Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
3 LUGLIO 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **La Legge n.84/94:l'interruzione dell'istituto delle concessione di aree e banchine** (Il Nautilus)

Dai Porti:

Genova:

"...Culmv, accordo raggiunto sul bilancio..." (Il Secolo XIX)

"...Autotrasporto: verso cinque giorni di blocco del Terminal VTE di Voltri..." (L'Informatore Navale, Il Secolo XIX)

Marina di Carrara:

"...Aggiudicazione della gara vinta..." (Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Si alla anticipazione occupazionale alla società SDT s.r.l...." (L'informatore Navale)

"...Comitato Portuale, il primo menu Tra organico, Darsena e Vespucci...." (Il Telegrafo)

"...Le Sfide di comunicazione e logistica...." (Il Telegrafo)

Brindisi:

"...nuova gru mobile per la movimentazione del carbone ..." (Informare)

Taranto:

"...Accordo tra Università e Autorità Portuale..." (Taranto Sera, Nuovo Quotidiano di Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...Un passo verso l'Agenzia della Mobilità nello stretto ..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...il porto prova a cambiare faccia Addio silos e una nuova stazione ..." (Giornale di Sicilia)

Focus:

- **Zone Economiche Speciali** (La Gazzetta Marittima)

Altre notizie di porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

La legge n.84/94: l'introduzione dell'istituto della concessione di aree e banchine ed il ruolo dell'impresa terminalista

Apparirebbero dei giochi di risiko se non fossimo convinti, almeno per la maggior parte della grande famiglia degli addetti ai lavori, che la materia è talmente connessa al sistema produttivo ed alle geometrie dei porti. come recentemente è normativamente novellato. che scansare le cogenti problematiche giuridiche apparirebbe una delitto...abietto. Il rilascio di concessioni demaniali nella peculiare forma di imputazione ad imprese terminaliste richiedenti è fattispecie complessa: lo è sia dal punto di vista procedimentale stante la necessità, almeno formale, di svolgere una preventiva forma di pubblicità ad opera della adsp o ad esaminante la medesima richiesta; lo é dal punto di vista dei requisiti professionali e tecnico organizzativi idonei a sostenere l'attività economica di cui si chiede la disponibilità di zona demaniale esclusiva; lo è, ancorché, dal punto di vista sistematico nella lettura, oserei dire ardita, tra l'articolo 16 e l'articolo 18 della legge 84/94, allorquando si dice che l'aspirante terminalista deve essere in possesso di una autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali finalizzate proprio alla esclusività della banchina.

Quindi si comprende quanto siano fondamentali, oggi più di ieri, le valutazioni su simili concessioni demaniali strategiche per lo sviluppo del porto e della sua retroportualita. Meglio dei porti e del loro sistema connaturato e indicato, da pochi mesi, nel piano strategico nazionale delle portualita e della logistica (PSNPL), avveniristico strumento tecnico programmatico che scuote sia la governance delle adsp che le amministrazioni pubbliche quali principalmente gli enti locali territoriali chiamati ad esprimersi, perentoriamente e necessariamente, nelle scelte di medio e lungo periodo di strategia di trasporto oltre il circondario portuale ma un tutt'uno con esso artefice dell'uso del mare e delle sue banchine, base di azione delle operazioni e dei servizi portuali stessi.

Un sistema italiano aperto ad una strategia portuale che deve, ancora una volta, fare i conti con le reprimende giurisprudenziali sia del Consiglio di stato che della Corte di giustizia europea: minimo comune multiplo è, tra le altre, la responsabilità della Adsp sui controlli che incidono, inevitabilmente, sulle vicende della decadenza, della proroga e del rinnovo, vicende giuridiche del provvedimento amministrativo. Controlli in fase di rilascio e controlli sistematici in fase di durata e quindi di efficacia della concessione demaniale rilasciata al terminalista; e come non potrebbe essere se si immagina che in alcuni porti italiani sono state rinnovate solo nei primi mesi del 2018 concessioni demaniali importanti e strutturali per altri decine di anni? E si, verrebbe da dire, efficacia quasi riconducibile ad acquisto per "usucapione" istituto come noto non applicabile, per legge, al bene pubblico di cui trattiamo.

A parte tale circostanza è proprio la lettura sugli investimenti e sulle ricadute che gli stessi hanno sia nel bilancio portuale che in quello dell'asse di riferimento che sta immettendo, nei regolamenti d'uso delle aree demaniali portuali, le penalità in funzione sia dei ritardi o mancati investimenti, sia del mancato rispetto del cronoprogramma, addirittura con forme atipiche di sospensione di efficacia della concessione demaniale medesima. Un intreccio di norme, primarie e secondarie non da poco, se si considerano gli interessi economici in gioco: anche la diversa e non omogenea produzione normativa specialista non aiuta né le Adsp né la parte ministeriale e centrale della Amministrazione dello Stato carente, ancora, di numerosi decreti legislativi attuativi proprio sull'argomento del terminalista (per non parlare del lavoro portuale ad esso collegato). Ben vengano, infine, gli organismi di partenariato della risorsa mare e la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Adsp come individuati nel d.Lgs. N.169 del 2016.

