

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
22 maggio 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Transport Logistic China 2018**
(The MediTelegraph)

Dai Porti:

Genova:

"...La Tirrenia strategica per il Porto di Genova..." (Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...A Civitavecchia nasce il terminal Vespucci..."

(Il Sole 24 Ore, Ansa, The MediTelegraph, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Seareporter)

"...Seaviw: annullato il battesimo a Civitavecchia..." (Civonline)

Cagliari:

"...Bunkeraggio in Sardegna..." (Corriere Marittimo)

Messina:

"...Al Porto di Messina una nave per la ricerca oceanografica..."
(Normanno)

«Serve più Italia nell'economia cinese» / INTERVISTA

Shanghai - Il console generale Beltrame: «La reciprocità non c'è ancora, ma le opportunità di sviluppo esistono».

Shanghai - I rapporti di forza sono evidentemente diversi, tra Cina e Italia. Per questo anche sui grandi progetti che sembrano garantire opportunità senza rischi come la Via delle Seta, è meglio fare attenzione. «Manca la reciprocità» spiega **Stefano Beltrame, console generale a Shanghai da 4 anni**. È il punto centrale per capire anche il passaggio epocale che **Pechino** sta per varare. A novembre ci sarà il "China Import Expo": tutti i paesi arriveranno a Shanghai per mettere in mostra il meglio dei propri prodotti, pronti a invadere il mercato cinese: «Un'occasione epocale che non dobbiamo mancare».

In Italia siamo convinti che la Silk road porterà una valanga di investimenti nel nostro Paese...

«Ci sono dei "però", che spesso sono gli stessi cinesi a mettere in risalto: la One Belt One Road deve essere nei due sensi. Noi compriamo, voi vendete. È quello che ci ripetono. Ma serve una reciprocità effettiva».

In che senso?

«Pensi agli investimenti industriali. I cinesi hanno comprato Pirelli, un altro accordo che rappresenta i principali investimenti cinesi in Italia è stato fatto con Ansaldo Energia. Il contrario, cioè italiani che comprano la totalità o parte di aziende in Cina, non è possibile. Per questo dico che bisogna fare attenzione».

Anche sull'apertura al mercato, la Cina potrebbe fare di più...

«Se parliamo di Via della Seta, noi negoziamo con loro anche per comprare in Paesi terzi, come il Pakistan. In questo la nostra esperienza diplomatica è molto utile».

una comunità di grande qualità».

-segue

Come state operando?

«Noi vorremmo che le aziende italiane fossero in grado di partecipare anche a gare cinesi. La realizzazione in infrastrutture in particolare, visti i grandi progetti in corso, ma anche opere pubbliche e ospedali».

Vi siete dati una scadenza per ottenere qualche apertura da Pechino?

«Ci stiamo lavorando. Ma dobbiamo discutere seriamente di questi aspetti».

A novembre la Cina lancerà la più grande fiera del mondo dedicata alle importazioni che servono al colosso asiatico per crescere...

«È il nuovo stile di vita cinese, orientato molto di più alla qualità, come ha spiegato il presidente Xi Jinping. Festeggiano con questa esposizione la loro apertura al mercato».

Un po' limitata...

«Si coglie meglio l'apertura non guardando agli stock, ma ai flussi degli ultimi trent'anni. È un fatto rivoluzionario, anche se questa apertura è molto distante ancora dalla nostra».

Ma una volta ottenuta la reciprocità?

«Qualche analista dice che saranno sempre avvantaggiati i cinesi per le economie di scala».

Oggi l'Italia importa molto di più dalla Cina di quanto non esporti. Lei si è dato l'obiettivo di riportare la bilancia in equilibrio...

«È un obiettivo ambizioso e di lungo periodo. Però deve spronarci a crescere a doppia cifra in alcuni comparti che potrebbero prendere il volo».

Quali ad esempio?

«C'è il mobile che sta andando molto bene, con una crescita del 20%; poi i prodotti industriali tecnologicamente avanzati. E l'agroalimentare che oggi in Cina è carente e che avrebbe grandi prospettive, anche se è necessario conoscere il mercato: un cinese medio pranza bevendo the, non riusciremo mai a fargli bere vino tutti i giorni durante i pasti».

La comunità italiana a Shanghai è numerosa?

«Rispetto a francesi e inglesi, no. Parigi conta 20 mila connazionali, noi arriviamo a 3.500. La Francia ha una concessione da 200 anni, qui sono arrivati per primi. Ma noi abbiamo

Traffici cinesi, la Spagna cerca il derby con l'Italia / REPORTAGE

Shanghai - «Le nostre infrastrutture? Le migliori, arriviamo ovunque». Signorini: «Dicono tutti così, ma i favoriti sono i nordeuropei».

Shanghai - «Più veloci e più convenienti». Gli spagnoli ci credono e spiegano ai cinesi di essere la vera porta dell'Europa. A Shanghai sbarcano tutti i porti controllati da Madrid, e poco importa che Barcellona giochi ancora all'autonomismo con uno stand a poca distanza fisica che diventa notevole sotto il profilo politico. Perché **Puertos del Estado**, l'organo statale che governa gli scali, è presente in forze, a cominciare dal presidente **Josè Llorca Ortega** che annuncia ai cinesi: «Saremo i leader del traffico dall'Asia verso l'Europa nei prossimi anni».

