



INDICE



Primo piano:

- **Pubblicata la nuova Newsletter di Assoporti e SRM**

(Il Nautilus, L'Informatore Navale, Seareporter, Informare, Corriere Marittimo, Ferpress, Messaggero Marittimo, PressMare)

Dai Porti:

Trieste:

"...Un Ro-Ro collega Patrasso con Trieste e Pendik..." (Trasporto Europa)

Venezia:

"...Dall'Austria offerta per l'interporto di Marghera..." (MF)

Genova:

"...La concessione ex Mondomarine resti navale..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Comitato di gestione al completo..." (Il Telegrafo)

"...GNL e sviluppo nel settore portuale e logistico..." (Corriere Marittimo)

Ancona:

"...Economia del mare ha un valore aggiunto..." (Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...I traghetti che scaleranno in porto useranno fuel contenenti tenore di zolfo non superiori allo 0,10%..." (Informare, L'Informatore Navale)

"...Serpernte avverte così si rischia la paralisi..." (Civonline)

Napoli:

"...Mare Sicuro 2018 anche in Campania..." (Messaggero Marittimo)

Bari:

"...Missione in Israele..."

(Informare, Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo, Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...A roma vertice su futuro dello scalo..." (Gazzetta del Sud)

"...Gli olandesi, "principi" dei porti sodano il terreno..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Varco Dusmet chiuso la sera Protesta il comitato degli operatori..." (Live Sicilia)

Messina:

"...La fiera si farà, pronto il bando dell'evento..." (Giornale di Sicilia)

Altre notizie di porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Mosaico Europa

ASSOPORTI e SRM pubblicano la nuova Newsletter 1/2018

Port Indicators



• Il traffico merci totale dei porti italiani ha superato mezzo miliardo di tonnellate, dato in aumento rispetto al 2016 (+1,8%), con un incremento medio annuo del 2% nell'ultimo quinquennio. I nostri porti gestiscono tutte le tipologie di merci, con una prevalenza delle rinfuse liquide (37%), dei container (23%); importante anche il segmento del Ro-Ro (21%).

- L'import-export marittimo italiano ha registrato, dopo il 2012-2016 tendenzialmente in calo, una forte crescita nel 2017: +12,4%, grazie ad un aumento dei traffici in export del 9,7% e del 15,2% in import. Il valore dell'import-export marittimo italiano è pari a oltre 240 milioni nel 2017. Primi tre partner commerciali sono USA, Cina e Turchia.
- Il Mediterraneo rappresenta un'area strategica per le relazioni commerciali italiane: l'import-export via mare tra l'Italia e l'area Mena (Turchia inclusa) supera i 60 mld € con una crescita del 13%.
- Il commercio marittimo rappresenta circa l'80% dell'interscambio commerciale tra l'Italia e l'area Mena. Nel 2017 la Turchia si conferma il principale partner marittimo dell'Italia (13 mld €) in crescita sull'anno precedente (+9,4%); seguono Arabia Saudita e Tunisia.
- Dai primi risultati significativi registrati dopo l'ampliamento dei canali, si evidenzia la crescita a doppia cifra del Canale di Suez (+11%) con un nuovo record storico di 908,6 mln di tonnellate transitate. Il 52% è costituito da traffico container e il 24% da traffico oil. Il 50% del traffico container di Genova e il 47% di La Spezia transitano attraverso Suez.
- La flotta containership globale crescerà del 2,4% fino al 2020. Ad aumentare maggiormente saranno le mega-carrier (tra 18 e 23 mila TEU), che si incrementeranno del 24,7%. Le prime 5 compagnie armatoriali del settore dei container ad oggi controllano il 61,3% della capacità totale per effetto anche del fenomeno delle fusioni e acquisizioni.
- L'Italia si conferma leader nello Short Sea Shipping (SSS) con il Mediterraneo (218 milioni di tonnellate di merce, il 36% del totale). Dalle analisi, si nota che tra i 10 maggiori porti dell'Unione Europea per SSS ritroviamo Trieste, con circa 42 milioni di tonn. e Genova con circa 39 milioni, rispettivamente al 6° e 10° posto in Europa.

Napoli, Roma 27 giugno 2018. È uscito oggi il nuovo numero di "Port Indicators", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

SRM e Assoporti hanno fornito una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo.

Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, nel Mare nostrum vanno infatti verificandosi importanti fenomeni che impattano ed impatteranno sui nostri scali.

È il caso degli investimenti della Cina a valere sul programma Belt & Road Initiative attraverso cui il Dragone sta acquistando porti e terminal container per creare dei gate verso i mercati europei intensificando così le relazioni commerciali e geopolitiche con il vecchio continente. È il caso del Pireo, di Valencia, di Rotterdam, Istanbul, Vado Ligure e molti altri.

E inoltre rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle Megaship e delle grandi alleanze pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del Canale di Suez inizia a produrre effetti significativi segnando percentuali di incremento a doppia cifra, il nuovo slancio dello Short Sea Shipping con particolare riferimento al Ro-Ro, la nascita delle ZES – Zone Economiche Speciali paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Il tutto con l'Italia in prima fila che deve continuare a puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Il testo Integrato della Newsletter con tutte le statistiche e le analisi è disponibile su:

www.assoporti.it

www.srm-maritimeconomy.com

ASSOPORTI e SRM pubblicano la nuova Newsletter 1/2018 Port Indicators

Il traffico merci totale dei porti italiani ha superato mezzo miliardo di tonnellate, dato in aumento rispetto al 2016 (+1,8%), con un incremento medio annuo del 2% nell'ultimo quinquennio. I nostri porti gestiscono tutte le tipologie di merci, con una prevalenza delle rinfuse liquide (37%), dei container (23%); importante anche il segmento del Ro-Ro (21%).

L'import-export marittimo italiano ha registrato, dopo il 2012-2016 tendenzialmente in calo, una forte crescita nel 2017: +12,4%, grazie ad un aumento dei traffici in export del 9,7% e del 15,2% in import. Il valore dell'import-export marittimo italiano è pari a oltre 240 milioni nel 2017. Primi tre partner commerciali sono USA, Cina e Turchia.

Il Mediterraneo rappresenta un'area strategica per le relazioni commerciali italiane: l'import-export via mare tra l'Italia e l'area Mena (Turchia inclusa) supera i 60 mld € con una crescita del 13%.

Il commercio marittimo rappresenta circa l'80% dell'interscambio commerciale tra l'Italia e l'area Mena. Nel 2017 la Turchia si conferma il principale partner marittimo dell'Italia (13 mld €) in crescita sull'anno precedente (+9,4%); seguono Arabia Saudita e Tunisia.

Dai primi risultati significativi registrati dopo l'ampliamento dei canali, si evidenzia la crescita a doppia cifra del Canale di Suez (+11%) con un nuovo record storico di 908,6 mln di tonnellate transitate. Il 52% è costituito da traffico container e il 24% da traffico oil. Il 50% del traffico container di Genova e il 47% di La Spezia transitano attraverso Suez.

La flotta containership globale crescerà del 2,4% fino al 2020. Ad aumentare maggiormente saranno le mega-carrier (tra 18 e 23 mila TEU), che si incrementeranno del 24,7%. Le prime 5 compagnie armatoriali del settore dei container ad oggi controllano il 61,3% della capacità totale per effetto anche del fenomeno delle fusioni e acquisizioni.

L'Italia si conferma leader nello Short Sea Shipping (SSS) con il Mediterraneo (218 milioni di tonnellate di merce, il 36% del totale). Dalle analisi, si nota che tra i 10 maggiori porti dell'Unione Europea per SSS ritroviamo Trieste, con circa 42 milioni di tonn. e Genova con circa 39 milioni, rispettivamente al 6° e 10° posto in Europa.

Napoli, Roma 27 giugno 2018 - È uscito oggi il nuovo numero di "Port Indicators", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

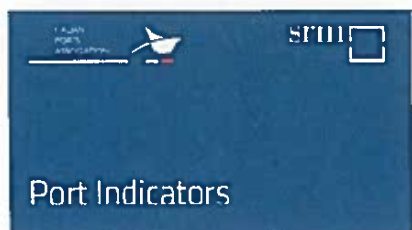
SRM e Assoporti hanno fornito una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo. Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche. L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, nel Mare nostrum vanno infatti verificandosi importanti fenomeni che impattano ed impatteranno sui nostri scali. È il caso degli investimenti della Cina a valere sul programma Belt & Road Initiative attraverso cui il Dragone sta acquistando porti e terminal container per creare dei gate verso i mercati europei intensificando così le relazioni commerciali e geopolitiche con il vecchio continente. È il caso del Pireo, di Valencia, di Rotterdam, Istanbul, Vado Ligure e molti altri.

E inoltre rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle Megaship e delle grandi alleanze pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del Canale di Suez inizia a produrre effetti significativi segnando percentuali di incremento a doppia cifra, il nuovo slancio dello Short Sea Shipping con particolare riferimento al Ro-Ro, la nascita delle ZES - Zone Economiche Speciali paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno. La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Il tutto con l'Italia in prima fila che deve continuare a puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso. Il testo Integrato della Newsletter con tutte le statistiche e le analisi è disponibile su:

www.assoporti.it

www.srm-maritimeconomy.com

ASSOPORTI e SRM pubblicano Il nuovo numero di “Port Indicators”.



Una raccolta di dati e informazioni corredata da news del settore

Napoli, Roma 27 giugno 2018 - È uscito oggi il nuovo numero di “**Port Indicators**”, la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

SRM e Assoporti hanno fornito una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo.

Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, nel *Mare nostrum* vanno infatti verificandosi importanti fenomeni che impattano ed impatteranno sui nostri scali.

È il caso degli investimenti della Cina a valere sul programma *Belt & Road Initiative* attraverso cui il Dragone sta acquistando porti e terminal container per creare dei gate verso i mercati europei intensificando così le relazioni commerciali e geopolitiche con il vecchio continente. È il caso del Pireo, di Valencia, di Rotterdam, Istanbul, Vado Ligure e molti altri.

E inoltre rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle *Megaship* e delle grandi alleanze pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del Canale di Suez inizia a produrre effetti significativi segnando percentuali di incremento a doppia cifra, il nuovo slancio dello Short Sea Shipping con particolare riferimento al Ro-Ro, la nascita delle ZES – Zone Economiche Speciali paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Il tutto con l'Italia in prima fila che deve continuare a puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Informare

Nel 2017 il traffico merci dei porti italiani ha superato mezzo miliardo di tonnellate (+1,8%)

Lo scorso anno l'import-export marittimo italiano è cresciuto del +12,4%

Nel 2017 il traffico delle merci dei porti italiani ha superato mezzo miliardo di tonnellate raggiungendo un totale di 502 milioni di tonnellate, dato in aumento rispetto al 2016 (+1,8%), con un incremento medio annuo del 2% nell'ultimo quinquennio. Lo sottolinea il nuovo numero di "Port Indicators", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra l'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) e SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) realizzata con lo scopo di mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo. La pubblicazione specifica che i porti italiani gestiscono tutte le tipologie di merci a partire dalle rinfuse liquide (37% del totale), container (23%), ro-ro (21%), rinfuse solide (14%) per finire con altre tipologie di carichi (4%).

La pubblicazione evidenzia inoltre che l'import-export marittimo italiano, dopo il periodo 2012-2016 tendenzialmente in calo, nel 2017 ha registrato una forte crescita (+12,4%) grazie ad un aumento dei traffici in export del +9,7% e del +15,2% in import. Lo scorso anno il valore dell'import-export marittimo italiano è risultato pari a 240,1 miliardi di euro rispetto a 214,5 miliardi nel 2016.