L'augurio, oggi maggiormente intenso, è quello di pianificare tali provvedimenti concessori a cui, ricordiamo, possono collegarsi investimenti per milioni e milioni di euro (non sempre ad impatto naturalistico apprezzabile...si osserva), in quadranti che tengano conto sia dei PSNPL ma che sposino una strategia portuale che si vorrebbe più articolata per "autostrade del mare" senza forzature che albeggiano, parrebbe in alcuni casi, nelle attuande zone economiche speciali. Ma questa è un altra storia.

Teodoro Nigro

Il Secolo XIX

Culmv, accordo raggiunto sul bilancio: 2018 anno zero per i camalli genovesi

Simone Gallotti /GENOVA E alla fine ai terminalisti tocca pagare. Di nuovo. Per chiudere il bilancio dei ca malli, agli operatori genovesi è stato ribadito ieri nel corso dell' ennesima riunione, che era necessario un intervento da 1,190 milioni dieu ro. È la cifra che serve per scrivere la parola fine sul 2017 e chiuderlo in pareggio cosi da poter ricominciare dal nuovo piano di efficientamento approntato dai due consulenti assunti dalla Compagnia e provare a dare inizio alla nuova stagione.

«L' accordo è stato raggiunto» confermano fonti dell' Authority e degli operatori, ma è servito anche il peso messo luglio potrà essere presentato il documento di risanamento che tra una decina di giorni dovrebbe ottenere l' ok anche del comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale. «Il ruolo della Regione sulle norme è stato importante, cosi come ho apprezzato lo sforzo della Culmv e dei terminalisti - spiega Signorini - Prendiamo atto che la vera sfida si giocherà sull' effettivo efficientamen I terminalisti avevano provato a resistere alle richieste di ulteriore denaro per chiudere il bilancio dei camalli, ma di fronte al pressing che è arrivato anche dalla Regione, alla fine hanno aperto il portafoglio. Toti gioca da tempo la partita delle banchine e ieri contemporaneamente a quella della Culmv, insieme a Signorini, ha deciso di capire se si riesce a trovare una soluzione anche ai problemi dell' autotrasporto, magari scongiurando lo sciopero dei tir di cinque giorni in piena estate. Rientra tutto nel piano portuale del governatore: «La Culmv può diventare un modello di efficienza per il porto di Genova - spiega il presidente - e la flessibilità che garantisce è una valida soluzione all' aumento dei traffici dello scalo. Agiremo sulla formazione, per dare un ulteriore strumento di competitività ai ca malli». «Certo l' Authority continua Toti - vigilerà sulla parte della nuova governance di cui la Compagnia si doterà e anche la Culmv dovrà operare una rivoluzione culturale e diventare un orgoglioso strumento di competitività e non una continua difesa corporativa» ha detto il governatore.

-

SIMONE GALLOTTI

Autotrasporto: verso cinque giorni di blocco del Terminal VTE di Voltri

Genova, 2 luglio 2018 – Cinque giorni di fermo dell'autotrasporto nei servizi al Terminal VTE di Genova-Voltri. Motivo: tempi di attesa per i camion che hanno superato ogni limite di guardia e tolleranza e che si traducono in una perdita secca per le imprese di autotrasporto, che con mezzi "fermi" non producono risultati ma solo costi, e che ormai da anni si accollano gli oneri per disservizi che non sono i loro, ma quelli di un terminal container bravissimo evidentemente a gestire il fronte mare, ma incapace di governare i flussi in-out sul fronte terra.

A causa dei gravi blocchi operativi creati dal Terminal VTE le imprese di autotrasporto hanno bruciato in un anno circa 10 milioni di euro, a fronte di utili che il terminal VTE fatica addirittura ad abbattere. E le attese operative dei camion ricadono quindi in forma di disservizi anche sugli altri operatori, spedizionieri e compagnie marittime e quindi sulla merce.

Un anno di trattative al Tavolo dell'Autorità di Sistema ha prodotto un nulla assoluto con un Terminal VTE che non ha investito nulla per velocizzare i processi di lavoro e con discussioni tanto interminabili quanto prive di risultati con gli altri operatori su eventuali azioni correttive di sistema.

Nella nota congiunta con le altre organizzazioni di categoria – sottolinea Giuseppe Tagnochetti segretario regionale Liguria di Trasportounito – abbiamo sottolineato i rischi di tensione incontrollata e incontrollabile che potrebbero verificarsi ai varchi portuali.

Certo è – prosegue Tagnochetti – che la violazione quotidiana del protocollo d'intesa sottoscritto da autotrasporto con il Presidente Toti, Il Sindaco, Confindustria e tutti gli operatori portuali, pur a fronte di una disponibilità delle imprese di autotrasporto a confrontarsi su quello che dovrà essere il nuovo modello operativo portuale, necessario per affrontare il congestionamento prodotto dalle mega navi (apertura h24, intermodalità più funzionale, sviluppo di telematica di servizio) contrasta in modo evidente con una situazione costantemente peggiorata; e ciò ha eroso qualsiasi residuo rapporto di fiducia.