L'attacco è all'Italia, **la grande concorrente nel Mediterraneo**: il piano della Spagna è rubare il traffico merci che viaggia dalla Cina al centro dell'Europa. Geograficamente è più vicina l'Italia, ma logisticamente, ne sono convinti a Madrid, è più conveniente che i container sbarchino sulla costa iberica: «Garantiamo quattro giorni di navigazione in meno rispetto ai porti del Nord Europa - spiega Ortega - Con il corridoio Mediterraneo possiamo arrivare ovunque. I migliori porti della sponda Sud sono i nostri e garantiamo la migliore efficienza di tutto il continente». Le frecce del grande disegno logistico di Madrid partono da **Valencia, Barcellona, Algeciras e Bilbao** e si dirigono verso i mercati che interessano a Pechino: Francia, Svizzera, poi indicano la Germania e persino Slovenia, sino quasi alla Russia. Solo marketing? Non proprio. Per dare forza all'offensiva contro l'Italia e il resto dei porti europei, gli spagnoli fanno parlare anche le imprese. Quei 2,5 trilioni di dollari di investimenti che la Cina ha complessivamente stanziato per la Via della Seta fanno gola a tutti. E **Maersk Line** lancia una "cooperazione sino-spagnola" perché nel mercato iberico «continuiamo a crescere» e anche se ci sono stati degli scioperi che hanno bloccato i porti di Madrid per giorni «ora è tutto risolto». Anche Msc conferma: la compagnia di **Gianluigi Aponte** ha investito sul trasporto ferroviario in Spagna e ora è attirata anche dall'export verso la Cina, in quella che è già stata chiamata la "Via della Seta di ritorno": «Stiamo incrementando i servizi East bound», diretti cioè verso i porti di Pechino e del mercato asiatico.

-segue

I terminalisti di Barcellona (il Best di Hutchison) stupiscono i cinesi con la semi-automatizzazione: qui a Shanghai è totale, sono i robot a gestire le banchine, ma vedere che c'è qualcuno anche in Europa del Sud che ha cominciato, li stupisce. E poi Cosco, il braccio armato sul mare di Pechino, in Spagna già c'è con Noatum, un operatore portuale di cui detiene la maggioranza.

Genova sullo scacchiere

L'Italia si difende dall'offensiva con Trieste. Ieri il numero uno dello scalo Zeno D'Agostino ha continuato le trattative riservate con diversi investitori. Genova è in mezzo. E il rischio di essere tagliati fuori dai giochi è il primo pensiero: «Non sarà così – spiega **Paolo Signorini, numero uno degli scali di Genova e Savona**, arrivato ieri a Shanghai e pronto a ripartire domani per Pechino – E poi tutti i porti del mondo dicono di essere il vero terminal della Via della Seta». L'analisi di Signorini si concentra sul realismo: «Nel Mediterraneo i volumi dalla Cina saranno minori rispetto a quelli che andranno al Nord Europa. In Italia ci sono solo due scali che sono in grado di intercettare quel traffico, Genova e Trieste. Se tra il capoluogo e Savona riusciamo a prendere anche solo una minima parte della grande massa di container, magari un milione e mezzo in più, per i cinesi non cambia nulla, ma per noi vuol dire un salto notevole di qualità». In fondo l'impatto della Via della Seta nel Mediterraneo «non sarà così grande come in altre aree del mondo» ammette Signorini «anche per colpa di una situazione geopolitica instabile. Quando le cose miglioreranno, aumenteranno anche i volumi». La "Silk Road al ribasso" però per Genova – e Trieste – vale ancora molto: «Prevedo in quattro anni un aumento di 1,5-2 milioni di teu per effetto della strategia di Pechino». Sempre che la Spagna non vinca la gara a chi la racconta meglio ai cinesi.

L'export ad alto valore aggiunto attira i traffici italiani in Cina / IL REPORTAGE

Shanghai - Raccontano tutti la stessa storia: Shanghai cambia pelle molto velocemente. Chi ha già partecipato alla più grande fiera di logistica del mondo, la biennale **Transport Logistic China**, si stupisce ancora quando trova un gruppo di enormi grattacieli dove solo due anni prima non c'era nulla, o quasi.

Shanghai - Raccontano tutti la stessa storia: Shanghai cambia pelle molto velocemente. Chi ha già partecipato alla più grande fiera di logistica del mondo, la biennale **Transport Logistic China**, si stupisce ancora quando trova un gruppo di enormi grattacieli dove solo due anni prima non c'era nulla, o quasi.

Ma la cifra di questa megalopoli da quasi 25 milioni di abitanti è la replica: venti, forse trenta, enormi palazzoni tutti uguali, circondati dal verde e da strade infinite, mentre all'orizzonte bucano la foschia gru gigantesche che testimoniano la nascita di interi quartieri. La city avveniristica tutta di vetro contrasta però con gli altri grattacieli che portano male quei 20 anni dalla costruzione e rendono Shanghai, in alcuni scorci, persino una città già invecchiata. Ma tutto cambia velocemente, non solo nell'edilizia. **Per fortuna anche il peso dell'Italia è mutato.** In positivo. L'export del nostro Paese verso la Cina è cresciuto del 26,2% nel 2017. Lo indica la ricerca realizzata da Ice e dal Consolato italiano e presentata ieri ai cinesi durante l'evento organizzato da Assoporti, l'associazione degli scali italiani, alla fiera di Shanghai. Significa che gli oltre 11 miliardi di export del 2016 sono cresciuti di oltre 2,5 miliardi di dollari. È un regime sostenuto, considerando che l'export italiano nello stesso periodo è aumentato del 7,5%. Ed è tutto ad alto valore aggiunto: verso la Cina parte il meglio del made in Italy: dai vestiti alla manifattura, sino all'agroalimentare, la nuova frontiera. È una rivoluzione, anche per i porti: dalle nostre banchine partivano verso l'Asia in prevalenza rottami ferrosi e plastica, ma **la Cina non vuole più essere la discarica del mondo** e punta a saziare la crescente classe media con prodotti di qualità. «È la prima volta che i porti italiani si presentano a Shanghai uniti», dice il **console generale Stefano Beltrame**, sottolineando l'importanza del brand nazionale per un mercato «da 1,5 miliardi di persone, con una massa sterminata».