Porti italiani traffico 2017: Merci totali in aumento +1,8%, container stabile +0,7%

In pole position i sistemi portuali di: Genova e Savona (2,6 milioni di TEU + 13%), Gioia Tauro (2,5 milioni di TEU -12%) e La Spezia e Marina di Carrara (1,5 milioni di TEU +16%). I dati sono forniti da Assoport e SRM "*Port Indicators*".

ROMA - Il traffico merci totale dei porti italiani nel 2017 ha superato mezzo miliardo di tonnellate, dato in aumento rispetto al 2016 (+1,8%), con un incremento medio annuo del 2% nell'ultimo quinquennio. I nostri porti gestiscono tutte le tipologie di merci, con una prevalenza delle rinfuse liquide (37%), dei container (23%) e Ro-Ro (21%). Questi i dati messi a disposizione da Assoport (Associazione Porti Italiani) e SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) in "*Port Indicators*", offrendo una panoramica dello sviluppo del trasporto marittimo italiano osservato nel tempo.

TRAFFICO CONTAINER 2017: Con riferimento alla sola merce containerizzata, il 2017 è stato un anno complessivamente stabile per i porti italiani 10,7 milioni di TEU (+0,7% rispetto al 2016).

In pole position i sistemi portuali di: Genova e Savona (2,6 milioni di TEU + 13%), Gioia Tauro (2,5 milioni di TEU -12%) e La Spezia e Marina di Carrara (1,5 milioni di TEU +16%).

Seguono nella graduatoria i sistemi portuali che hanno totalizzato un traffico inferiore a 1 milione di TEU e superiore a 500 mila: Mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) 964 mila TEU (+10%) Livorno e Piombino 734 mila (-8,35) Trieste 617 mila (+26%) Venezia 611 mila (0,9%).

I sistemi portuali che hanno totalizzato un traffico inferiore ai 500 mila TEU sono

Mare di Sardegna 463 mila (-35%)

Mare Adriatico Centro settentrionale 223 mila (-4,8%)

Mare Adriatico centrale: 168 mila (9,3%)

Mar Tirreno Centro settentrionale 94 mila (27%)

Mare Adriatico Meridionale 69 mila (-5%)

Mar di Sicilia Orientale 50 mila (+1,9%)

Mar di Sicilia Occidentale 12 mila (+9,5%)

Mar Ionio / (-100%)

Assoporti e SRM pubblicano la nuova Newsletter 1/2018 Port Indicators

(FERPRESS) – Napoli, 27 GIU – È uscito oggi il nuovo numero di “Port Indicators”, la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

SRM e Assoporti hanno fornito una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l’obiettivo di seguirne l’osservazione nel tempo.

Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L’Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, nel Mare nostrum vanno infatti verificandosi importanti fenomeni che impattano ed impatteranno sui nostri scali.

È il caso degli investimenti della Cina a valere sul programma Belt & Road Initiative attraverso cui il Dragone sta acquistando porti e terminal container per creare dei gate verso i mercati europei intensificando così le relazioni commerciali e geopolitiche con il vecchio continente. È il caso del Pireo, di Valencia, di Rotterdam, Istanbul, Vado Ligure e molti altri.

E inoltre rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle Megaship e delle grandi alleanze pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del Canale di Suez inizia a produrre effetti significativi segnando percentuali di incremento a doppia cifra, il nuovo slancio dello Short Sea Shipping con particolare riferimento al Ro-Ro, la nascita delle ZES – Zone Economiche Speciali paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno.

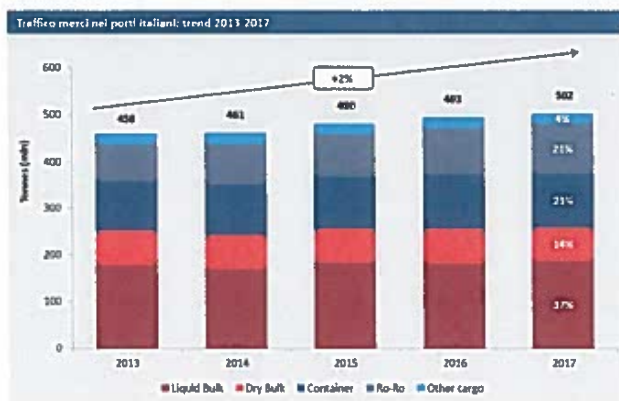
La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Il tutto con l’Italia in prima fila che deve continuare a puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Il testo Integrale della Newsletter con tutte le statistiche e le analisi è disponibile su: www.assoporti.it

www.srm-maritimeconomy.com

Port Indicators una sinergia Assoporti e SRM

Una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo



NAPOLI – ROMA – È uscito oggi il nuovo numero di "Port Indicators", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

SRM e Assoporti hanno fornito con Port Indicators una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo.

Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, nel Mare nostrum vanno infatti verificandosi importanti fenomeni che impattano ed impatteranno sui nostri scali.

È il caso degli investimenti della Cina a valere sul programma Belt & Road Initiative attraverso cui il Dragone sta acquistando porti e terminal container per creare dei gate verso i mercati europei intensificando così le relazioni commerciali e geopolitiche con il vecchio continente. È il caso del Pireo, di Valencia, di Rotterdam, Istanbul, Vado Ligure e molti altri.

E inoltre rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle Megaship e delle grandi alleanze pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del Canale di Suez inizia a produrre effetti significativi segnando percentuali di incremento a doppia cifra, il nuovo slancio dello Short Sea Shipping con particolare riferimento al Ro-Ro, la nascita delle ZES – Zone Economiche Speciali paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Il tutto con l'Italia in prima fila che deve continuare a puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Questa una estrema sintesi di Port Indicators:

- segue

Il traffico merci totale dei porti italiani ha superato mezzo miliardo di tonnellate, dato in aumento rispetto al 2016 (+1,8%), con un incremento medio annuo del 2% nell'ultimo quinquennio. I nostri porti gestiscono tutte le tipologie di merci, con una prevalenza delle rinfuse liquide (37%), dei container (23%); importante anche il segmento del Ro-Ro (21%).

L'import-export marittimo italiano ha registrato, dopo il 2012-2016 tendenzialmente in calo, una forte crescita nel 2017: +12,4%, grazie ad un aumento dei traffici in export del 9,7% e del 15,2% in import. Il valore dell'import-export marittimo italiano è pari a oltre 240 milioni nel 2017. Primi tre partner commerciali sono USA, Cina e Turchia.

Il Mediterraneo rappresenta un'area strategica per le relazioni commerciali italiane: l'import-export via mare tra l'Italia e l'area Mena (Turchia inclusa) supera i 60 mld € con una crescita del 13%.

Il commercio marittimo rappresenta circa l'80% dell'interscambio commerciale tra l'Italia e l'area Mena. Nel 2017 la Turchia si conferma il principale partner marittimo dell'Italia (13 mld €) in crescita sull'anno precedente (+9,4%); seguono Arabia Saudita e Tunisia.

Dai primi risultati significativi registrati dopo l'ampliamento dei canali, si evidenzia la crescita a doppia cifra del Canale di Suez (+11%) con un nuovo record storico di 908,6 mln di tonnellate transitate. Il 52% è costituito da traffico container e il 24% da traffico oil. Il 50% del traffico container di Genova e il 47% di La Spezia transitano attraverso Suez.

La flotta containership globale crescerà del 2,4% fino al 2020. Ad aumentare maggiormente saranno le mega-carrier (tra 18 e 23 mila TEU), che si incrementeranno del 24,7%. Le prime 5 compagnie armatoriali del settore dei container ad oggi controllano il 61,3% della capacità totale per effetto anche del fenomeno delle fusioni e acquisizioni.

L'Italia si conferma leader nello Short Sea Shipping (SSS) con il Mediterraneo (218 milioni di tonnellate di merce, il 36% del totale). Dalle analisi, si nota che tra i 10 maggiori porti dell'Unione Europea per SSS ritroviamo Trieste, con circa 42 milioni di tonn. e Genova con circa 39 milioni, rispettivamente al 6° e 10° posto in Europa.

Il testo Integrale di Port Indicators con tutte le statistiche e le analisi è disponibile su: www.assoporti.it - www.srm-maritimeconomy.com

ASSOPORTI e SRM pubblicano la nuova Newsletter 1/2018 Port Indicators

SRM e Assoporti hanno fornito una panoramica dei parametri economici collegati allo sviluppo del trasporto marittimo per seguirne l'osservazione nel tempo

- Il traffico merci totale dei porti italiani ha superato mezzo miliardo di tonnellate, dato in aumento rispetto al 2016 (+1,8%), con un incremento medio annuo del 2% nell'ultimo quinquennio. I nostri porti gestiscono tutte le tipologie di merci, con una prevalenza delle rinfuse liquide (37%), dei container (23%); importante anche il segmento del Ro-Ro (21%).
- L'import-export marittimo italiano ha registrato, dopo il 2012-2016 tendenzialmente in calo, una forte crescita nel 2017: +12,4%, grazie ad un aumento dei traffici in export del 9,7% e del 15,2% in import. Il valore dell'import-export marittimo italiano è pari a oltre 240 milioni nel 2017. I primi tre partner commerciali sono USA, Cina e Turchia.
- Il Mediterraneo rappresenta un'area strategica per le relazioni commerciali italiane: l'import-export via mare tra l'Italia e l'area Mena (Turchia inclusa) supera i 60 mld € con una crescita del 13%.
- Il commercio marittimo rappresenta circa l'80% dell'interscambio commerciale tra l'Italia e l'area Mena. Nel 2017 la Turchia si conferma il principale partner marittimo dell'Italia (13 mld €) in crescita sull'anno precedente (+9,4%); seguono Arabia Saudita e Tunisia.

- segue

- Dai primi risultati significativi registrati dopo l'ampliamento dei canali, si evidenzia la crescita a doppia cifra del Canale di Suez (+11%) con un nuovo record storico di 908,6 mln di tonnellate transitate. Il 52% è costituito da traffico container e il 24% da traffico oil. Il 50% del traffico container di Genova e il 47% di La Spezia transitano attraverso Suez.
- La flotta containership globale crescerà del 2,4% fino al 2020. Ad aumentare maggiormente saranno le mega-carrier (tra 18 e 23mila TEU), che si incrementeranno del 24,7%. Le prime 5 compagnie armatoriali del settore dei container ad oggi controllano il 61,3% della capacità totale per effetto anche del fenomeno delle fusioni e acquisizioni.
- L'Italia si conferma leader nello Short Sea Shipping (SSS) con il Mediterraneo (218 milioni di tonnellate di merce, il 36% del totale). Dalle analisi, si nota che tra i 10 maggiori porti dell'Unione Europea per SSS ritroviamo Trieste, con circa 42 milioni di tonn. e Genova con circa 39 milioni, rispettivamente al 6° e 10° posto in Europa.

Napoli, Roma 27 giugno 2018 - È uscito oggi il nuovo numero di "Port Indicators", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

SRM e Assoportti hanno fornito una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo.

- segue

Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, nel Mare nostrum vanno infatti verificandosi importanti fenomeni che impattano ed impatteranno sui nostri scali.

È il caso degli investimenti della Cina a valere sul programma Belt & Road Initiative attraverso cui il Dragone sta acquistando porti e terminal container per creare dei gate verso i mercati europei intensificando così le relazioni commerciali e geopolitiche con il vecchio continente. È il caso del Pireo, di Valencia, di Rotterdam, Istanbul, Vado Ligure e molti altri.