Il tempo ora è scaduto, la situazione è inaccettabile e rischia di diventare incontrollabile. I tempi di attesa al terminal assumono le caratteristiche di un vero e proprio "colpo di

grazia" per un autotrasporto contenitori già in una situazione drammatica, anche per via dell'aumento dei costi del gasolio e della incapacità di ottenere da spedizionieri e compagnie marittime tariffe di servizio adeguate.

E per l'autotrasporto esiste solo una risposta accettabile: VTE deve intervenire velocemente e risolvere le attese (attese rispetto alle quali è allo studio una Class action). In parallelo gli altri operatori devono iniziare a pagare adeguatamente i servizi di autotrasporto, smettendola di fare dumping tariffario.

Nel frattempo l'Autorità Portuale deve immediatamente iniziare a tracciare e certificare le attese nel ciclo documentale e operativo dei camion in porto ed impegnare gli operatori responsabili, individuati dalla stessa Autorità, ad indennizzare automaticamente l'autotrasporto, superata una soglia minima fisiologica di fermo macchina.

Code e disagi al Vte per l'autotrasporto: «Persi 10 milioni»

Matteo Dell'Antico

A causa «dei gravi blocchi operativi creati dal terminal Vte le imprese dell' autotrasporto hanno bruciato in un anno circa 10 milioni di euro». La denuncia arriva da Trasportounito, associazione che raggruppa al suo interno centinaia di aziende che operano nel settore.

Trasportounito, assieme a Cna-Fita, Confartigianato Trasporti e Fai-Conftrasporto, hanno proclamato un fermo nei servizi al terminal portuale di Pra' da giovedì 12 a martedì 17 luglio.

Il motivo della protesta è dettato «dai tempi di attesa per i camion che hanno superato ogni limite di guardia e tolleranza e che si traducono in una perdita secca per le imprese, che con mezzi "fermi" non producono risultati ma solo costi, e che ormai da anni si accollano gli oneri per disservizi che non sono i loro, ma quelli di un terminal container incapace di governare i flussi in-out sul fronte terra», denuncia Trasportounito. Secondo le imprese dell'autotrasporto che operano in porto, i cui camion caricano e scaricano quotidianamente merci in banchiana, il terminal Vte «deve intervenire velocemente e risolvere il problema delle attese rispetto alle quali è allo studio una "class action"» che potrebbe essere intrapresa da decine di aziende del settore. Nella nota congiunta con le altre organizzazioni di categoria – sottolinea Giuseppe Tagnochetti, segretario ligure di Trasportounito – abbiamo sottolineato i rischi di tensione incontrollata e incontrollabile che potrebbero verificarsi ai varchi portuali. Il tempo ora è scaduto, la situazione è inaccettabile e rischia di diventare ingestibile. I tempi di attesa al terminal - sottolinea Tagnochetti - assumono le caratteristiche di un vero e proprio "colpo di grazia" per un autotrasporto contenitori già in una situazione drammatica, anche per via dell'aumento dei costi del gasolio e della incapacità di ottenere da spedizionieri e compagnie marittime tariffe di servizio adeguate. —

matteo dellantico@ilsecoloxix.it

CONTAINER

Il servizio dall'Africa torna al Sech

GENOVA

Il terminal Sech del porto di Genova ha ricevuto la prima nave del servizio Euraf 4, la portacontainer "Leto" della compagnia francese Cma Cgm. Il servizio Euraf 4 è gestito in collaborazione da Cma Cgm e Marguisa. È formato da otto navi da 3.000 teu di capacità, ed è il primo servizio da/per l'Africa a toccare il Sech da diversi anni a questa parte. Al comandante è stato consegnato un crest Alberto Olivari, responsabile operazioni marittime di Cma Cgm Italia, e Marco Ghia, responsabile dei clienti per il Sech. —

Messaggero Marittimo

Marina di Carrara: aggiudicazione della gara vinta

Alla società sono state affidate in concessione demaniale parte delle banchine Taliercio e Chiesa per dieci anni