-segue

La porta d'Italia

La rotta principale rimane comunque quella delle importazioni. E per facilitare il lungo viaggio delle merci dall'Asia all'Europa, i cinesi hanno deciso di realizzare il più grande investimento infrastrutturale nella storia dell'uomo: la nuova **Via della Seta**. I porti italiani sono in gara, anche quelli del Sud. Se al Nord fa gola la vicinanza ai mercati dell'Europa centrale, nel Meridione il jolly è rappresentato dalle zone economiche speciali. A Shanghai e Pechino piace sapere che esistono scali dove ci sono condizioni più favorevoli per far sbarcare la merce. Ecco perché Taranto (spiegata agli investitori **dal segretario generale Fulvio Lino Di Blasio**) e la Campania puntano anche sulle Zes: «Importiamo dalla Cina 1,5 miliardi di dollari di merce, ma esportiamo solamente 121 milioni», spiega Pietro Spirito, il numero uno dei porti di Napoli e Salerno, scali centrali nel Mediterraneo.

Anche la Sardegna, con il proprio sistema portuale, è in grado di offrire opportunità ai cinesi, come ha detto il presidente Massimo Deiana. Bari e la Puglia con il presidente Ugo Patroni Griffi, puntano sull'appeal del mix tra infrastrutture e territorio. Venezia invece vuole tornare all'antico: cancellato il progetto offshore di Paolo Costa che pure aveva coinvolti un'azienda cinese, **Pino Musolino** ha in mente una rivoluzione: «**Puntiamo al Fondaco 4.0**» spiega alla platea di cinesi attirati dal brand della città storicamente terminale della Via della Seta. «Riportiamo la produzione nelle aree portuali, così come è sempre stato sin dai tempi del Medioevo», dice il presidente veneziano che sta preparando un piano di radicale cambiamento degli spazi portuali. Il Tirreno si sta preparando alla battaglia: **Carla Roncallo**, numero uno del porto della Spezia, annuncia che entro fine anno «partiranno i lavori per l'ampliamento del Molo Garibaldi e del Terminal del Golfo, così potremo portare la capacità totale dello scalo a 2,5 milioni di teu» e invoglia i cinesi anche sulle crociere, auspicando «un coinvolgimento di tutte le principali compagnie per la gestione dei servizi e la realizzazione di un nuovo terminal». A **Msc e Royal Caribbean** che avevano presentato l'istanza, potrebbe aggiungersi anche Costa Crociere, riunendo così in consorzio e in pace tutti gli operatori.

D'Agostino: «Siamo noi la piattaforma ideale per l'Asia» / INTERVISTA

Shanghai - Il presidente di Assoporti: «Oggi possiamo offrire un sistema logistico completo».

Shanghai - Genova è il termine di paragone per tutti. Anche per i cinesi. Ma Pechino sugli investimenti ha gli occhi puntati su Trieste. **Zeno D'Agostino** è l'uomo della Via della Seta in Italia. Guida lo scalo adriatico, ma anche l'associazione dei porti italiani: «Per questo dico che ci sono opportunità per tutti. Anche per i porti del Sud».

Però pare che a Shanghai interessi solo Trieste...

«Non è vero. Certo noi abbiamo continue richieste e trattative, ma è il sistema portuale italiano ad essere coinvolto».

Anche il Sud?

«Guardi, i cinesi hanno commesso un errore con l'acquisto del Pireo. Se ne sono resi conto e ora stanno rimediando. L'Italia ne esce rafforzata anche in termini di credibilità».

Anche i cinesi sbagliano?

«Pensavano che mettendo un piede in Grecia avrebbero potuto raggiungere agevolmente via ferrovia, i mercati europei. Non è andata così e per noi è un bene. Per questo vengono in Italia e vogliono investire molto».

Sino ad oggi però non ci sono state mosse eclatanti...

«Nei prossimi mesi ci saranno tante novità...Entro fine anno, quando arriveranno a conclusione diverse trattative, il quadro sarà cambiato. E di molto».

-segue

E i porti del Sud?

«Ai cinesi interessa molto l'area mediterranea. I nostri scali si trovano in una posizione migliore rispetto al Pireo e possono offrire di più. Se poi la situazione geopolitica si ristabilisse, avremmo un quadro molto positivo. Magari potremmo tornare all'idea di una vastissima zona di libero scambio dell'**area del Mediterraneo**. Era una buona idea. Così l'Italia completerebbe il proprio ruolo: non più solo piattaforma logistica per l'Europa centrale, ma detentrica di un ruolo fondamentale anche per l'area Sud del Vecchio continente e del Nord Africa».

Torniamo agli investimenti: rischiamo la svendita di aziende o asset del Paese?

«No. Il nostro atteggiamento è molto diverso: abbiamo continue richieste da parte degli investitori cinesi. Vogliono comprare, diventare soci, entrare nel capitale. Ma svendita mai: è un atteggiamento paesi a rischio default. E noi per fortuna non lo siamo».

Ma cosa offriamo agli investitori cinesi?

«Un sistema logistico ad alto valore. Stiamo cambiando anche noi: non proponiamo più solo la visione della banchina, ma di tutto un sistema logistico completo. E questo ai cinesi piace molto. Altro che riduttivo ministero del Mare: capacità di fare sistema a tutto campo. Non parliamo solo di infrastrutture, ma di opportunità e condizioni favorevoli. In questo senso le zone economiche speciali sono una grande carta che possiamo giocare».

I porti italiani uniti alla fiera **Transport Logistic di Shanghai** / **REPORTAGE**

Shanghai - L'Italia si presenta agli investitori cinesi. Assoportì, l'associazione degli scali italiani, ha inaugurato la propria presenza alla fiera **Transport Logistic di Shanghai**, con un evento rivolto agli operatori cinesi

Shanghai - L'Italia si presenta agli investitori cinesi. Assoportì, l'associazione degli scali italiani, ha inaugurato la propria presenza alla fiera **Transport Logistic di Shanghai**, con un evento rivolto agli operatori cinesi.

«L'Italia è un fondamentale attore nel progetto della Via della Seta» ha spiegato il **presidente Zeno D'Agostino**, annunciando che «è nata una nuova era dei porti italiani che si presentano in Cina uniti per la prima volta».