E inoltre rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle Megaship e delle grandi alleanze pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del Canale di Suez inizia a produrre effetti significativi segnando percentuali di incremento a doppia cifra, il nuovo slancio dello Short Sea Shipping con particolare riferimento al Ro-Ro, la nascita delle ZES - Zone Economiche Speciali paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Il tutto con l'Italia in prima fila che deve continuare a puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Trasporto Europa

U.N. Ro-Ro collega Patrasso con Trieste e Pendik

La compagnia marittima turca ha avviato dal 22 giugno 2018 un collegamento con il porto greco sia da Trieste, sia dal porto turco di Pendik.

Il primo viaggio da Pendik a Patrasso è avvenuto il 22 maggio, mentre quella da Trieste avverrà il 30 giugno. La frequenza dai porti italiano e turco è settimanale, ma in futuro sarà raddoppiata e, se ci sarà abbastanza domanda, potrà essere portata a tre viaggi la settimana. Le navi ro-ro partono da Pendik il venerdì e arrivano a Patrasso la domenica mattina, con un prezzo per i semirimorchi di 550 euro e per i container di 450 euro. La partenza da Trieste avviene la mattina del sabato per arrivare nel porto greco la domenica pomeriggio, con un prezzo di 800 euro per i semirimorchi e 650 euro per i container. Gli autisti possono viaggiare a bordo e, se la domanda supera la capacità delle cabine, su autobus di Kamil Koç.

Grazie alla collaborazione con Grimaldi, le unità di carico possono proseguire da Patrasso verso altri porti: Bari e Brindisi (800 euro), Ancona e Venezia (1200 euro), La Goulet in Tunisia attraverso Brindisi e Salerno (1200 euro), Malta attraverso Brindisi e Catania (1650 euro), Barcellona attraverso Brindisi e Civitavecchia (1650 euro), Tangeri attraverso Ancona e Savona (2100 euro).

Dall'Austria offerta per l'Interporto di Marghera

di Nicola Capuzzo e Andrea Montanari

Dopo il naufragio della trattativa che avrebbe dovuto portare a inizio anno la società Interporto di Venezia nelle mani della Orlean Invest Holding di Gabriele Volpi (patron dello Spezia Calcio, della Pro Recco di pallanuoto e socio forte di Carige) per oltre 68 milioni, la procedura per la vendita delle aziende derivanti dal fallimento del Gruppo de Vecchi è pronta a ripartire. Secondo quanto confermato

dal liquidatore Umberto Lago (assistito in questa procedura fin dal principio dallo studio legale La Scala di Milano) ci sono «due soggetti che stanno portando avanti la due diligence e con i quali stiamo definendo due offerte per il momento non vincolanti. Dovranno poi diventare offerte vincolanti e metteremo a bando l'offerta che comporta la migliore soddisfazione per i creditori al fine di arri-

vare a un'aggiudicazione subito dopo l'estate se possibile». Il liquidatore precisa inoltre che «a differenza della negoziazione che era stata portata avanti con il Gruppo Orleans questa nuova procedura lascerebbe fuori Sonora (società proprietaria di un terreno sempre in zona Marghera, ndr) e quindi l'offerta si concentrerebbe su Interporto Venezia e Tia-Terminal Intermodale Adriatico».

Massimo riserbo sui nomi ma, secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, uno dei soggetti interessati sarebbe il gruppo austriaco Carbo-nes (un trader di materie prime che oggi rappresenta il primo cliente del terminal portuale di Marghera controllato da Interporto di Venezia) e, fra gli operatori locali, spunta anche

il nome del Gruppo Bogazzi, che nello stesso scalo controlla già i terminal portuali Transped e MultiService. Le stesse fonti precisano che «un soggetto ha manifestato interesse sia per la parte immobiliare sia per la parte industriale in cordata con altri operatori non definiti» e «ci sono altri investitori che possono partecipare in cordata per la parte industriale».

Dai documenti della procedura si apprende che circa 24 milioni di euro sono riconducibili al concordato di Interporto Venezia, 23,5 mi-

lioni per il concordato di Sonora srl, 6 milioni per i beni immobili facenti capo a Interporto Venezia, 2,85 milioni per i beni mobili facenti capo a Sonora, 7 milioni per la partecipazione che Interporto verrebbe a detenere nella newco Terminal Intermodale Adriatico a seguito del conferimento del ramo d'azienda e, ancora, 4,65 milioni per la partecipazione della società Cia in Terminal

Intermodale Adriatico. Guardando al passivo, i crediti ipotecari ammontano a circa 21 milioni di euro, 1,5 milioni sono i crediti in predeuzione, 6 milioni i crediti privilegiati e circa altri 20 milioni i chirografari. Fra le banche maggiormente esposte finanziariamente in questa procedura ci sono Monte dei Paschi di Siena, Banca Mediocredito Friuli-Venezia Giulia e Bnl-Bnp Paribas.

Il terminal portuale di Marghera oggi operato da Terminal Intermodale Adriatico sorge su un'area di 240 mila metri quadrati, è dotato di una banchina da 500 metri affacciata sul canale ovest dello scalo ed è attivo in particolare nelle attività di imbarco e sbarco di merci varie, rinfuse e prodotti siderurgici. (riproduzione riservata)



L'Interporto di Marghera a Venezia

«La concessione ex Mondomarine resti navale»

Genova - La giunta Toti si attiverà con l'Autorità portuale del Mar Ligure occidentale perché l'ambito della concessione degli ex cantieri Mondomarine di Savona resti navale, evitando cambi d'uso che renderebbero difficile il riassorbimento dei 32 lavoratori in attesa di riassunzione dall'impresa subentrata, Palumbo Superyachts, che da sei mesi non percepiscono più alcun ammortizzatore sociale.

Lo prevede una mozione di Rete a Sinistra/LiberaMente Liguria approvata all'unanimità dal consiglio regionale stamani a Genova per assicurare garanzie occupazionali nei cantieri ex Mondomarine di Savona: «Sono le condizioni essenziali per tutelare l'occupazione, sfruttando al meglio la tendenza positiva avviata da Palumbo da inizio anno - ha detto il capogruppo Gianni Pastorino - La produzione aumenta, l'azienda investe sulle strutture, recupera i dipendenti e riacquista le attrezzature: tutti segnali di serietà, che fanno ben sperare per un rilancio dell'unità produttiva sul medio periodo. I cantieri hanno ripreso a marciare, è logico impegnarsi per un progressivo reintegro di tutte le circa 50 maestranze in gioco». Il Consiglio ha anche chiesto che il ministero del lavoro apra un tavolo di monitoraggio per tutti i cantieri Mondomarine presenti sul territorio nazionale.

Anche il Partito Democratico ha votato a favore della mozione presentata da Rete a Sinistra/LiberaMente Liguria a sostegno della tutela occupazionale dei lavoratori dei cantieri navali savonesi ex Mondomarine: «La situazione della cantieristica ligure attraversa un momento difficile - commentano i consiglieri regionali del Pd Giovanni Lunardon e Luigi De Vincenzi - Parliamo di un comparto storico e molto importante per il nostro territorio. I lavoratori di Mondomarine, dopo il fallimento dell'azienda, sono a reddito zero da dicembre 2017. Ed è giusto che il Consiglio regionale si occupi di questa vicenda. Nelle more della decisione del Tar, che si pronuncerà sul ricorso presentato da una delle aziende partecipanti al bando di gara promosso dall'Autorità di sistema portuale bisogna garantire il rispetto degli accordi intercorsi con le organizzazioni sindacali che prevedono un assorbimento graduale di tutti i lavoratori del cantiere in Palumbo Superyachts».

Sotto questo aspetto il Partito democratico ha chiesto all'assessore al Lavoro Gianni Berrino di intervenire per assicurare un'eventuale ricollocazione temporanea per quei lavoratori che non venissero assunti subito dall'azienda vincitrice del bando per non lasciare nessuno senza reddito.

Comitato di gestione al completo La convocazione

E FINALMENTE il comitato di gestione **dell'Autorità portuale di sistema**- Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia isola: non poche realtà, ciascuna con le proprie caratteristiche e i propri problemi- è completo. Con la nomina da parte della Regione dell'ingegner Umberto Campana, in sostituzione del dimissionario Vanni Bonadio, l'organismo decisionale del sistema può deliberare a pieno titolo, senza più aree d'ombra. Con il presidente Stefano Corsini oggi siedono il contrammiraglio Giuseppe Tarzia (direzione marittima) lo stesso Campana (Regione) e i delegati dei sindaci di Livorno Giuseppe Batini e di Piombino Maurizio Poli. Immediata la convocazione del

comitato da parte del presidente Corsini: si riunirà lunedì prossimo 2 luglio con all'ordine del giorno i due principali temi già affrontati e poi rinviati nella precedente seduta, la pianta organica del 'sistema' e la sofferta e tante volte rinviata sottoscrizione dell'aumento di capitale nell'interporto Vespucci, una scelta fortemente voluta anche dalla Regione e dal sistema bancario oggi tra i principali soci del Vespucci. Si tratta di un intervento significativo non solo per il valore economico - una decina di milioni tra quote del capitale sociale e acquisto di aree da sfruttare come retroporto - ma anche perchè consentirà di avere l'Autorità di sistema come socio principale con la Regione e non più le banche: con i relativi,

previsti riflessi nel nuovo vertice e quindi nella 'governance'. Il tutto, come abbiamo già scritto, rinviato al 15 settembre, come ribadito in una nota di ieri **dell'Authority**, a parziale integrazione di quella precedente. Anche la definizione della nuova pianta organica del 'sistema' è importante perchè Corsini ha più volte sottolineato di avere pesanti carenze di personale specialmente nel settore tecnico e progettuale, dove i pur bravi e adeguati professionisti sono sovraccarichi di lavoro ed avrebbero bisogno di rinforzi. Sulla nuova pianta organica si lavora da mesi e la battuta d'arresto dell'ultimo comitato ha già creato, a quanto pare, problemi non di piccola entità.

Antonio Fulvi

Livorno: GNL e sviluppo nel settore portuale e logistico

Progetto "GNL FACILE", approvvigionamento, stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria; supporto al settore portuale e logistico per la riconversione delle flotte dei mezzi lato terra. Due stazioni mobili di rifornimento di Gas Naturale Liquefatto a disposizione degli operatori per alimentare i mezzi di piazzale, i pescherecci e le imbarcazioni GNL ready.

LIVORNO - "GNL FACILE" è il nome del progetto avviato dall'Autorità di Sistema di Livorno e Piombino in collaborazione con i porti della Sardegna, della Liguria Occidentale e della Corsica, cofinanziato dal programma *"Italia-Francia Marittimo"*. L'argomento è stato al centro dell'incontro svolto a Palazzo Rosciano durante la riunione operativa del progetto GNL FACILE il cui obiettivo è quello di attivare il processo di decarbonizzazione dei porti, di riduzione dell'impiego di combustibili fossili, di mettere in atto un processo di efficientamento energetico e riduzione delle emissioni inquinanti (acqua, terra e aria).

Con questo progetto verranno verificate delle soluzioni di piccola scala per il rifornimento di GNL nei porti commerciali partner del progetto. Uno degli obiettivi di GNL FACILE sarà quello di realizzare due stazioni mobili di rifornimento di Gas Naturale Liquefatto a disposizione degli operatori per alimentare i mezzi di piazzale, i pescherecci e le imbarcazioni GNL ready. Per verificare le molteplici prospettive di sviluppo di GNL e coinvolgere i partner industriali verranno attivati dei gruppi di confronto tra istituzioni e stakeholder.