MARINA DI CARRARA – "Il traffico di rinfuse può avere ancora un ruolo importante. L'AdSp si muove in contesto di correttezza e rispetto delle norme per fare crescere complessivamente lo scalo. La razionalizzazione del porto di Carrara andrà avanti. In corso anche la gara per completare fino al livello esecutivo il progetto di water front". Così afferma il presidente dell'AdSp Mar Ligure Orientale Carla Roncallo.
L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, ha recentemente espletato la gara di appalto per l'affidamento in concessione demaniale decennale di parte delle banchine Taliercio e Chiesa del porto di Marina di Carrara.
Con l'aggiudicazione della gara in favore della ditta vincitrice, la società Dario Perioli S.p.A., a partire dallo scorso primo Luglio si è arricchito il numero di operatori del porto, che potrà quindi contare su un terzo operatore, oltre alla Porto di Carrara Spa, alla storica presenza che per molti anni ha garantito traffico al nostro porto ed occupazione al nostro territorio, e a quella più recente, ma non meno importante, la Grendi.
La Dario Perioli porterà a Marina di Carrara traffici di rinfuse oggi operati presso il porto della Spezia, alimentati da linee regolari con il Nord Africa e svolte con proprie navi, favorendo pertanto nel porto di Marina di Carrara nuove prospettive di crescita.
L'ultimo passaggio che si intende mettere in atto, sarà quello di affidare in concessione anche il tratto residuo di testata della banchina Talercio, volutamente non inserito nella gara in via di affidamento, vista la volontà dell'Autorità di Sistema portuale e dell'amministrazione comunale di implementare su tale tratto di banchina un traffico di tipo crocieristico, strutturando ed incrementando quello che già da una decina di anni si svolge sulla Taliercio, seppure con numeri modesti.
A regime, quindi, il porto di Carrara passerà dall'avere un solo operatore, come è stato fino al 2016, a quattro, su banchine affidate con regolari concessioni, dietro pagamento del canone demaniale previsto per legge e con precisi piani industriali, che prevedono traffici, investimenti e occupazione, a carico degli operatori.
"Dietro le iniziative dell'AdSp, c'è una logica semplicissima: muoversi in una cornice di correttezza sotto il profilo del rispetto delle norme e dell'azione amministrativa e, al tempo stesso, tentare di far crescere il traffico del porto e, di conseguenza, il livello occupazionale, nella convinzione che il traffico di rinfuse, seppure oggettivamente non più trainante come un tempo a causa dell'avvento dei contenitori, unitamente al project cargo, possa ancora svolgere un ruolo importante, specie in un porto come Marina di Carrara, servito da un ottimo sistema di viabilità e che disporrà a breve anche di un efficiente collegamento ferroviario, stante l'imminente avvio di lavori in tal senso da parte della AdSp e di Rfi. ", ha dichiarato la Roncallo.
Quanto sopra riguarda la situazione attuale; la AdSp, guarda in futuro ad un ampliamento del porto, che, seppure modesto e comunque contenuto a ponente della foce del torrente Carrione, consenta di razionalizzare le funzioni, portando nella parte di levante del porto le attività legate al traffico merci (rinfuse, contenitori, project cargo) e, a ponente, il traffico crocieristico e la nautica da diporto. In questo modo si consentirà finalmente di fornire risposte migliori, in termini di spazi ed infrastrutture, a tutti gli operatori ed alle imprese che contano sul porto per svolgere le loro importanti attività imprenditoriali, anche nel settore cantieristico e diportistico.

"L'ampliamento verrà studiato in maniera da non incidere minimamente in termini negativi sull'equilibrio costiero, come verrà dimostrato in maniera scientifica con studi appropriati" prosegue il presidente. "Va da sé che in questa operazione non deve essere trascurato il rapporto porto-città, anche per il contesto di pregio entro il quale il porto di Marina di Carrara si colloca; a tale proposito, è in corso la gara per completare fino al livello esecutivo il progetto di water front, in modo da avviarne a breve la realizzazione, grazie anche ad ingenti contributi del ministero delle Infrastrutture e della regione Toscana, che sulla base di un progetto molto bello, già redatto a livello preliminare, hanno creduto nella necessità di riqualificare il fronte mare e di migliorare il rapporto tra città e porto, investendo ingenti somme per pervenire a questo risultato".
"Se questa strategia potrà essere realizzata fino in fondo e sarà efficace, se questi programmi consentiranno di aumentare il traffico delle merci e dei passeggeri e naturalmente il livello occupazionale, senza trascurare la necessità, sempre più sentita, di riqualificare lo spazio di confine tra porto e città, la nuova governance dell'Autorità di Sistema, avrà semplicemente fatto il suo dovere e raggiunto l'obiettivo che il governo le ha affidato", conclude Carla Roncallo.

LIVORNO:SI ALLA ANTICIPATA OCCUPAZIONE ALLA SOCIETÀ SDT S.R.L.

Comitato di Gestione Seduta del 2 luglio 2018

Livorno, 2 luglio 2018 – Si è riunito oggi pomeriggio il Comitato di Gestione. Nel corso della seduta, il Comitato:

SOCIETÀ SDT S.R.L. – RICHIESTA DI CONCESSIONE SPONDA OVEST – ANTICIPATA OCCUPAZIONE

- Nelle more della procedura ad evidenza pubblica finalizzata al rilascio di una concessione quadriennale ex art.18 della 84/94, ha espresso parere favorevole in merito alla richiesta presentata dalla società SDT s.r.l. di anticipata occupazione delle aree demaniali sulla Sponda Ovest della Darsena Toscana (retrostanti gli accosti 14 E, F e G). Il Comitato ha anche espresso un parere positivo in ordine al rilascio a favore della stessa SDT della autorizzazione per appalto di operazioni portuali alle società UNIPORT LIVORNO srl e SETRAG AUTOSTRADE DEL MARE srl.