Assoportì ha puntato sul brand Italia che «è un dovere morale» come ha ribadito il Console Generale a Shanghai **Stefano Beltrame**. Taranto, gli scali sardi e Napoli hanno presentato le proprie caratteristiche e opportunità di investimento puntando anche sulla creazione delle Zes (Puglia e Campania), mentre il presidente sardo Deiana chiede di accelerare sul fronte della zona economica speciale proprio per conquistare nuovi traffici. **Venezia annuncia grandi novità nello scalo**, oltre ad una propensione sempre meno marcata verso i container, con uno sguardo agli altri traffici: break bulk e special cargo. La Spezia è pronta per il piano di sviluppo: entro fine anno partiranno i lavori per l'ampliamento del molo Garibaldi e del Terminal del Golfo così da raggiungere una capacità di 2,5 milioni di teu.

Nello spazio italiano di Assoportì, dove in un grande schermo scorrono le immagini di tutti gli scali italiani a cominciare da Genova e Savona, sono cominciati presto gli incontri tra le Authority e i diversi operatori cinesi interessati alle banchine e al sistema logistico retrostante. Alla tavola rotonda di questa mattina, **coordinata dal Secolo XIX/TheMediTelegraph**, hanno partecipato: Zeno D'Agostino, presidente di Assoportì, il Console Generale italiano Stefano Beltrame, il segretario generale di Taranto Fulvi Lino di Blasio, **il presidente dei porti della Sardegna Massimo Deiana**, il presidente del porto di Venezia Pino Musolino, il numero uno di Napoli e Salerno Pietro Spirito, la presidente della Spezia Carla Roncallo e il presidente di Bari Ugo Patroni Griffi.

La Tirrenia strategica per il porto di Genova

Un "allarme spazi" è stato fatto scattare dal gruppo Spinelli

GENOVA – "Il porto di Genova, ne siamo consci, è alle prese con gravissimi problemi di spazi, in seguito a una crescita pressochè generalizzata di traffici. Tirrenia – è la nota della compagnia – è tuttavia un cliente primario e storico, con funzioni strategicamente irrinunciabili per i traffici da e per le isole e quindi per il servizio pubblico che svolge; inoltre per la sua capacità di garantire trasporto e movimentazione alle merci sull'asse nord sud, decongestionando il sistema autostradale.

In questa ottica l'allarme-spazi fatto scattare dal gruppo Spinelli, gestore del terminal presso il quale operano le navi Tirrenia, e relativo a una ipotesi di disdetta per la linea Genova-Livorno-Catania-Malta, siamo convinti otterrà la dovuta attenzione prioritaria da parte dell'Autorità portuale del mar Ligure occidentale e del suo presidente nel quadro di un assetto complessivo che consenta al gruppo Spinelli di sviluppare i traffici su Genova e di mantenere gli impegni con i suoi clienti, in primis proprio con Tirrenia".

Crociere. Al via la struttura che può ospitare le mega navi di ultima generazione

A Civitavecchia il terminal Vespucci

La Roma Cruise Terminal, società controllata da Costa Crociere, Msc e Royal Caribbean Cruises, ha inaugurato a Civitavecchia, il Terminal Amerigo Vespucci. Con un'ampiezza di 11 mila metri quadrati, è uno dei terminal più grandi d'Europa ed è frutto di un investimento di circa 20 milioni di euro. È in grado di ospitare le mega navi da crociera di ultima generazione e punta a consolidare il ruolo di Civitavecchia come uno dei maggiori terminal crocieristici in Europa.

Realizzato in 18 mesi dall'inizio dei lavori, l'edificio, progettato dallo Studio Vicini di Genova, utilizza, spiegano i tecnici della società, apparecchiature di ultima generazione per il controllo dei passeggeri e dei bagagli ed è dotato anche di una sala dedicata agli equipaggi.

Gli ospiti che accedono alla struttura hanno a disposizione una sala check-in dotata di 60 postazioni che possono diventare 120. Vi sono inoltre 90 schermi che servono a trasmettere informazioni aggiornate ai passeggeri ed ulteriori dettagli inerenti al viaggio.

Il terminal comprende anche uno spazio espositivo con reperti romani ed etruschi affidati dalla capitaneria di porto e dalla soprintendenza delle Belle arti e cultura per Roma metropolitana, Viterbo e per l'Etruria meridionale, ideato per essere una testimonianza della storia di Civitavecchia quale porto di Roma e del Lazio.

Come parte integrante del progetto, la Roma Cruise Terminal ha completato i lavori in banchina procedendo all'installazione, tra l'altro, di una nuova bitta di 250 tonnellate, nonché al ripristino dei parabordi. Hanno lavorato al progetto 50 aziende, 20 delle quali di Civitavecchia.

L'industria crocieristica della città, peraltro, «genera ogni anno - sottolinea una nota - un impatto di circa 90 milioni per l'economia della città e contribuisce per ulteriori 400 milioni all'economia dell'intera regione Lazio. L'attività crocieristica a Civitavecchia impiega circa 1.700 unità».

Commentando il progetto, John Portelli, direttore generale di Rct, ha sottolineato che, da quando la società ha cominciato la sua attività, ha movimentato quasi 23 milioni di passeggeri nel porto di Civitavecchia. Nel 2018 la Roma Cruise Terminal prevede di movimentare 2,4 milioni di passeggeri e oltre 700 navi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Raoul de Forcade

Crociere: nasce il terminal Vespucci Civitavecchia,

Opera da 20 mln in grado di ospitare grandi navi

(ANSA) - CIVITAVECCHIA, 21 MAG - Roma Cruise Terminal, la società controllata dalle compagnie Costa Crociere, MSC Crociere e Royal Caribbean Cruises, che gestisce il traffico crocieristico nel porto di Civitavecchia, ha inaugurato il nuovo Terminal Amerigo Vespucci. Costruito con un investimento di 20 milioni, il nuovo terminal è stato ultimato in 18 mesi e con i suoi 11.000 mq è uno dei più grandi d'Europa, ed è in grado di ospitare le grandi navi da crociera di ultima generazione.