A ottobre il primo resoconto di queste attività che verrà fornito nell'ambito della prima **"LNG Awareness Week"**, evento annuale di informazione, sensibilizzazione e verifica degli stati d'avanzamento delle attività.

La maturità del programma di decarbonizzazione e sostenibilità del sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale è il risultato dell'iniziativa **"MEANING"** del 2015 finanziata da Unione Europea e ministero delle Infrastrutture. **Livorno è stato il primo porto italiano a dotarsi di una strategia globale per lo sviluppo dell'intera filiera legata al GNL: approvvigionamento, stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria; supporto al settore portuale e logistico per la riconversione delle flotte dei mezzi lato terra (mezzi di piazzale, gru, mezzi pesanti ed autotrasporto in genere) e lato mare (rimorchiatori, bettoline, traghetti).** Questo ha consentito all'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale di diventare un soggetto di riferimento della Strategia Nazionale per il GNL (GAINN_IT) promossa dai ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti.

Marche: economia del mare ha un valore aggiunto di 1,5 miliardi

Presentati i dati della ricerca Intesa Sanpaolo e Srm-Centro

ANCONA -L' economia del mare ha un valore aggiunto nelle Marche di 1,5 miliardi. Il 30% dell'import-export complessivo, pari a circa 5,6 miliardi, viaggia via mare, con una crescita del 10% rispetto al 2016, in Italia la percentuale è del 38%.

Il quadro sulla blue-economy è stato disegnato nel convegno "Economia del mare- Opportunità di sviluppo del territorio", organizzato da Intesa Sanpaolo e Srm-Centro studi sul Mezzogiorno che ha presentato il quinto rapporto annuale Italian Maritime Economy, con un focus su mare Adriatico e Ancona. Il Mediterraneo è ancora più centrale, grazie agli investimenti della Cina nei porti e nelle infrastrutture logistiche, pari a 4 miliardi, il traffico container è cresciuto del +500% negli ultimi 20 anni.

Il dato nazionale dell'import-export via mare ha superato i 240 miliardi (+12,4%) e le imprese legate alla filiera del mare nella regione sono più di 7.300, il 4% del totale nazionale e il 14% del Centro Italia, attive nei trasporti marittimi, cantieristica, logistica, passeggeri, filiera ittica, alloggio e ristorazione.

"Una nave su cinque passa nel Mediterraneo, anche se è un piccolo lago rispetto agli oceani – ha detto Massimo Deandreis, direttore Srm – questo soprattutto al raddoppio del canale di Suez che fa registrare crescite record, oltre 900 milioni di tonnellate transitate nel 2017, +11% sul 2016, e oltre 17 mila navi. Una dinamica che sta avendo effetto anche sulla direttrice adriatica, con un maggiore passaggio di navi, anche di grandi dimensioni, che puntano a raggiungere la parte nord, Trieste e Venezia".

Ancona, in questo panorama, ha "la sua forza nell'essere un porto multipurpose, cioè con una pluralità di attività – ha aggiunto De Andreis – il traffico passeggeri, 1,1 milioni di persone, va mantenuto sulle rotte già operative, come la Grecia. Sotto il profilo delle merci, è di valore che questo porto sia vicino ad un'area che sta diventando importante dal punto di vista del passaggio, con il vantaggio di avere un retroterra, come Emilia, Umbria, Toscana, parte del Lazio, le Marche stesse, ricco di industrie e attività produttive. Ci sono, quindi, le potenzialità per farlo crescere come sbocco per la partenza e l'arrivo di merci, in un'ottica di competitività che significa logistica e intermodalità. Questo è il momento di investire perché qui si è a metà fra nord e sud della dorsale adriatica".

Informare

I traghetti che scaleranno il porto di Civitavecchia useranno fuel contenenti tenori di zolfo non superiori allo 0,10%

Lo stabilisce l'accordo volontario "Civitavecchia Blue Agreement"

Le compagnie di navigazione che scalano il porto di Civitavecchia con le proprie navi traghetto utilizzeranno combustibili contenenti tenori di zolfo non superiori allo 0,10% sia all'ormeggio nello scalo laziale che in navigazione, ad una distanza non inferiore alle 15 miglia dal porto. Lo stabilisce l'accordo volontario "Civitavecchia Blue Agreement" che è stato sottoscritto ieri dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia, dal Comune di Civitavecchia, dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e dalle compagnie di navigazione che toccano il porto di Civitavecchia con queste navi, ovvero Grandi Navi Veloci, Tirrenia e Grimaldi Lines.

L'obiettivo è di contenere i livelli d'inquinamento atmosferico nelle aree urbane dovuti alle emissioni gassose provenienti dalle navi. Le parti hanno sottolineato che si tratta di un accordo virtuoso, unico in Italia, in quanto anticipa di fatto l'introduzione della normativa che impone l'obbligo di impiego di questi combustibili solo a partire dal 1° gennaio 2020.

L'intesa include inoltre l'impegno da parte delle compagnie di installare sulle navi depuratori dei fumi di scarico (i cosiddetti scrubber) e l'utilizzo di alimentazione a batteria elettrica all'ormeggio, riducendo sensibilmente le emissioni gassose. Sono state predisposte anche norme per la gestione delle macchine e motori di bordo, ai fini della riduzione delle emissioni nocive di gas.

La Capitaneria di Porto di Civitavecchia garantirà l'attività di vigilanza anche sulla base di periodiche comunicazioni da parte delle compagnie circa il rispetto dell'accordo.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha specificato che l'intesa si inquadra in una serie di iniziative, introdotte anche grazie alla fattiva collaborazione della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, volte a rendere il porto "green", «non ultima - ha ricordato - quella relativa ad un incentivo, riservato a quegli armatori che rispetteranno gli standard indicati dal programma ESI (Environmental Ship Index), a cui l'Autorità di Sistema Portuale ha aderito già da tempo, e che prevede che l'ente si faccia carico di parte delle quote fisse inerenti il servizio di raccolta rifiuti prodotti dalle navi». «Gli armatori, in maniera del tutto volontaria - ha aggiunto di Majo - hanno deciso, sin da ora, di adeguarsi ad obblighi futuri che non entreranno in vigore prima del 2020. Per questo ringrazio Grimaldi, GNV, Moby e Tirrenia che, oggi, hanno dato un segnale importante per Civitavecchia e per il suo porto sottoscrivendo questo accordo».

Il sindaco di Civitavecchia, Antonio Cozzolino, ha sottolineato che è «una delle misure sulle quali stavamo lavorando da tempo: l'abbattimento delle emissioni in porto - ha spiegato - è uno dei nostri obiettivi ed il Civitavecchia Blue Agreement va perfettamente in questa direzione. Dopo oltre un anno di lavoro, e grazie alla grande collaborazione del comandante Tarzia prima e di Leone poi, che ringrazio a nome della città, siamo riusciti ad arrivare alla firma di un importante accordo per la comunità di Civitavecchia».

Civitavecchia taglia lo zolfo, accordo unico in Italia



Da oggi le compagnie che scalano usualmente il porto di Civitavecchia dovranno utilizzare, entro 15 miglia dalla costa, carburante con solo lo 0,10 per cento di zolfo. È il 'Civitavecchia Blue Agreement', unico in Italia, frutto di un lavoro congiunto avviato circa un anno fa dal precedente comandante delle Capitanerie, Giuseppe Tarzia, e firmato da Capitaneria di porto locale, Comune di Civitavecchia, Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centro settentrionale e le compagnie Grandi Navi Veloci, Tirrenia, Moby e Grimaldi Lines.

«Gli armatori, in maniera del tutto volontaria – spiega il presidente dell'Adsp, Francesco di Majo – hanno deciso, sin da ora, di adeguarsi ad obblighi futuri che non entreranno in vigore prima del 2020. Per questo ringrazio Grimaldi, Gnv, Moby e Tirrenia che, oggi, hanno dato un segnale importante per Civitavecchia e per il suo porto sottoscrivendo questo accordo».

Un taglio alle emissioni di zolfo di questo tipo è più restrittivo dei limiti che entreranno in vigore in tutto il mondo **dal 2020 per le navi mercantili di qualunque tipologia**, pari allo 0,5 per cento (in alcune aree costiere, nel Mar Baltico per esempio, il limite è lo stesso di quello di Civitavecchia), sette volte meno del tenore massimo tollerato attualmente che è del 3,5 per cento. Il limite dello 0,10 per cento stabilito da Civitavecchia è stato condiviso sia dalle istituzioni che dai principali operatori portuali e ha visto in passato anche l'appoggio del sindaco, Antonio Cozzolino, che a settembre scorso **ha scritto a 54 Comuni d'Italia** per chiedere una riduzione di questo tipo praticamente in tutti i porti italiani.

Il Civitavecchia Blue Agreement prevede che le Compagnie firmatarie l'utilizzo di combustibili contenenti tenori di zolfo non superiori allo 0,10 per cento, sia all'ormeggio che in navigazione, ad una distanza non inferiore alle 15 miglia dalle costruzioni portuali. «Per contenere i livelli d'inquinamento atmosferico nelle aree urbane, dovuti alle emissioni gassose provenienti dalle navi, è opportuno intervenire sull'utilizzo dei combustibili per uso marittimo, e in particolare sul tenore massimo di zolfo in essi contenuto», spiega l'Adsp **in una nota**. Le compagnie si sono impegnate a installare depuratori di emissioni, gli scrubber, così come sono state predisposte norme per la gestione delle macchine e dei motori di bordo. A vigilare sarà la Capitaneria di Civitavecchia, guidata da Vincenzo Leone.

Sono in corso altre iniziative per incentivare l'abbattimento delle emissioni, come, spiega di Majo, «un incentivo, riservato a quegli armatori che rispetteranno gli standard indicati dal programma Esi (Environmental Ship Index), a cui l'Autorità di sistema portuale ha aderito già da tempo, e che prevede che l'ente si faccia carico di parte delle quote fisse

Serpente avverte: "Così si rischia la paralisi"

Caso Cfft. L'operatore portuale interviene dopo la lunga riunione con i vertici dell'Adsp sulla vertenza legata allo scarico dei container

CIVITAVECCHIA - «Attenzione, perchè si rischia la paralisi del porto». L'avvertimento arriva dal consigliere della Civitavecchia Fruits Forest Terminal, Sergio Serpente, all'indomani della riunione fiume a Molo Vespucci con il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo ed il segretario generale Roberta Macii. Il problema è quello relativo allo scarico dei container nelle banchine 24 e 25. Rct - gruppo A-ponte - vuole che le operazioni vengano svolte nel terminal container, ma per Cfft non c'è motivo. Questa è una richiesta senza motivazioni valide. E la società che ha fatto dell'agroalimentare, negli ultimi anni, un punto di forza dello scalo, non ha intenzione di cedere su questo punto e di fare passi indietro. In ballo c'è la competitività non solo del terminal stesso, ma dello scalo.

«Ringraziamo il presidente di Majo e la segretaria Macii per aver ascoltato per oltre due ore le nostre osservazioni - ha commentato Serpente, con la società italo-belga che si è presentata all'incontro con uno stuolo di avvocati per supportare anche legalmente le sue motivazioni - abbiamo fatto presente ai vertici di Molo Vespucci le nostre ragioni, ribadendo come Cfft abbia sempre operato nel pieno rispetto delle leggi. Abbiamo sempre informato l'Authority stessa dei cambiamenti della logistica: oggi è questa che comanda, è questa che determina le scelte degli operatori, se si vuole crescere e rimanere competitivi. Come altri operatori stiamo lavorando su una banchina pubblica; la stessa dove, negli anni, sono sorti molti insediamenti produttivi. Perchè i vincoli sono posti solo alla nostra attività?». Una domanda che il Cfft ha rivolto all'Adsp, ricordando che proprio le banchine 24 e 25 sono utilizzate per le auto, per l'olio, per i ro-ro, per i mezzi speciali.