ADOZIONE DELLA NUOVA PIANTA ORGANICA DELL'ENTE

- Ha deliberato in merito all'aggiornamento della pianta organica dell'Ente. È previsto, indicativamente nei prossimi tre anni, il reclutamento di 48 unità.

L'ECONOMIA DEL MARE

REGIONE TOSCANA E COMUNE DI LIVORNO
SULL'AUMENTO DI CAPITALE LA REGIONE SEMBRA INTENZIONATA A SPINGERE MENTRE IL COMUNE NON SAREBBE FAVOREVOLE SE NON SULLA BASE DI ALCUNI IMPEGNI BEN PRECISI

Comitato portuale, il primo menù Tra organico, Darsena e Vespucci

Tre ore di discussione su temi di primaria importanza. Ecco il punto

IL PRIMO comitato portuale dell'Autorità di sistema completo di tutti i membri ha discusso ieri per quasi tre ore su due temi, da tempo sul tappeto, di primaria importanza per il futuro: l'aggiornamento della pianta organica e la sottoscrizione dell'aumento di capitale nell'interporto Vespucci. Blindate, nel comunicato ufficiale alla fine dell'incontro, le conclusioni su questo secondo tema. Testualmente: «L'argomento è stato oggetto di profonda discussione». Non ufficiale: la Regione è favorevole e anzi spinge, il Comune di Livorno non è favorevole se non sulla base di alcuni impegni che a quanto pare non sono stati sottoscritti.

PROFONDA discussione, ma nessuna conclusione, anche perché i dieci milioni di euro dell'impegno sottoscritto già nel 2016 tra la Regione Toscana e l'Autorità portuale devono arrivare – come da tempo è stato chiarito – dalla gara per la privatizzazione della gestione della Porto 2000: una 'neverending story' bloccata dall'Authority di Cantone con una serie di osservazioni, sulla quale di giorno in giorno si dovrebbe tuttavia arrivare a conclusione. Fonti ufficiose, nel silenzio di quelle ufficiali, dicono che ci siamo arrivati e che quindi la sottoscrizione potrà partire. Si vedrà.

PIANTA organica: l'aumento dei dipendenti dell'Autorità di sistema, che riguarda sia la sede di Livorno che quella di Piombino, è stato un altro tema di lunga discussione, perchè già nel precedente comitato l'avvocato Batini, in nome del Comune, aveva espresso perplessità su una proposta di portare l'attuale organico dai circa 100 dipendenti a circa 150. La conclusione, sempre secondo la nota ufficiale, è che l'organico sarà incrementato, «nel giro dei prossimi tre anni» di 48 unità: considerando tuttavia che sempre nel giro di tre anni ci saranno almeno una decina di pensionamenti.

LE CONCLUSIONI
Aumento di capitale Blindati gli esiti sulla questione interporto

PORTO Stefano Corsini

INFINE, è stata data una concessione anticipata alla società Sdt sulla radice della sponda ovest della Darsena Toscana, con l'occupazione delle aree retrostanti agli accosti 14 E, F e G, per l'attracco dei traghetti ro/ro, che da tempo denunciano problemi di accosto per l'insufficienza delle aree del porto. Le operazioni portuali relative saranno appaltate, con l'Ok dell'Autorità, ad Uniport e Seatmg.

A.F.

In pillole

L'attesa

A giorni dovrebbero esserci novità sulla questione della Porto 2000, una 'neverending story' vicina alla conclusione bloccata dall'Authority di Cantone con una serie di osservazioni

Il personale

L'aumento dei dipendenti delle Autorità di Livorno e Piombino è stato a lungo al centro del dibattito, secondo le conclusioni previste l'organico verrà aumentato di 48 unità

Le concessioni

E' stata data una concessione anticipata alla società Sdt sulla radice della sponda ovest della Darsena Toscana per l'attracco dei traghetti ro/ro

Gli accosti

Da tempo vengono denunciati problemi di accosto per l'insufficienza delle aree del porto, gli appalti delle operazioni a Uniport e Seatrag

LE NOSTRE INIZIATIVE

GLI INTERVENTI DEGLI ESPERTI
RICCARDO BREDA, STEFANO CINQUINI, PAUL KYPRIANOU E ALBERTO RICCI COORDINATI DAL DIRETTORE FRANCESCO CARRASSI

Le sfide di comunicazioni e logistica «I viaggiatori sono sempre connessi»

Autostrade del mare, Cinquini (Tim): «Business in espansione»

Le adesioni al convegno

Per info o per partecipare si può chiamare il numero 02.57577361 o scrivere a eventi@speweb.it

LE PAROLE chiave sono semplici: sviluppo e ambiente. Compatibilità sempre in discussione, ma oggi più concreta grazie anche a un nuovo modo di intendere i trasporti. Se ne parlerà giovedì 5 luglio al Cisternino di città nell'ambito di 'Autostrade del mare per #connettere l'Italia' , la tavola rotonda promossa da *Il Telegrafo* e Qn Economia & Lavoro in collaborazione con Tim Business. Un partner di altissimo livello per un tema attualissimo come quello della nuova frontiera della movimentazione per mare di merci e persone.