Il Terminal Amerigo Vespucci offre i più moderni servizi per il controllo dei passeggeri e dei bagagli, è dotato di 60 postazioni per il check-in, che possono diventare 120, ed offre ai crocieristi diverse occasioni di intrattenimento, una sala Vip, uno spazio espositivo con reperti romani ed etruschi affidati dalla Capitaneria di Porto e dalla Soprintendenza delle Belle Arti e Cultura per Roma Metropolitana, Viterbo e per l'Etruria meridionale come testimonianza dell'affascinante storia di Civitavecchia come porto di Roma e del Lazio.

Come parte integrante del progetto, a cui hanno collaborato 50 aziende, di cui 20 di Civitavecchia, Roma Cruise Terminal ha completato i lavori in banchina con l'installazione di colonne LAN, di una nuova bitta di 250 tonnellate, nonché con il ripristino dei parabordi e con l'ufficio della sicurezza.

L'industria crocieristica a Civitavecchia impiega circa 1.700 unità e genera ogni anno un impatto pari a 90 milioni di euro per l'economia della città, contribuendo per ulteriori 400 milioni all'economia dell'intera regione Lazio. (ANSA).

The MediTelegraph

Crociera, Civitavecchia inaugura il nuovo terminal
Civitavecchia - La Roma Cruise Terminal ha inaugurato il
Terminal Amerigo Vespucci. Ad oggi - si legge in una nota -
con i suoi 11.000 mq è uno dei terminal più grandi
d'Europa.

Civitavecchia - La Roma Cruise Terminal ha inaugurato il **Terminal Amerigo Vespucci**. Ad oggi - si legge in una nota - con i suoi 11.000 mq è uno dei terminal più grandi d'Europa e segna uno sviluppo importante per la società di proprietà Costa, Msc e **Royal Caribbean Cruises**. Frutto di un investimento di circa 20 milioni di euro, il nuovo terminal è in grado di ospitare le grandi navi da crociera consolidando così il ruolo di Civitavecchia come uno dei maggiori terminal crocieristici in Europa.

Messaggero Marittimo

Inaugurato il terminal Amerigo Vespucci

Civitavecchia si consolida come uno dei maggiori poli crocieristici d'Europa

CIVITAVECCHIA- A soli 18 mesi dall'inizio dei lavori la Roma Cruise Terminal ha inaugurato il terminal Amerigo Vespucci. Ad oggi con i suoi 11.000 mq è uno dei terminal più grandi d'Europa e segna uno sviluppo importante per la società di proprietà Costa, Msc e Royal Caribbean Cruises.

Frutto di un investimento di circa 20 milioni di euro il nuovo terminal è in grado di ospitare le grandi navi da crociera consolidando così il ruolo di Civitavecchia come uno dei maggiori terminal crocieristici in Europa. L'edificio offre i più moderni servizi per il controllo dei passeggeri e dei bagagli al piano terra inoltre la sala dedicata all'equipaggio si prefigge di snellire e rendere più agevoli i controlli in tal senso.

Procedendo dall'entrata principale i passeggeri si dirigono verso la sala check-in, ubicata al primo piano, dotata di 60 postazioni che possono diventare 120. I novanta schermi serviranno a trasmettere informazioni aggiornate ai passeggeri circa l'itinerario ed ulteriori dettagli inerenti il viaggio. La sala Vip, il "Cruise Bar" e una terrazza garantiscono un'ospitalità d'eccellenza ai passeggeri in procinto d'imbarcare sulla nave.

Il terminal offre una vista panoramica di grande respiro e all'interno è dotato di riproduzioni dei luoghi più affascinanti di Roma per gli amanti della fotografia. L'opera nel suo complesso è un'infrastruttura all'avanguardia progettata dallo Studio Vicini di Genova. I passeggeri raggiungeranno la nave tramite passerella. Uno dei finger sarà operativo fin dal giorno dell'inaugurazione.

In termini di unicità il terminal offre uno spazio espositivo con reperti romani ed etruschi affidati dalla Capitaneria di porto e dalla Soprintendenza delle Belle Arti e Cultura per Roma Metropolitana, Viterbo e per l'Etruria meridionale come testimonianza dell'affascinante storia di Civitavecchia come porto di Roma e del Lazio. Come parte integrante del progetto, la Roma Cruise Terminal ha completato i lavori in banchina con l'installazione di colonne "Lan" di una nuova bitta di 250 tonnellate, nonché con il ripristino dei parabordi e con l'ufficio della sicurezza.

Hanno lavorato a questo progetto 50 aziende, di cui 20 di Civitavecchia, un contributo di grande rilevanza per l'economia della città, del Lazio e dell'intera Italia.

L'industria crocieristica a Civitavecchia genera ogni anno un impatto di circa 90 milioni di euro per l'economia della città e contribuisce per ulteriori 400 milioni all'economia dell'intera regione Lazio. L'attività crocieristica a Civitavecchia impiega circa 1.700 unità. Il Consiglio di Amministrazione ha designato il nuovo terminal Amerigo Vespucci quale fulcro di collegamento tra il porto di Civitavecchia e il mondo grazie alle navi da crociera che transitano ogni giorno nel porto e a quelle che utilizzano Civitavecchia come porto di sbarco ed imbarco.

Commentando il progetto John Portelli, direttore generale, ribadisce che da quando la Royal Caribbean ha cominciato la sua attività la società ha movimentato quasi 23 milioni di passeggeri nel porto di Civitavecchia.

L'attività crocieristica è diventata una tra le più importanti se non la prima attività nel porto di Civitavecchia. In questo senso, il terminal Amerigo Vespucci, offre un'ulteriore testimonianza dell'impegno e del contributo apportato dagli azionisti Costa, Msc e Royal Caribbean per la crescita economica del porto, della città di Civitavecchia e del Lazio.