«Le richieste di Rct non sussistono - ha aggiunto Serpente - se un altro concessionario si arroga questi diritti, infatti, non si mette in discussione solo l'operatività della banchina dove opera Cfft, ma tutto il porto e si rischia una crisi, con ripercussioni su tutte le banchine commerciali».

E ha ricordato anche gli ultimi importanti investimenti, quelli da 5 milioni di euro per l'acquisto delle gru semimobili, in base comunque alle autorizzazioni avute e da utilizzare su spazi per definiti. «Negli anni - ha ribadito - abbiamo migliorato i nostri obiettivi, con una crescita esponenziale dei traffici, a differenza di altri che invece questi risultati non li hanno raggiunti. Oggi le banane arrivano in container, a differenza degli anni passati: ed è la merce che decide. Noi dobbiamo rispondere in modo puntuale, efficiente e competitivo alle richieste dei nostri clienti, a tutela e per la crescita del porto».

E sulla vicenda è intervenuto duramente anche il comitato territoriale di Potere al Popolo, che bacchetta i vertici di Molo Vespucci ed il sindaco Cozzolino. Il presidente di Majo, in un colpo solo, rischierebbe di «colpire e danneggiare Cfft, Gtc e Rtc. Una situazione che vedrebbe tutti perdenti, così come a perdere sarebbero Civitavecchia ed i suoi lavoratori, mettendo in difficoltà un equilibrio fondato su giustizia sociale e collaborazione tra operai, modello che era d'esempio per tutti i porti italiani e che ha sfamato intere generazioni di civitavecchiesi. Denunciamo ancora una volta - hanno aggiunto - il silenzio assordante del sindaco Cozzolino e della sua giunta. Assurdo rimanere impassibile: la disoccupazione è altissima, necessitiamo di un governo locale forte. Richiamiamo ancora al suo dovere il presidente di Molo Vespucci. Da gennaio sono tantissime le vertenze aperte nel nostro scalo e mai il presidente Di Majo ha preso le parti dei lavoratori, arrivando sempre a giochi fatti. Era suo dovere aprire dei tavoli di concertazione con imprese e parti sociali per prevenire i disagi degli operai del nostro porto».

Mare sicuro 2018 anche in Campania

Vedr  impegnata la Direzione Marittima, con il coordinamento del Contrammiraglio Faraone

NAPOLI – Anche quest’anno, come ormai   tradizione, la Guardia Costiera d  il via alla complessa operazione Mare Sicuro che vedr  impegnata la Direzione Marittima della Campania, sotto il coordinamento del Contrammiraglio Arturo Faraone, a tutela dell’incolumit  dei bagnanti, a difesa dell’ambiente marino ed a garanzia della sicurezza di quanti andranno per mare.

Proprio la stagione estiva, infatti, rappresenta il momento di massimo utilizzo del mare e delle coste ad opera della collettivit  ed il personale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera   chiamato ad assolvere il delicato compito di supervisore discreto, ma sempre presente, per garantire lo svolgimento sereno e sicuro delle attivit  balneari da parte dell’utenza del mare e, nel caso occorra, di severo tutore dell’ordine nei confronti dei comportamenti pericolosi ed illeciti.

Sono questi i concetti chiave dell’operazione “Mare Sicuro 2018” che sino al 16 settembre p. v. vedr  impiegati ogni giorno oltre 100 uomini e donne e circa 50 mezzi navali della Direzione Marittima, lungo tutti i 500 chilometri di costa della Campania. E’ prevista infatti la presenza dei militari della Capitaneria di Porto – Guardia Costiera nei periodi di maggior afflusso lungo tutte le coste della regione, con particolare attenzione ai siti considerati “sensibili” a causa della maggior affluenza turistico balneare, che avranno il compito di:

- Ø vigilanza delle zone di mare riservate in via esclusiva alla balneazione, assicurando siano rispettate dalle unit  da diporto e moto d’acqua per evitare che le stesse non arrechino pericoli e disturbo ai bagnanti;
- Ø verifica degli apprestamenti di sicurezza degli stabilimenti balneari (pattino di salvataggio, presenza del bagnino, dotazioni di primo soccorso, ecc.) nonch  dei corridoi di lancio e delle boe delimitanti le acque riservate alla balneazione;
- Ø verifica posizionamento, a cura delle Amministrazioni/Enti competenti, di cartelli monitori sulle spiagge libere, in particolare in quelle altamente frequentate, indicanti eventuali limitazioni alla balneazione sicura;
- Ø verifica e vigilanza sullo stato di efficienza e di sicurezza dei traghetti e dei mezzi veloci adibiti al trasporto dei passeggeri che effettuano collegamenti marittimi con le isole del golfo e le localit  di maggior pregio turistico;
- Ø tutela dell’ambiente marino e costiero: uno degli obiettivi prioritari da perseguire, sia per la ricchezza del patrimonio naturalistico della regione Campania, sia per i rilevanti interessi sociali ed economici coinvolti nell’utilizzo delle relative risorse.

Un’operazione quindi condotta nel segno della “trasversalit ”, quale sintesi del lavoro e dello sforzo che il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera compie nell’ambito delle proprie funzioni e dei compiti legati agli usi civili e produttivi del mare, tra i quali – in primis – la salvaguardia della vita umana in mare, ma anche alla sicurezza della navigazione, alla tutela dell’ambiente marino e costiero, ai controlli sull’intera filiera della pesca. L’impegno rafforzato mira cos  ad assicurare rapidi interventi di soccorso in favore di bagnanti, diportisti e subacquei ed a garantire controlli pi  intensi su tutte le attivit  svolte in mare, per prevenire condotte illecite, pericolose per le persone, per il patrimonio ambientale, per l’ecosistema marino e per le risorse ittiche.

- segue

Con Mare Sicuro, la Guardia Costiera ha deciso di scendere in campo non solo con l'attività operativa a salvaguardia della vita umana in mare, ma anche con una forte attività di sensibilizzazione verso tutti coloro che vivranno a contatto con il mare. Testimonial d'eccezione della Direzione Marittima della Campania è Davide Tizzano, pluricampione olimpico di canottaggio e personaggio amato dal pubblico, che ha aderito con entusiasmo all'iniziativa, sostenendo gli uomini e le donne della Guardia Costiera nella promozione di messaggi sulla sicurezza in mare e la tutela dell'ambiente marino e costiero. Mare Sicuro ha l'obiettivo di promuovere la "cultura del mare" e di trasmettere a tutti gli utenti una "cultura dell'autocontrollo", che si traduce in un maggiore senso di responsabilità e, quindi, sicurezza. Una campagna ricca di importanti consigli utili che ci accompagnerà per tutta l'estate sui profili social Facebook, Twitter, Instagram della Guardia Costiera e sul sito istituzionale.

Anche quest'anno sarà promossa inoltre l'iniziativa del "Bollino blu" che, con l'introduzione e la previsione all'interno del nuovo codice della nautica da diporto, permetterà ai diportisti di vivere il mare evitando una duplicazione dei controlli in materia di sicurezza della navigazione e, quindi, più serenamente.

Il "Numero 1530" per l'emergenza in mare è sempre attivo sul territorio nazionale gratuitamente per il cittadino, si ribadisce che un'estate serena e felice nasce dal rispetto di poche ma essenziali regole.

Informare

Missione in Israele delle AdSP dell'Adriatico Meridionale e del Tirreno Centrale

Prospettata una collaborazione accademica tra l'Università di Haifa e gli atenei di Napoli e Bari

I presidenti delle Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale e del Tirreno Centrale, Ugo Patroni Griffi e Pietro Spirito, si sono recati in missione in Israele dove hanno incontrato rappresentanti dei ministeri dell'Economia e degli Affari esteri e dell'Autorità di regolazione e gestione dei porti israeliani. I due enti portuali italiani hanno specificato che nel corso degli incontri sono emerse, in particolare, opportunità di collaborazione accademica tra l'Università di Haifa e le università napoletana e barese.

La missione si è conclusa con un incontro con la principale compagnia marittima israeliana nel settore dei container, la ZIM, con la quale sono state analizzate le principali rotte servite e i possibili sviluppi.

«Israele - ha commentato Patroni Griffi - è totalmente dipendente dai traffici marittimi: il 99% del volume del suo import-export passa per il mare e il commercio estero rappresenta il 63% del Pil. Tra i principali obiettivi della nostra missione - ha spiegato il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale - intercettare forme di collaborazione per dare ulteriore impulso al traffico container nei nostri porti, considerati i risultati impressionanti raggiunti, in questo segmento, dai porti israeliani. I due principali scali del Paese, infatti, movimentano attualmente 2,7 milioni di teu l'anno e puntano a raggiungere quota 3,5 milioni entro il 2021 quando saranno finiti i lavori di potenziamento che li porteranno a ospitare navi fino a 18-19.000 teu. Proprio in virtù di tali dati, in questi giorni ci siamo interfacciati con i referenti della compagnia ZIM, per verificare possibili forme di collaborazione e di investimento, soprattutto in vista delle agevolazioni che saranno introdotte dalle ZFS».

«Israele - ha confermato Pietro Spirito - registra una crescita media annua del 4% nelle merci che transitano per i suoi porti, nonché investimenti da quattro miliardi di dollari per la costruzione di nuovi terminal container. Uno spiccato protagonismo sia per i collegamenti marittimi sia per quelli terrestri, nella strategia cinese "One Belt One Road". Siamo convinti, inoltre, che il trinomio cultura-scienza-crescita costituisca il volano giusto per produrre innovazione, facendo leva sul capitale umano per raggiungere cruciali obiettivi di crescita. Proprio a tal fine - ha specificato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale - abbiamo aperto la strada a forme di collaborazione tra le università partenopea e barese e quella di Haifa per favorire l'istituzione di collegamenti che possano essere anche di natura scientifica e accademica. Le vie di collaborazione possono essere diverse, e i nostri porti del Tirreno centrale e dell'Adriatico meridionale intendono svolgere il ruolo di ponte, per rendere il nostro mare un luogo di incontro e non di tragedie».

Informazioni Marittime

Porti campani e pugliesi volano in Israele

I porti di Bari, Brindisi, Napoli e Salerno, gestiti dalle Autorità portuali dell'Adriatico meridionale e del Tirreno centrale, hanno concluso una missione in Israele. I rispettivi presidenti, Ugo Patroni Griffi e Pietro Spirito, hanno incontrato rappresentanti del ministero dell'Economia, degli Affari Esteri locale e l'autorità di regolazione e gestione dei porti israeliani. In quest'ultimo vertice sono emerse opportunità di collaborazione accademica tra l'Università di Haifa e le università napoletane e baresi, oltre a contatti con operatori nel settore delle tecnologie marittime per analizzare lo stato della ricerca e dell'industrializzazione in questo settore. La missione si è conclusa con un incontro con la compagnia marittima di bandiera Zim per valutare investimenti e collaborazioni, in vista anche delle Zone economiche speciali in via di costituzione nel Meridione d'Italia.