«**ABBIAMO** una forte tradizione senz'altro nella comunicazione terra-bordo con i sistemi di comunicazione tra navi in navigazione e stazioni terrestri – spiega il responsabile Tim Business & Top Clients - Sales Centro Pubblica Amministrazione Locale ToscanaMarche Umbria, Stefano Cinquini – Il business negli ultimi anni si è spostato su sistemi orientati al servizio dei clienti, in viaggio su traghetti e navi da crociera. Offriamo, in collaborazione con alcuni armatori, una perfetta continuità nelle comunicazioni che prima era data solo da sistemi satellitari. Si chiama 'Gsm on the ship'. Ma c'è anche un aspetto meno visibile, non di inferiore importanza, che riguarda gli operatori portuali – prosegue Cinquini – Il porto di Livorno è una realtà sulla quale lavoriamo da tempo, erano gli anni '90 quando furono installate le prime reti in fibra ottica. E' questa la base infrastrutturale sulla quale si innesta il sistema della logistica, con ricadute nell'ambito della sicurezza, del controllo nella movimentazione dei container e nelle attività portuali in generale». L'appuntamento, al quale porteranno i saluti istituzionali l'amministrazione comunale, la Regione, ma anche le massime autorità che operano nel contesto del porto di Livorno, è fissato per le 18. A introdurre i lavori il direttore de *Il Telegrafo* Francesco Carrassi. A lui toccherà anche il compito di moderare la discussione, cui prenderanno parte il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda; l'ad dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci Bino Fulceri; il responsabile relazioni esterne Grimaldi Group Paul Kyprianou, il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara Alberto Ricci e, appunto, il responsabile Tim Business & Top Clients - Sales Centro Pubblica Amministrazione Locale ToscanaMarche Umbria Stefano Cinquini. Ci sarà il saluto dell'Autorità portuale di Livorno e Piombino. Le autostrade del mare rappresentano o, meglio dovrebbero rappresentare, un sistema di trasporti marittimi in grado di accrescere l'efficacia e la competitività della modalità di trasporto stradamare. Le autostrade del mare sono una soluzione alternativa e spesso complementare al trasporto stradale, che consente di far viaggiare camion, container e automezzi sulle navi. In questo modo dovrebbe venire limitato il congestionamento della rete stradale con conseguenti benefici in termini di prevenzione degli incidenti e di riduzione dell'inquinamento prodotto dal trasporto su gomma. L'accesso all'incontro, e al successivo cocktail che sarà offerto a tutti i partecipanti, è consentito fino all'esaurimento dei posti disponibili. Per avere ulteriori informazioni o partecipare si può telefonare al numero 02.57577361 o scrivere a eventi@speweb.it

Irene Carlotta Cicora

Temi clou

Sviluppo e ambiente

Parole chiave intorno a un mondo. Compatibilità sempre in discussione, ma oggi più concreta grazie anche a un nuovo modo di intendere i trasporti

Merci e persone

Alla tavola rotonda si parlerà di un tema attualissimo come quello della nuova frontiera della movimentazione per mare di merci e persone

IL 5 LUGLIO
La tavola rotonda de Il Telegrafo e Tim al Cisternino di Città

Nuova gru mobile per la movimentazione del carbone nel porto di Brindisi

È stata commissionata dalla Sir alla Konecranes

La Sir Srl, società di servizi ambientali, ha acquistato una gru diesel-elettrica mobile della Konecranes destinata alla movimentazione nel porto di Brindisi di carbone destinato alla centrale Enel a Costa Morena. «Abbiamo vinto una gara d'appalto per la fornitura di una centrale elettrica a Brindisi con carbone importato - ha spiegato l'amministratore delegato e proprietario della Sir, Antonio Roma, commentando la commessa all'azienda finlandese - e abbiamo colto l'opportunità per avviare la nostra attività quale impresa portuale a Brindisi». Roma ha specificato che la nuova gru della Konecranes (Gottwald Model 2 nella variante G HMK 2304) potrà movimentare anche container e carichi convenzionali.