Civitavecchia inaugura il suo primo terminal crociere

10 mila metri quadri, 20 milioni di euro spesi (dai privati), 4,500 passeggeri per 9 mila bagagli da gestire in contemporanea. Civitavecchia ha inaugurato il suo primo terminal passeggeri: sembra strano, ma il primo porto crocieristico d'Italia ancora non aveva una struttura dedicata.

Si chiama “Amerigo Vespucci”. La cerimonia d'inaugurazione si è svolta nel porto della Capitale venerdì, alla banchina 12 bis nord che potrà ospitare fino a due grandi navi da crociera. Stiamo parlando del primo porto crocieristico d'Italia, che ogni anno movimentata non meno di 2 milioni di passeggeri l'anno. «Sarà un piccolo aeroporto, prevediamo che ci darà un aumento di 250 mila passeggeri in più a fine anno», commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centro-settentrionale, Francesco di Majo.

È stato disegnato dallo studio Vicini di Genova e va a sostituire le tensostrutture finora utilizzate. Al primo piano ci sono i controlli su persone e bagagli, al secondo 60 postazioni check-in, servizi e sale d'attesa. Dei fingers si occuperanno dello sbarco, proprio come negli aeroporti (sono i ponti mobili semoventi, chiusi, che permettono l'imbarco diretto senza passare per la pista). I 20 milioni sono stati investiti da una joint paritetica tra Costa Crociere, Marinvest del gruppo Msc e Royal Caribbean, quest'ultimo l'armatore che gestisce il traffico crocieristico della Capitale dal 2006.

Civitavecchia, insieme a Barcellona, raccoglie il grosso del bacino crocieristico mediterraneo e ultimamente [ha stretto un'alleanza](#) per potenziare le rotte dei rotabili dopo aver ottenuto, insieme al porto spagnolo, [un finanziamento Ue](#). «Con Barcellona abbiamo collaborazioni importanti. Con loro e con Genova, per esempio, abbiamo dato vita alla Scuola Europea di Shipping per formare le professionalità dell'Economia del Mare», aggiunge di Majo. Attività formative che servono «a far crescere il cosiddetto “chandling”, ossia tutto il sistema logistico di rifornimento delle navi da crociera di ogni tipo di prodotto necessario al servizio di ospitalità. E noi – conclude di Majo -, che abbiamo anche un terminal frutta e un collegamento con il Car, il Centro Agroalimentare Romano, abbiamo buone carte da giocare. Portare più navi a rifornirsi qui è importante quanto il flusso di passeggeri che sbarcano e si imbarcano».

L'Informatore Navale

CIVITAVECCHIA: Roma Cruise Terminal inaugura il Terminal Amerigo Vespucci

Civitavecchia 21 maggio 2018 - Il 18 maggio 2018 a soli 18 mesi dall'inizio dei lavori la Roma Cruise Terminal ha inaugurato il Terminal Amerigo Vespucci. Ad oggi con i suoi 11.000 mq è uno dei terminal più grandi d'Europa e segna uno sviluppo importante per la società di proprietà Costa, MSC e Royal Caribbean Cruises.

Frutto di un investimento di circa € 20 milioni, il nuovo terminal è in grado di ospitare le grandi navi da crociera consolidando così il ruolo di Civitavecchia come uno dei maggiori terminal crocieristici in Europa.

L'edificio offre i più moderni servizi per il controllo dei passeggeri e dei bagagli al piano terra inoltre la sala dedicata all'equipaggio si prefigge di snellire e rendere più agevoli i controlli in tal senso.

Procedendo dall'entrata principale i passeggeri si dirigono verso la sala check-in, ubicata al primo piano, dotata di 60 postazioni che possono diventare 120. I 90 schermi serviranno a trasmettere informazioni aggiornate ai passeggeri circa l'itinerario ed ulteriori dettagli inerenti il viaggio.

La sala VIP, il "Cruise Bar" e una terrazza garantiscono un'ospitalità d'eccellenza ai passeggeri in procinto d'imbarcare sulla nave.

Il terminal offre una vista panoramica di grande respiro e all'interno è dotato di riproduzioni dei luoghi più affascinanti della Città Eterna per gli amanti della fotografia.

L'opera nel suo complesso è un'infrastruttura all'avanguardia progettata dallo Studio Vicini di Genova.

I passeggeri raggiungeranno la nave tramite i finger (passerella): uno dei finger sarà operativo fin dal giorno dell'inaugurazione.

In termini di unicità il terminal offre uno spazio espositivo con reperti romani ed etruschi affidati dalla Capitaneria di Porto e dalla Soprintendenza delle Belle Arti e Cultura per Roma Metropolitana, Viterbo e per l'Etruria meridionale come testimonianza dell'affascinante storia di Civitavecchia come porto di Roma e del Lazio.

Come parte integrante del progetto, la Roma Cruise Terminal ha completato i lavori in banchina con l'installazione di colonne LAN, di una nuova bitta di 250 tonnellate, nonché con il ripristino dei parabordi e con l'ufficio della sicurezza.

-segue

Hanno lavorato a questo progetto 50 aziende, di cui 20 di Civitavecchia, un contributo di grande rilevanza per l'economia della città, del Lazio e dell'intera Italia.

L'industria crocieristica a Civitavecchia genera ogni anno un impatto di circa € 90 milioni per l'economia della città e contribuisce per ulteriori € 400 milioni all'economia dell'intera regione Lazio. L'attività crocieristica a Civitavecchia impiega circa 1700 unità.

Il Consiglio di Amministrazione ha designato il nuovo terminal Amerigo Vespucci quale fulcro di collegamento tra il porto di Civitavecchia e il mondo grazie alle navi da crociera che transitano ogni giorno nel porto e a quelle che utilizzano Civitavecchia come porto di sbarco ed imbarco.