«Israele è totalmente dipendente dai traffici marittimi: il 99% del volume del suo import-export passa per il mare e il commercio estero rappresenta il 63% del Pil» commenta Patroni Griffi. Il presidente dei porti pugliesi ha precisato che i porti israeliani movimentano attualmente 2,7 milioni di teu l'anno e puntano a raggiungere quota 3,5 milioni entro il 2021, quando saranno finiti i lavori di potenziamento per portare navi da 19 mila teu. «Israele registra una crescita media annua del 4% nelle merci che transitano per i suoi porti, nonché investimenti da quattro miliardi di dollari per la costruzione di nuovi terminal container» aggiunge Spirito. «Uno spiccato protagonismo – continua – sia per i collegamenti marittimi sia per quelli terrestri, nella strategia cinese "One Belt One Road". Siamo convinti, inoltre, che il trionfo cultura-scienza-crescita costituisca il volano giusto per produrre innovazione, facendo leva sul capitale umano per raggiungere cruciali obiettivi di crescita. Proprio a tal fine, abbiamo aperto la strada a forme di collaborazione tra le università partenopea e barese e quella di Haifa per favorire l'istituzione di collegamenti che possano essere anche di natura scientifica e accademica».

Conclusa la missione in Israele delle AdSp MAM e TC

Nuovi importanti rapporti in campo accademico, tecnologico e logistico

BARI – I presidenti delle Autorità portuali dell'Adriatico Meridionale e del Tirreno Centrale, Ugo Patroni Griffi e Pietro Spirito, si sono recati in missione in Israele. Dopo scambi di vedute con i ministeri dell'Economia e degli Affari Esteri, si è tenuto un incontro con l'Autorità di regolazione e gestione dei porti israeliani, nel corso del quale sono emerse, in particolare, opportunità di collaborazione accademica tra l'università di Haifa e le università napoletana e barese.

Diversi sono stati i contatti con operatori nel settore delle tecnologie marittime, per analizzare lo stato della ricerca e della industrializzazione su questo fronte strategico.

La missione si è conclusa con un incontro con la principale compagnia marittima nel settore dei container israeliana, la ZIM, con la quale sono state analizzate le principali rotte servite e i possibili sviluppi.

"Israele è totalmente dipendente dai traffici marittimi: il 99% del volume del suo import-export passa per il mare e il commercio estero rappresenta il 63% del Pil" commenta il presidente Patroni Griffi.

"Tra i principali obiettivi della nostra missione, intercettare forme di collaborazione per dare ulteriore impulso al traffico container nei nostri porti, considerati i risultati impressionanti raggiunti, in questo segmento, dai porti israeliani. I due principali scali del Paese, infatti, movimentano attualmente 2,7 milioni di teu l'anno e puntano a raggiungere quota 3,5 milioni entro il 2021, quando saranno finiti i lavori di potenziamento che li porteranno a ospitare navi fino a 18-19.000 teu.

Proprio in virtù di tali dati, in questi giorni ci siamo interfacciati – conclude Patroni Griffi – con i referenti della compagnia ZIM, per verificare possibili forme di collaborazione e di investimento, soprattutto in vista delle agevolazioni che saranno introdotte delle ZES".

"Israele registra una crescita media annua del 4% nelle merci che transitano per i suoi porti, nonché investimenti da quattro miliardi di dollari per la costruzione di nuovi terminal container – aggiunge il presidente Spirito. Uno spiccato protagonismo sia per i collegamenti marittimi sia per quelli terrestri, nella strategia cinese "One Belt One Road". Siamo convinti, inoltre, che il trinomio cultura-scienza-crescita costituisca il volano giusto per produrre innovazione, facendo leva sul capitale umano per raggiungere cruciali obiettivi di crescita. Proprio a tal fine, abbiamo aperto la strada a forme di collaborazione tra le università partenopea e barese e quella di Haifa per favorire l'istituzione di collegamenti che possano essere anche di natura scientifica e accademica.

Le vie di collaborazione possono essere diverse, e i nostri porti del Tirreno centrale e dell'Adriatico meridionale -conclude il presidente- intendono svolgere il ruolo di ponte, per rendere il nostro mare un luogo di incontro e non di tragedie".

Conclusa la missione in Israele delle AdSP MAM e TC



BARI – I presidenti delle Autorità portuali dell'Adriatico Meridionale e del Tirreno Centrale, Ugo Patroni Griffi e Pietro Spirito, si sono recati in missione in Israele. Dopo scambi di vedute con i Ministeri dell'Economia e degli Affari Esteri, si è tenuto un incontro con l'Autorità di regolazione e gestione dei porti israeliani, nel corso del quale sono emerse, in particolare, opportunità di collaborazione accademica tra l'Università di Haifa e le università napoletana e barese.

Diversi sono stati i contatti con operatori nel settore delle tecnologie marittime, per analizzare lo stato della ricerca e della industrializzazione su questo fronte strategico. La missione si è conclusa con un incontro con la principale compagnia marittima nel settore dei container israeliana, la ZIM, con la quale sono state analizzate le principali rotte servite e i possibili sviluppi.

“Israele è totalmente dipendente dai traffici marittimi: il 99% del volume del suo import-export passa per il mare e il commercio estero rappresenta il 63% del Pil- commenta il presidente Patroni Griffi. Tra i principali obiettivi della nostra missione, intercettare forme di collaborazione per dare ulteriore impulso al traffico container nei nostri porti, considerati i risultati impressionanti raggiunti, in questo segmento, dai porti israeliani. I due principali scali del Paese, infatti, movimentano attualmente 2,7 milioni di Teu l'anno e puntano a raggiungere quota 3,5 milioni entro il 2021, quando saranno finiti i lavori di potenziamento che li porteranno a ospitare navi fino a 18-19.000 Teu. Proprio in virtù di tali dati, in questi giorni ci siamo interfacciati- conclude Patroni Griffi- con i referenti della compagnia ZIM, per verificare possibili forme di collaborazione e di investimento, soprattutto in vista delle agevolazioni che saranno introdotte delle ZES.”

“Israele registra una crescita media annua del 4% nelle merci che transitano per i suoi porti, nonché investimenti da quattro miliardi di dollari per la costruzione di nuovi terminal container- commenta il presidente Spirito. Uno spiccato protagonismo sia per i collegamenti marittimi sia per quelli terrestri, nella strategia cinese “One Belt One Road”. Siamo convinti, inoltre, che il trinomio cultura-scienza-crescita costituisca il volano giusto per produrre innovazione, facendo leva sul capitale umano per raggiungere cruciali obiettivi di crescita. Proprio a tal fine, abbiamo aperto la strada a forme di collaborazione tra le università partenopea e barese e quella di Haifa per favorire l'istituzione di collegamenti che possano essere anche di natura scientifica e accademica. Le vie di collaborazione possono essere diverse, e i nostri porti del Tirreno centrale e dell'Adriatico meridionale- conclude il presidente- intendono svolgere il ruolo di ponte , per rendere il nostro mare un luogo di incontro e non di tragedie.”

Andrea Agostinelli martedì vedrà il capo gabinetto del ministero delle Infrastrutture

A Roma vertice sul futuro dello scalo

reggio calabria Mentre a Gioia Tauro si stanno gettando le prime basi per poter partire definitivamente con la Zona economica speciale a Roma arrivano primi movimenti sul fronte del porto dal nuovo Governo targato Lega-Movimento Cinque Stelle. Martedì prossimo nella sede del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il commissario della Port Authority, Andrea Agostinelli, incontrerà il capo di gabinetto del neo ministro Danilo Toninelli.

Una riunione importante con il vertice amministrativo Sciacca perché sul piatto ci sono troppe questioni irrisolte e lasciate in sospeso dal precedente governo. Tra tutte spicca la nomina del nuovo presidente dall' **autorità portuale**. Agostinelli da tempo invoca provvedimenti che diano all' ente di governo del porto una stabilità nella guida ma tensioni e veti politici hanno bloccato tutto. In primis per il muro alzato dalla Regione Sicilia all' accorpamento dei porti siciliani (**Messina-Tremestieri e Milazzo**) con Gioia Tauro.

La nomina dell' attuale vice presidente della Regione, Francesco Russo indicato da Delrio durante un incontro a Genova, è rimasta di fatto nel limbo. Ora i giochi politici sono cambiati e bisognerà capire che ne sarà di quell' indicazione.

Ma sul tavolo ci sarà anche la difficile situazione dello scalo con il braccio di ferro tra le società Medcenter Container Terminal e Msc che non si sblocca e con un calo preoccupanti dei volumi.

Il governo guidato da Giuseppe Conte potrebbe dare un primo cenno su quello che vuole fare di Gioia Tauro. In attesa comunque di capire quale sarà la strategia sulla **portualità** italiana e che ruolo potrà avere lo scalo calabrese in questo settore. Pochi giorni dopo prenderanno il via le operazioni di verifica fatte partire dall' Autorità **portuale** nel gennaio scorso per capire se si potrà arrivare ad adottare provvedimenti che mirano a rilanciare l' attività del terminal sempre più in crisi.(a.n.)

Olandesi a Gioia Tauro, Agostinelli a Roma

L' ambasciatore olandese in Italia ieri ha visitato il porto di Gioia Tauro per sondare il terreno soprattutto ai fini di investimenti nella logistica. L' iniziativa è stata voluta fortemente da Unindustria Calabria. Intanto martedì prossimo il commissario dell' **Autorità Portuale**, Andrea Agostinelli, avrà un incontro importante al ministero delle Infrastrutture.
Pag. 27.

L' ambasciatore dei Paesi Bassi in Italia ieri ha partecipato a un forum all' Authority

Gli olandesi, "principi" dei porti sondano il terreno a Gioia Tauro

Iniziativa fortemente voluta da Unindustria Calabria Russo: «Dobbiamo parlare con i leader delle competenze»

Domenico Latino GIOIA TAURO «Non credo vadano ripercorsi gli altri modelli italiani ma, nel grande quadro europeo, dobbiamo parlare direttamente con i primi della lista, con i leader delle competenze, che certamente sono i Paesi Bassi: importare le migliori esperienze può farci fare il salto di qualità e le location per tali riflessioni non possono che essere Gioia Tauro e Lamezia Terme». Queste le parole del vice presidente della Regione ed assessore ai porti, Francesco Russo intervenuto all' incontro, svoltosi nel salone delle conferenze dell' Autorità portuale, con l' ambasciatore olandese in Italia, Joep Wijnands, in questi giorni in Calabria per una missione organizzata in sinergia con Unindustria rivolta essenzialmente ai settori della ricerca, della logistica e dell' agroalimentare. Il diplomatico, accompagnato nella visita all' infrastruttura gioiese dall' addetto economico Chris Schoenmakers, ha evidenziato la centralità di Gioia Tauro rispetto ai Paesi del Mediterraneo: «Impossibile non vedere che gioca un ruolo cruciale rispetto ad un mercato molto interessante e potenzialmente ricco di opportunità».

Ad aprire il dibattito, il segretario generale dell' Authority, Spatafora il quale ha introdotto un

video sulle caratteristiche tecniche del porto, la programmazione fatta e gli impegni che si stanno portando avanti come il gateway e il bacino di carenaggio: «Adesso, l' obiettivo primario è far decollare le ampie aree esterne, per l' **interporto** abbiamo già contatti con Verona e Bologna e l' operatore che ha vinto la gara d' appalto fa logistica e gestisce l' **interporto** di Melzo».

Dopo di lui, Russo ha illustrato, attraverso delle slide, il pacchetto di strumenti che in questo momento la Calabria mette in campo. Strumenti che da una parte fanno capo al sistema Paese (Zes, Zfu, contratti di sviluppo, L. 181/89) mentre dall' altra sono specifici. Nei tre assi principali anche la ricerca. «Questa visita - ha evidenziato - sarà foriera di sviluppi a medio termine. Per la prima volta non vi è competitività tra grandi porti europei ma misure di partecipazione che possono incrementare tutto il sistema economico europeo».

