doganale e, in quest' ottica - ha aggiunto il presidente dell' Authority -, verranno realizzate strutture a temperatura controllata che consentiranno la trattazione delle merci deperibili da parte di enti di controllo e di operatori».3.

Lucio D'Amico