Accordo tra Università e Autorità portuale

TARANTO - Università degli Studi di Bari e Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio insieme per dare slancio all'ecosistema innovativo.
Stamattina, presso la sala conferenze sita al piano terra del Dipartimento Jonico si è tenuta la sottoscrizione dell'Accordo che vede protagoniste l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.
L'accordo prevede una forte sinergia su attività di creazione d'impresa, imprenditorialità innovativa, consolidamento dei rapporti con il territorio ed i portatori di interesse, diffusione della cultura marittimo-portuale, dei trasporti e della logistica, anche in chiave digitale.
Gli Enti si impegnano a collaborare nella programmazione e realizzazione di attività di formazione, studio, ricerca, percorsi su temi di comune interesse come l'economia del mare e dei trasporti, management portuale, turismo e digitalizzazione, nonché su tecnologie innovative come blockchain, internet of things, robotics, cognitive intelligence.
Tutto ciò si basa su una forte ambizione, ossia coniugare le attività del "BaLab", laboratorio di contaminazione e creatività dell'Università, con il progetto del "FuturePort Innovation Hub", finalizzato alla realizzazione di un programma di innovazione, incubazione ed accelerazione di startup focalizzato, in particolare, sui temi dei trasporti e della logistica.
Università e Porto, insieme, con l'obiettivo di costituire a Taranto un incubatore di imprese innovative, capace di attrarre finanziamenti e partner qualificati per dare slancio all'ecosistema innovativo di tutto il Mediterraneo.
Presenti il prof. Antonio Felice Uricchio, rettore dell'Università di Bari e Sergio Prete, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Sempre stamattina, si è tenuta la cerimonia inaugurale della Summer School Vasco da Gama 2018 - Safety: navigation & environment.
Il progetto formativo dell'Università di Bari Aldo Moro, legato all'ambito tematico del trasporto multimodale e della logistica portuaria, è stato finanziato dalla Regione Puglia e da Confindustria Taranto.
La Summer School, che si avvale della collaborazione della Marina Militare e della Conference of Peripheral Maritime Regions (Cpmr), avrà luogo nelle sedi accademiche del Dipartimento Jonico, della Scuola Sottufficiali della Marina Militare e del Polo Scientifico e Tecnologico Magna Grecia, da oggi, lunedì 2 a venerdì 6 luglio.
La Vasco Da Gama Summer School 2018, destinata ai "giovani" interessati a migliorare il proprio bagaglio di conoscenze tecniche nelle discipline marittime, accoglierà 33 "allievi", in possesso del diploma professionale o impegnati in un percorso universitario legato all'ambito tematico del trasporto multimodale e della logistica portuaria.

Nuovo Quotidiano di Puglia

Porto e università per stimolare le nuove imprese

Sottoscritta l'intesa sulla cultura del mare
Collaborazione avviata sulla blue economy

di **Nicola SAMMALI**

Stimolare l'innovazione nel settore portuale attraverso la formazione, la ricerca e lo sviluppo di startup. Per farsi trovare pronti quando la Zes sarà realtà e potrà offrire spazi d'investimento da riempire. La prospettiva offerta dall'accordo sottoscritto tra l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, si allarga e comprende la diffusione della cultura del mare, che significa anche economia legata ai porti, ai trasporti, alla logistica.

Creare impresa, quindi, abbracciando gli stakeholder del territorio per consolidare l'obiettivo. Università e Authority collaboreranno insieme nella programmazione e realizzazione di attività di studio su management portuale, turismo, digitalizzazione e nuove tecnologie. Tutto nasce dall'idea di coniugare le attività del "BaLab", ovvero il laboratorio di contaminazione e creatività dell'Università di Bari, con il progetto del "FuturePort Innovation Hub" dell'Autorità di sistema portuale guidata dal presidente Sergio Prete (già annunciato a marzo dopo la firma dell'accordo tra l'Authority e la Soprintendenza Archeologica per le province di Brindisi, Lecce e Taranto, per l'utilizzo del complesso monumentale di Santa Maria della Giustizia a Taranto come luogo dove fare cultura legata al porto e al cluster industriale). Progetto che era stato inserito «al primo punto nel nostro piano operativo triennale (2017-2019, ndc)», ha spiegato Prete, «proprio per sviluppare l'innovazione nel porto di Taranto». Un incubatore e un acceleratore per nuove imprese. L'iniziativa presentata ieri nella sede universitaria in città vecchia è finalizzata nel suo complesso a «innovare le imprese già esistenti nel settore portuale di Taranto e nello stesso tempo favorire la creazione di imprese e startup nella logistica». Imprese, banche, enti e soggetti del cluster portuale hanno condiviso il percorso proiettato «al cambio di mentalità», per far sì che attraverso l'innovazione «si possa creare occupazione». Chiunque abbia voglia di misurarsi con questo settore, potrà portare le proprie idee «in questo laboratorio - continua Prete -, per trasformarle in una nuova attività». L'accordo, commenta il Rettore dell'Università di Bari, Antonio Felice Uricchio, permetterà di esprimere, attraverso l'Innovation Hub, «le energie dei nostri giovani e della nostra Università a favore dello sviluppo del territorio». Anche Vincenzo Cesareo, presidente di Confindustria Taranto, interviene per sottolineare le potenzialità del protocollo.