L' ambasciatore ha confermato l' interesse olandese per i settori dell' agroalimentare, turistico, logistica e porti.

Tra gli intervenuti, anche il presidente di Confindustria Reggio, Nucera: «Il segnale forte che dobbiamo lanciare è che senza legalità non ci può essere sviluppo - ha rimarcato. Oggi lo Stato sta facendo una lotta determinata a tutte le mafie».

Varco Dusmet chiuso la sera Protesta il comitato degli operatori

CATANIA - Un' ordinanza che fa discutere e sta preoccupando molti operatori economici. È quella emessa dall' Autorità portuale lo scorso 19 giugno che prevede la chiusura parziale dell' aerea portuale, per via dei lavori in corso alla Nuova Darsena e del fatto che le navi dovranno attraccare al molo centrale, nei pressi del quale si trovano numerosi esercizi commerciali, aperti anche la sera, oltre che imbarcazioni da diporto e da pesca. "Considerate le risultanze della riunione del comitato provinciale per l' ordine e la sicurezza pubblica avente come oggetto la regolamentazione delle attività in ambito portuale in relazione alla fruibilità collettiva dell' aria" - si legge nel documento e "considerato che in atto sono in esecuzione lavori di manutenzione presso le banchine della nuova Darsena del porto di Catania, tale da limitare l' operatività dello stesso con il conseguente congestionamento degli spazi e degli approdi portuale nel Porto Vecchio, per una questione principalmente di sicurezza anche in relazione ad eventuali situazioni di emergenza e di soccorso ordina la nuova disciplina dell' accesso della circolazione dei veicoli all' interno di libera fruizione del porto di Catania". Un esigenza di sicurezza, quindi, per la presenza nell' area centrale del porto di motrici, container e camion che potrebbero mettere in pericolo i frequentatori dell' area, soprattutto nelle ore serali. Infatti l' ordinanza prevede che sia "vietato l' accesso veicolare attraverso il varco Dusmet dal lunedì al giovedì dalle 18:00 alle 4:00 del mattino dal venerdì alla domenica dalle 16:00 alle 4:00 del mattino" e, ancora, che "la circolazione dei veicoli nelle aree di cui tratta l' ordinanza è consentita esclusivamente lungo le corsie delimitate della relativa segnaletica. Al fine di limitare le interferenze tra gli avventori del locale ai mezzi pesanti che transitano sulla viabilità portuale destinate all' imbarco sbarcati alla partenza della nave ormeggiate presso l' accosto 14, in occasione dell' approdo di quest' ultima sarà attivata a partire dalle 18:00 e fino alla partenza della nave, un' apposita corsia di transito per disposta dall' autorità portuale i pedoni non potranno circolare al di fuori di questa linea". I limiti nella circolazione all' interno dell' aerea portuale e gli obblighi contenuti nell' ordinanza, hanno però scatenato le preoccupazioni di alcuni operatori economici, che hanno costituito un comitato apposito per portare avanti le proprie istanze, e che lamentano il fatto di essere penalizzati da quanto stabilito dall' Autorità portuale nella stagione più redditizia. Gli effetti dell' ordinanza cesseranno infatti il 30 ottobre, ad estate finita. Per questo i membri del comitato avevano

- segue

avanzato delle proposte alternative a quanto stabilito dall' Autorità, chiedendo di mitigare i vincoli di accesso al porto quanto meno nelle ore diurne, consentendo il passaggio pedonale in assenza di navi attraccate, ad esempio. "Al Comitato per l' ordine alla sicurezza abbiamo presentato delle nostre proposte ma non sono state accettate - afferma Fabio Consiglio, titolare di uno degli esercizi che chiedono modifiche nell' ordinanza. Venerdì installeranno le griglie in ferro per impedire ai pedoni di uscire dal percorso previsto, e questo fino a ottobre. In questo modo perderemo clienti - tuona Consiglio - per questo abbiamo chiesto di rivedere i vincoli, cercando di conciliare le diverse esigenze e salvando delle attività commerciali che hanno investito tanto e che danno lavoro. Non siamo contro la chiusura della strada - aggiunge - ma si potrebbe limitare a quando approdano le navi". I disagi segnalati dal comitato riguardano anche i pescatori e i diportisti che ormeggiano le imbarcazioni presso il molo centrale - che ad esempio, potranno accedere alle proprie barche solo attraverso la Dogana. "Siamo disposti noi ad agevolare la viabilità - continua Consiglio - ma così rischiamo di chiudere". Il grido di allarme è stato accolto dagli esponenti del Movimento 5 Stelle cittadino che da tempo avanzano la richiesta di aprire il porto alla città. "Da anni si discute di accessibilità al porto, di apertura dell' area - affermano gli attivisti catanesi - e oggi esplode tutta la contraddizione della convivenza tra merci e turisti. Dopo la demolizione di parte del muro di cinta - continuano - oggi gli spazi per i cittadini sono ristretti, a causa della presenza dei tir. Il movimento 5 stelle di Catania - sottolinea - anche in campagna elettorale ha inserito l' apertura del porto alla cittadinanza facendo di questo porto un porto turistico. Con questa ordinanza - concludono - si evidenzia questa necessità di definire la destinazione dell' infrastruttura: quale futuro per il porto? e il turismo che ruolo giocherà? perché queste restrizioni potrebbero danneggiare proprio questo comparto, per i limiti nella viabilità interna. Ci chiediamo perché non sia stato utilizzato, almeno temporaneamente, il porto di Augusta, invece di danneggiare l' economia di chi ha investito al porto di Catania".

Autorità portuale

La Fiera si farà, pronto il bando dell' evento

OOO La Fiera campionaria di Messi nasi farà. L' appuntamento canoro, che da più di sessant' anni caratterizza l' agosto messinese, non mancherà nel calendario delle manifestazioni estive, nonostante l' incertezza per il futuro dell' ente fieristico. A confermare lo svolgimento della kermesse, il commissario straordinario dell' Autorità portuale **Antonino De Simone**, che insieme al segretario generale **Ettore Gentile**, ha annunciato la pubblicazione immediata del bando di evidenza pubblica aperto a tutte le aziende e agli enti che si candideranno a partecipare alla prossima Fiera.

I messinesi più affezionati alla tradizione, anche quest' anno avranno la loro Fiera Campionaria, da sempre parte integrante del cartellone dell' agosto cittadino insieme alla Vara ed ai Giganti, in attesa che si definiscano le sorti future della struttura in modo definitivo. (*RISE*)

MOBILITAZIONE PROCLAMATA

Camionisti in sciopero, Vte a rischio blocco dal 12 luglio

Emanuele Rossi

Il blocco del porto, minacciato e poi scongiurato a marzo, torna a materializzarsi, soprattutto a Pra'-Voltri. I camionisti e le imprese di autotrasporto sono sul piede di guerra dopo la riunione di ieri mattina a Palazzo San Giorgio con il presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini, a cui non hanno partecipato i rappresentanti dei ter-

minalisti. I sindacati hanno proclamato lo sciopero, unitario per Cgil, Cisl e Uil, dal 12 al 14 luglio. E in serata l'assemblea di Trasportounito, la più rappresentativa tra le associazioni datoriali di categoria, ha scelto una linea ancora più dura: "Fermo dei servizi di autotrasporto al terminal Vte dal 12 al 17 luglio". Le proteste potrebbero estendersi anche ai cantieri del Terzo Valico perché le ditte lamentano ri-

tardi nei pagamenti da parte di Cociv. A motivare la protesta eclatante dei camionisti è la mancanza di iniziative "tangibili" per risolvere le criticità denunciate da tempo, in particolare al Vte di Pra'. «Sono sempre più onerosi i tempi di attesa ai terminal per il carico e lo scarico dei contenitori», dichiarano Leonardo Cafuori, Mirko Filippi e Giovanni Ciaccio di Filt Cgil, Fir Cisl Reti, Uiltrasporti - inoltre la sicurezza

degli autisti con i container accatastati, l'assenza di servizi igienici e area ristoro non sono state risolte». Per Giuseppe Tagnochetti di Trasportounito il problema più grave è quello delle attese in porto: «Abbiamo chiesto di essere indennizzati per le ore perse in attesa di carico. Nel pomeriggio a Voltri capita che i camionisti siano "sequestrati" per ore sotto il sole». Nel corso dell'incontro a Palazzo San Giorgio il presidente Signorini ha ribadito le intenzioni del porto per aumentare le ore di operatività e i processi telematici. Ma nel frattempo i camionisti chiedono ai terminal di risolvere le criticità operative. Anche con le cattive. —

emanuele.rossi@ilsecoloxix.it

CIVILAZIONE E ANTICIPATI DEL NOSTRO

“I trasporti solo su gomma ammazzano la Liguria”

«L'infrastruttura ferroviaria in Liguria, in rapporto alla popolazione, è la più densa in Italia. È un'infrastruttura che, se il porto cresce oltre il 50%, va in sofferenza. E non possiamo pensare che il porto cresca spostando su camion l'intero comparto merci, perché vorrebbe dire ammazzare la Liguria anche dal punto di vista ambientale. Su questo siamo totalmente d'accordo con il ministro». L'amministratore delegato delle Ferrovie Renato Mazzoncin, a Genova per il convegno Uic Global Rail Freight Conference, pensa al terzo valico, ma non solo. «È importante – ha sottolineato – che ci sia un'intera infrastruttura ferroviaria che funzioni. Questo non vuol dire solo il Terzo Valico ma

tutte le connessioni verso il Nord, verso Ovest, verso Tortona e anche gli interventi sul nodo di Genova. Oggi credo che l'importante sia analizzare, insieme al Ministero, l'intero set degli interventi previsti per la Liguria, dare le priorità e fare in modo che il sistema ferroviario sia pronto all'appuntamento del 2025».

Sul legame tra trasporti portuali e ferroviari Mazzoncin ha concluso: «In Italia e in Europa, per quanto riguarda il trasporto di merci su ferrovia, siamo mediamente al 12%. Per arrivare nel 2030 al 30% lo sforzo è importante e porti italiani come Genova, Trieste e Gioia Tauro sono fondamentali per raggiungere questo obiettivo».

Sul tema del trasporto ferroviario ha insistito anche l'amministratore delegato di Bombardier Transportation Italia, spiegando che «il rapporto annuale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti italiana testimonia come l'Italia abbia realizzato nell'ambito del trasporto merci ferroviario un'importante crescita del valore della produzione (+9,3% dal 2015 al 2016), registrando la miglior performance in termini di tonnellate/chilometro trasportate su ferro rispetto alle sette maggiori economie europee che insieme rappresentano i 2/3 del Pil del Continente (Germania, Francia, Italia, Spagna, Olanda, Svezia e Polonia)».