Commentando il progetto John Portelli, Direttore Generale, ribadisce che da quando la RCT ha cominciato la sua attività la società ha movimentato quasi 23 milioni di passeggeri nel porto di Civitavecchia.

L'attività crocieristica è diventata una tra le più importanti se non la prima attività nel porto di Civitavecchia. In questo senso, Il Terminal Amerigo Vespucci, offre un'ulteriore testimonianza dell'impegno e del contributo apportato dagli azionisti Costa, MSC e Royal Caribbean per la crescita economica del porto, della città di Civitavecchia e del Lazio.

Roma Cruise Terminal Srl

Roma Cruise Terminal Srl è una società di proprietà Costa, MSC e Royal Caribbean Cruises.

La società dal 2007 gestisce l'attività crocieristica nel porto di Civitavecchia.

Quest'anno la Roma Cruise Terminal movimenterà 2.4 milioni di passeggeri e oltre 700 navi.

Per ulteriore informazioni: www.romacruiseterminal.com

Roma Cruise Terminal inaugura il Terminal Amerigo Vespucci

Quest'anno la Roma Cruise Terminal movimenterà 2.4 milioni di passeggeri e oltre 700 navi.

Il 18 maggio 2018 a soli 18 mesi dall'inizio dei lavori la Roma Cruise Terminal ha inaugurato il Terminal Amerigo Vespucci. Ad oggi con i suoi 11.000 mq è uno dei terminal più grandi d'Europa e segna uno sviluppo importante per la società di proprietà Costa, MSC e Royal Caribbean Cruises.

Frutto di un investimento di circa € 20 milioni, il nuovo terminal è in grado di ospitare le grandi navi da crociera consolidando così il ruolo di Civitavecchia come uno dei maggiori terminal crocieristici in Europa. L'edificio offre i più moderni servizi per il controllo dei passeggeri e dei bagagli al piano terra inoltre la sala dedicata all'equipaggio si prefigge di snellire e rendere più agevoli i controlli in tal senso.

Procedendo dall'entrata principale i passeggeri si dirigono verso la sala check-in, ubicata al primo piano, dotata di 60 postazioni che possono diventare 120. I 90 schermi serviranno a trasmettere informazioni aggiornate ai passeggeri circa l'itinerario ed ulteriori dettagli inerenti il viaggio.

La sala VIP, il "Cruise Bar" e una terrazza garantiscono un'ospitalità d'eccellenza ai passeggeri in procinto d'imbarcare sulla nave.

Il terminal offre una vista panoramica di grande respiro e all'interno è dotato di riproduzioni dei luoghi più affascinanti della Città Eterna per gli amanti della fotografia.

L'opera nel suo complesso è un'infrastruttura all'avanguardia progettata dallo Studio Vicini di Genova.

I passeggeri raggiungeranno la nave tramite i finger (passerella): uno dei finger sarà operativo fin dal giorno dell'inaugurazione.

In termini di unicità il terminal offre uno spazio espositivo con reperti romani ed etruschi affidati dalla Capitaneria di Porto e dalla Soprintendenza delle Belle Arti e Cultura per Roma Metropolitana, Viterbo e per l'Etruria meridionale come testimonianza dell'affascinante storia di Civitavecchia come porto di Roma e del Lazio.

Come parte integrante del progetto, la Roma Cruise Terminal ha completato i lavori in banchina con l'installazione di colonne LAN, di una nuova bitta di 250 tonnellate, nonché con il ripristino dei parabordi e con l'ufficio della sicurezza. Hanno lavorato a questo progetto 50 aziende, di cui 20 di Civitavecchia, un contributo di grande rilevanza per l'economia della città, del Lazio e dell'intera Italia.

L'industria crocieristica a Civitavecchia genera ogni anno un impatto di circa € 90 milioni per l'economia della città e contribuisce per ulteriori € 400 milioni all'economia dell'intera regione Lazio. L'attività crocieristica a Civitavecchia impiega circa 1700 unità.

Il Consiglio di Amministrazione ha designato il nuovo terminal Amerigo Vespucci quale fulcro di collegamento tra il porto di Civitavecchia e il mondo grazie alle navi da crociera che transitano ogni giorno nel porto e a quelle che utilizzano Civitavecchia come porto di sbarco ed imbarco.

Commentando il progetto John Portelli, Direttore Generale, ribadisce che da quando la RCT ha cominciato la sua attività la società ha movimentato quasi 23 milioni di passeggeri nel porto di Civitavecchia.

L'attività crocieristica è diventata una tra le più importanti se non la prima attività nel porto di Civitavecchia. In questo senso, Il Terminal Amerigo Vespucci, offre un'ulteriore testimonianza dell'impegno e del contributo apportato dagli azionisti Costa, MSC e Royal Caribbean per la crescita economica del porto, della città di Civitavecchia e del Lazio.

Seaview: annullato il battesimo a Civitavecchia

La cerimonia si sarebbe dovuta svolgere il 2 giugno al porto ma Msc ha cambiato programma scegliendo lo scalo di Genova come location e facendo slittare tutto di una settimana. Ronzi esclude problemi con Molo Vespucci: "Ritardi nelle rifiniture hanno spostato la consegna di qualche giorno"

CIVITAVECCHIA - È stato annullato il battesimo a Civitavecchia per Msc Seaview, la gemella di Msc Seaside impegnata per tutta l'estate 2018 negli itinerari settimanali in partenza da Genova, Napoli e Messina per poi proseguire alla scoperta di La Valletta, Barcellona e Marsiglia. La cerimonia si sarebbe dovuta tenere nel porto cittadino il 2 giugno prossimo, in occasione della festa della Repubblica. Così era stato annunciato a novembre scorso dal chairman di Msc Crociere, Pierfrancesco Vago, alla cerimonia di consegna nello stabilimento Fincantieri di Monfalcone, alla presenza tra gli altri del Presidente Sergio Mattarella e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Che ci sia del mare mosso tra il porto di Civitavecchia e la compagnia di navigazione, tale da spingere Msc a virare su un altro porto, quello di Genova? Qualche problema si è registrato nelle scorse settimane e Msc ha ricevuto più di una critica per l'attività del terminal container. Ma niente di tutto questo, a detta del presidente Marinvest Franco Ronzi, che ha minimizzato la questione nei giorni scorsi, a margine dell'inaugurazione del nuovo terminal crociere "Amerigo Vespucci" targato Rct di cui lui stesso è presidente.