Il Secolo XIX

Camionisti in sciopero, Vte a rischio blocco dal 12 luglio

Il blocco del porto, minacciato e poi scongiurato a marzo, torna a materializzarsi, soprattutto a Pra'-Voltri. I camionisti e le imprese di autotrasporto sono sul piede di guerra dopo la riunione di ieri mattina a Palazzo San Giorgio con il presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini, a cui non hanno partecipato i rappresentanti dei terminalisti. I sindacati hanno proclamato sciopero, unitario per Cgil, Cisl e Uil, dal 12 al 14 luglio. E in serata l'assemblea di Trasportounito, la più rappresentativa tra le associazioni datoriali di categoria, ha scelto una linea ancora più dura: "Fermo dei servizi di autotrasporto al terminal Vte dal 12 al 17 luglio". Le proteste potrebbero estendersi anche ai cantieri del Terzo Valico perché le ditte lamentano ritardi nei pagamenti da parte di Cociv. A motivare la protesta eclatante dei camionisti è la mancanza di iniziative "tangibili" per risolvere le criticità denunciate da tempo, in particolare al Vte di Pra'. «Sono sempre più onerosi i tempi di attesa ai terminal per il carico e lo scarico dei contenitori», dichiarano Leonardo Cafuoti, Mirko Filippi e Giovanni Ciaccio di Filt Cgil, Fit Cisl Reti, Ultrasporti - inoltre la sicurezza degli autisti con i container accatastati, l'assenza di servizi igienici e area ristoro non sono state risolte». Per Giuseppe Tagnochetti di Trasportounito il problema più grave è quello delle attese in porto: «Abbiamo chiesto di essere indennizzati per le ore perse in attesa di carico. Nel pomeriggio a Voltri capita che i camionisti siano "sequestrati" per ore sotto il sole». Nel corso dell'incontro a Palazzo San Giorgio il presidente Signorini ha ribadito le intenzioni del porto per aumentare le ore di operatività e i processi telematici. Ma nel frattempo i camionisti chiedono ai terminal di risolvere le criticità operative. Anche con le cattive.

-

EMANUELE ROSSI

TRA DELUSIONI E SPERANZE. L' AREA PORTUALE PROSEGUE IL SUO SVILUPPO E SI GUARDA AL TURISMO

Termini Imerese, timidi segnali in attesa della svolta

La riconversione dell' ex stabilimento della Fiat procede a singhiozzo. Il progetto per realizzare veicoli elettrici resta incompiuto: un' odissea per i lavoratori

Le vertenze non fanno altro che alimentare nubi per il futuro e i segnali di ripresa che tardano ad arrivare aprono nuovi orizzonti anche per l' area industriale di Termini Imerese oltre la Fiat che rappresenta un passato sempre più lontano: bisogna guardare altrove per progettare un nuovo futuro industriale nella provincia di Palermo. Lo sostenne nel 2014 l' Osservatorio economico della provincia di Palermo dell' Istituto Tagliacarne e della Camera di commercio. Per Termini Imerese si suggeriva la costituzione di una cabina di regia permanente per attrarre investimenti. Oggi la situazione è ancora difficile in una realtà dove anno dopo anno si incassano amarezze. Da un lato c' è il contratto di sviluppo che venne firmato da Invitalia e Blutec per riconvertire e riqualificare lo stabilimento automobilistico ex Fiat, che fino a qualche anno fa produceva la Lancia Ypsilon nel sito siciliano per la casa automobilistica torinese. L' accordo siglato a Roma avrebbe dovuto consentire di far partire i progetti di Blutec, la società del gruppo Metec/Stola che ha rilevato lo stabilimento. L' accordo prevedeva, inizialmente, un investimento complessivo di 95,8 milioni, di cui 71 concessi da Governo e Regione Sicilia (67 come finanziamento agevolato e 4 come contributo in conto impianti). Nell' area dello stabilimento ex Fiat, nel piano originario, avrebbe dovuto sorgere un sito produttivo per componenti automotive e per l' allestimento di vetture ibride ed elettriche. Da quando ha chiuso la fabbrica, i 700 metalmeccanici ex Fiat sono in cassa integrazione, a loro si aggiungono anche gli addetti delle ditte dell' indotto: su 300 operai, 150 sono stati licenziati. Il piano di Blutec per Termini Imerese, sul versante occupazionale, prevedeva la graduale ripresa delle attività nella fabbrica siciliana con il rientro in servizio a scaglioni degli operai. I tempi si sono allungati, il progetto non decolla. Le vertenze non fanno altro che alimentare nubi per il futuro e i segnali di ripresa che tardano ad arrivare aprono nuovi orizzonti.

Termini Imerese avrebbe dovuto essere un sito industriale strategico per la Sicilia, un' area dove si parla di sviluppo e produzione. Ma i problemi sono rimasti lì. La città è rimasta un luogo tra i più evocativi del Mezzogiorno. Un tempo sinonimo di sviluppo e occupazione, poi di abbandono e recessione. Entro il 31 dicembre 2018, come prevedeva l' accordo iniziale,

- segue

dovevano essere assunti 700 operai ma nel 2018 ma si aspettano notizie in questo senso dove si procede a singhiozzo. Blutech aveva proposto il progetto di trasformazione in veicoli elettrici dei Doblò e quello che prevede la realizzazione di veicoli elettrici a due e tre ruote di Poste Italiane oltre ad alcune commesse, chieste da importanti aziende internazionali.

I Doblò approderebbero al porto calabrese di Gioia Tauro, riproponendo l'annoso problema delle infrastrutture. La Fiat lasciò lo stabilimento proprio perché la produzione delle Ypsilon costava mille euro in più per singola vettura. L'altra faccia della medaglia è il porto che ha fatto grandi passi in avanti con collegamenti passeggeri e merci. Ma che, recentemente, schiaccia l'occhio anche al turismo, in particolare sul versante **crocieristico**. È infatti approdata per la prima volta nella storia della città una **nave da crociera**. Si tratta della Variety Voyager, della compagnia di **navigazione** Variety Cruises. La Variety Voyager è lunga 68 metri ed è capace di ospitare 72 passeggeri in 36 cabine. All'interno è rifinita con con tessuti caldi, ricchi marmi, moquette e legno in radica.

All'esterno è dotata di ampi spazi aperti che si affacciano sul mare.

L'imbarcazione è stata costruita nel 2011, può contare su 79 membri di equipaggio, 4 ponti, una larghezza di 11 metri ed una velocità di **crociera** di 16 nodi.

Anche se i numeri non sono quelli tipici delle grandi **navi da crociera** l'arrivo della Variety Voyager rappresenta un importantissimo segnale di fiducia. Non meno importante è l'inclusione di Termini all'interno della ZES (zona economica speciale) previste dal cosiddetto Decreto «Resto al sud», con l'obiettivo di attrarre investimenti esteri o extra-regionali, attraverso incentivi, agevolazioni fiscali e deroghe normative per le aziende e gli investitori.

Il futuro dell'archeologia è a Termini Imerese. Prima la scoperta della più grande necropoli greca delle battaglie (a ridosso della ferrovia Palermo- **Messina**), poi altari e porzioni di territorio adibite a zone sacre. È in questa zona che il territorio sorprende sempre di più regalando una sorpresa dopo l'altra. Parola dei ricercatori svizzeri che al Piano del Tamburino, ad ovest del Piano di Himera, nel territorio di Termini, dal 2012 portano alla luce reperti strabilianti. A conclusione della sesta campagna di scavi condotti dall'Università di Berna in collaborazione con il Parco Archeologico di Himera (grazie alla convenzione tra Polo Regionale di Palermo per i Parchi e i Musei Archeologici -Parco Archeologico di Himera e l'Università svizzera) si sono potute ampliare le conoscenze di una delle aree sacre di cui erano già state portate alla luce ampie parti di edifici oltre ad uno spazio a cielo aperto con due altari. Non solo. Si è delineata l'estensione dell'intera area che (probabilmente) occupava 1600 mq. E poi ancora una stipe votiva (delimitata da un muretto dall'inusuale forma a ferro di cavallo utilizzata, in seconda fase, come ulteriore altare), statuette femminili integre in terracotta, vasetti, brocche e coppe per bere.

Il sito di Himera è un laboratorio per chi vuol studiare il periodo arcaico e classico: a differenza delle altre colonie greche ha avuto vita brevissima. Fondata nel 649 fu distrutta dai cartaginesi nel 409 a.c.

e cessò d'essere città e i suoi abitanti superstiti furono spostati a Termini Imerese e Cefalù. Le sue quindicimila tombe (scavate dalla Soprintendenza e dall'Università di Palermo) dimostrano che la città era densamente popolata.

È stata l'unica polis occidentale sulla costa settentrionale siciliana, aperta al commercio con Etruschi e Cartaginesi, crocevia di culture diverse. Come, ad esempio, testimoniato dalle due eccezionali statuette di donna in terracotta ritrovate durante questa sesta campagna di scavi: una, d'impronta fenicio-cartaginese con mezza luna crescente e un'altra greca che, nella bellezza dei lineamenti del viso, ricorda le korai dell'acropoli di Atene.

priolo. Affianca gli assessori Maria Grazia Pulvirenti, Barbara Camplone e Mariachiara Gambuzza

Giunta Gianni, arriva Calafiore

Il sindaco completa la squadra di governo. I primi provvedimenti

Priolo. Non solo è stata completata la giunta municipale, con la nomina del quarto assessore, ma è anche iniziata l'attività amministrativa con delibere che riguardano lo sblocco dell'edilizia cimiteriale e la richiesta di inserire Priolo tra la Zes (Zona economica speciale). Per quanto riguarda la squadra amministrativa, a completare la giunta, il sindaco Pippo Gianni ha scelto Mauro Calafiore, che si affianca agli altri assessori donne: Maria Grazia Pulvirenti, Barbara Campione, Mariachiara Gambuzza. A Mauro Calafiore, già ingegnere dell'ufficio tecnico del Comune di Siracusa, il sindaco Gianni gli ha assegnato le rubriche Infrastrutture ed Opere, Lavori pubblici, Servizi cimiteriali, Urbanistica, Ecologia e Urban Center. Tra l'altro quello di Mauro Calafiore è un ritorno al Comune di Priolo perché aveva ricoperto l'incarico di ingegnere capo dal 1986 al 1994, per continuare la sua carriera conclusa qualche mese fa come funzionario del Comune di Siracusa. "Inizierò immediatamente il mio lavoro -ha detto il neo assessore dopo avere prestato il giuramento - che sarà sinergico e di collaborazione con l'obiettivo di risolvere le questioni che affliggono il paese. Sono onorato di affiancare Pippo Gianni e la sua giunta, e dare concretezza ai progetti e agli obiettivi preposti". Per quanto concerne la gestione amministrativa, l'amministrazione comunale ha provveduto all'assegnazione di 42 appezzamenti di terreni per loculi cimiteriali. La graduatoria di assegnazione ha seguito le norme previste, e cioè di dare priorità ai famigliari i cui defunti sono stati tumulati in loculi provvisori. "L'assegnazione delle aree cimiteriali - ha detto Gianni - è stata una nostra esigenza così come lo è la riapertura del centro diurno per anziani e la casa albergo. Stiamo lavorando tutti per dare risposte certe ai molteplici problemi di Priolo". Inoltre, con delibera di giunta, avente come oggetto "misure straordinarie per lo sviluppo del territorio locale", è stata inoltrata al presidente della Regione siciliana la richiesta di istituzione di una Zes per Priolo. I requisiti, per l'istituzione di una Zes, il territorio di Priolo li ha tutti. Infatti, il suo territorio ricade all'interno delle aree disciplinate dal Piano regolatore del consorzio Asi, destinato, di massima all'insediamento della grande industria. Inoltre, il territorio è stato dichiarato "Area ad elevato rischio di crisi ambientale" e si trova, in parte, all'interno dell'area portuale di Augusta, gestita dalla competente **Autorità Portuale** locale. Con la delibera, quindi, "si dà mandato al sindaco di intraprendere ogni azione utile e necessaria nei confronti degli altri Comuni aderenti all'iniziativa". Inoltre la richiesta di istituzione della Zes, oltre al presidente della Regione siciliana, è stata inviata, alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al ministro per il Mezzogiorno, al Ministro dello Sviluppo Economico, al ministro delle Infrastrutture, al ministro del Lavoro e delle Politiche sociali, al ministro dell'Ambiente.

Paolo Mangiafico.

PAOLO MANGIAFICO