«Si sono registrati alcuni ritardi sulle rifiniture della nave nei cantieri di Monfalcone – ha infatti spiegato – e per questo motivo la consegna è stata spostata 4, costringendoci a rivedere la programmazione». Peccato che questo cambio di programma ha portato anche a tagliare fuori Civitavecchia a vantaggio di Genova, con il porto che ospiterà il battesimo della Seaview 9 giugno prossimo, alla presenza di Sofia Loren, madrina di tutte le navi MSC, affiancata da Michelle Hunziker. Sarebbe stata l'occasione per testimoniare il legame tra lo scalo cittadino e la compagnia di navigazione. E invece Civitavecchia perde l'ennesima occasione.

Bunkeraggio in Sardegna, l'ostacolo può essere la burocrazia/ INTERVISTA a Michele Pons

CAGLIARI - *"Da 4 anni ci stiamo battendo perché il servizio di bunkeraggio torni in Sardegna, era interrotto da molto tempo, forse 35 anni".* Queste le parole di Michele Pons, presidente uscente degli agenti marittimi sardi, e agente marittimo nel porto di Cagliari. Del progetto ne aveva parlato Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema portuale della Sardegna: il Gruppo Saras, operatore nella raffinazione del petrolio, è il proprietario dello stabilimento di raffinazione situato a pochi chilometri da Cagliari. L'offerta del servizio aprirebbe un nuovo scenario per i porti del sud della Sardegna, perché darebbe il via all'attività di bunkeraggio per le navi, anche in acque internazionali, tale da intercettare parte del traffico in transito nel Mediterraneo.

L'argomento sta molto a cuore agli agenti marittimi: *"La riattivazione di questo servizio sarebbe un bel biglietto da visita per il porto di Cagliari," - spiega Pons - "speriamo che vada avanti, perché porterà sicuramente un incremento di traffici e di lavoro anche per l'economia sarda". "E' tutto da studiare, però che il presidente Deiana si sia sbilanciato nel parlarne, fa ben sperare".*

Nel Mediterraneo i porti di bunkeraggio quali sono?

"Augusta che ha tre rivenditori, Malta dove il servizio viene svolto in rada e Gibilterra. Cagliari è sulla rotta di questi tre porti, noi siamo nel passaggio delle navi, la nostra posizione è centrale, non c'è deviazione. Cagliari dista due giorni di navigazione da Gibilterra, dove le navi fanno bunkeraggio in uscita dal Mediterraneo, poi siamo ad un giorno di navigazione da Augusta ed un giorno e mezzo da Malta".

Fino ad oggi in Sardegna il rifornimento di bunker non veniva fatto?

"Solo con autobotte, ma le navi madre chiedono un range di circa 1500 tonnellate di bunker, che è consegnabile solo con la bettolina, perché con autobotte non è possibile questa ha un carico di 28 tonnellate di carburante. Nel progetto speriamo che sia prevista anche più di una bettolina."

Quali possono essere gli ostacoli all'avvio del progetto?

"Ci auguriamo che non ci sia troppa burocrazia e che questa non blocchi il progetto."

Come avverrebbe il servizio?

"Rifornendo anche le navi che non toccano le acque del territorio nazionali, andandole a rifornire in acque internazionali. Noi dovremmo raggiungere le navi in acque internazionali e qui fare bunkeraggio. Sarebbe un business importante, così non lo fa nessuno".

Rispetto al traffico locale?

Anche i traghetti di Tirrenia, Grimaldi e Grendi che fanno servizio a Cagliari, potrebbero usufruire del rifornimento tramite bettolina, perchè attualmente viene fatto il minimo indispensabile: 28/30 tonnellate di carburante tramite autobotte. La bettolina può caricare invece circa 6 mila tonnellate di carburante e potrebbe rifornire più navi anche da 7 mila TEU.

Normanno

Al porto di Messina una nave per la ricerca oceanografica della Marina russa

Sta esplorando le rotte dal Mar Baltico all'oceano Atlantico per aggiornare le carte idrografiche dei fondali la " Admiral Vladimirskiy ": nave per la ricerca oceanografica appartenente alla Marina russa che oggi, 21 maggio, è arrivata al porto di Messina . L' arrivo della nave nella città dello Stretto ha visto l' accoglienza del Console Generale della Federazione Russa Evgeny Panteleev , dell' Addetto Navale dell' Ambasciata Russa in Italia Capitano di Vascello Alexey Nemudrov , del Console Onorario della Federazione Russa a Messina On. Giovanni Ricevuto e del Capitano di Vascello Santo Giacomo Legrottaglie . Questa nave della Marina russa è coinvolta in un delicato progetto di ricerca che si sviluppa attraverso indagini finalizzate all' aggiornamento delle carte idrografiche sulla rotta di transito nel Mar Baltico , nel Mare del Nord , nel Mediterraneo , nel Mar Rosso, nell' Oceano Indiano e lungo la fascia nordorientale dell' Oceano Atlantico . L' operazione scientifica, sostenuta dalla Commissione oceanografica intergovernativa dell' UNESCO , si è concentrata sulle osservazioni meteorologiche e idrogeologiche e si avvale di strumentazioni di bordo per rilievi acustici, biologici, fisici e geofisici particolarmente avanzate come gli innovativi sistemi gravimetrici, gli ecoscandagli di ultima generazione, la sonda idrologica estremamente sofisticata e il sistema di radionavigazione GLONASS. La missione scientifica è iniziata lo scorso 15 dicembre dal porto di Kronstadt, nella Russia nordoccidentale.