«Sono qui per parlare di blue economy, declinata nella forma migliore, quella nella quale formazione e sicurezza viaggiano insieme» rivela Cesareo. «La blue economy - prosegue - è uno de principali driver di sviluppo del territorio. Non possiamo permetterci che una buona idea naufraghi perché mancano formazione e sicurezza. Il tasso di mortalità nelle imprese che nascono senza questi presupposti continua a essere altissimo». Cesareo tocca il tema Zes. «Voglio lanciare un'ulteriore sollecitazione: sono preoccupato perché, a fronte di una grandissima potenzialità, rischiamo di non poter beneficiare degli effetti di una Zona Economica Speciale. Ho sottolineato anche al ministro Di Maio - conclude Cesareo - l'importanza della Zes per la nostra comunità». Una Zes accompagnata da «premialità per chi decide di insediarsi facendo joint venture con le imprese locali». Secondo Patroni Griffi, presidente dell'Authority di Bari e Brindisi, «è la portualità l'elemento di riscatto del Meridione».

La Gazzetta del Mezzogiorno

Porti, logistica e trasporti accordo con l'università

Più sinergia su creazione d'imprese e imprenditorialità innovativa

MARIA ROSARIA GIGANTE

● Taranto "catapultata" in dimensione internazionale. Accade nello scenario suggestivo della Sala Conferenza del Dipartimento Jonico dell'ex Rossarol in via Duomo dove ieri, alla presenza del rettore dell'Università di Bari, Antonio Felice Uricchio, del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, del presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesario, del comandante della Scuola Sottufficiali della Marina Militare, amm. Lorenzo Rastelli, e dei referenti della Conference of Peripheral Maritime Regions (Cpmr), due diverse iniziative, entrambe "generate" dall'ateneo barese, hanno trovato perfetta coniugazione. Il tutto nel nome della "blue economy", intesa, come è stato spiegato, in un superamento della semplice "economia del mare". Oggi, la scommessa si chiama "innovazione tecnologica".

Due, dunque, gli strumenti. Un accordo siglato tra Università e Sistema, da una parte, per dare slancio alla creazione d'impresa in tema di trasporti e logistica, da una parte. Dall'altra, il debutto di Taranto che ospita la "Summer School Vasco da Gama", sul tema "Safety: navigation & environment". Ambito di interesse è il trasporto multimodale e la logistica portuaria. È su quanto si formeranno, per una settimana, rigorosamente in lingua inglese come si è cominciato già da ieri per la cerimonia inaugurale, presso la Scuola Sottufficiali della Marina, 33 giovani laureati provenienti dai Paesi dell'area mediterranea.

In mattinata, è toccato al rettore Uricchio illustrare la portata delle iniziative per Taranto, soprattutto alla luce della prossima costituzione delle Zes (zone economiche speciali), ma anche in virtù della filiera di offerta universitaria che va dalla Laurea in Scienza e Gestione delle attività marittime, ai master sui temi della portualità, retroportualità, diritto doganale.

Taranto, insomma, è oggi nella rete internazionale di Università sostenuta e collegata alla commissione delle regioni periferiche del Mediterraneo (Cpmr) che l'ha scelta come sede della "summer school". D'intesa col Sistema delle Autorità Portuali, invece, l'accordo appena siglato istituisce a Taranto un "TaLab" il cui fine è la disseminazione delle competenze e dell'auto imprenditorialità. Sul modello del "BaLab", avviato a Bari che ha già dato vita a start-up di successo, ma senza esserne il clone, anche perché qui intercetterà le "eccellenze" locali (mare, ambiente e cultura), il "TaLab" avrà come interfaccia il "FuturePort Innovation Hub" dell'Autorità Portuale. Sarà un laboratorio di contaminazione e creatività sui temi dei trasporti e della logistica, da costruire su solide competenze.

Gazzetta del Sud

La riunione della Conferenza permanente interregionale svoltasi nella sala Giunta della Camera di Commercio

Un passo verso l' Agenzia della mobilità nello Stretto

Il bacino dello Stretto, le linee biregionali, i servizi ferroviari, il Piano regionale dei Trasporti di Calabria e Sicilia: questi i temi al centro della riunione della Conferenza interregionale per il coordinamento delle politiche nell' Area dello Stretto, che si è svolta ieri mattina, nella sala Giunta del Palazzo camerale.

Una riunione che ha visto la Camera di Commercio di Messina fare da "cabina di regia".

«Esprimo viva soddisfazione per l' incontro - afferma il presidente della Conferenza interregionale, il calabrese Domenico Battaglia - che ha visto al tavolo, per la prima volta, le due Regioni intente a discutere sulle tematiche riguardanti l' area dello Stretto.

Abbiamo registrato una sostanziale condivisione su un progetto di "governance" unico. I due Piani regionali dei trasporti di Calabria e Sicilia riconoscono il ruolo importante della Conferenza e il lavoro da essa svolto sino a questo momento». Battaglia ha, poi, anticipato che la Conferenza interregionale proporrà, d' intesa con le Regioni e con le Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria, l' istituzione dell' Agenzia per la mobilità nello Stretto e, inoltre, entro settembre, avvierà un' interlocuzione con il ministero per le Infrastrutture su tutti i possibili interventi per un sistema dei trasporti che riguardi le due regioni.

A rappresentare la Regione anche due deputate messinesi, Elvira Amata e Valentina Zafarana.. «Sicilia e Calabria - ha dichiarato la Amata - vanno interpretate come due sponde di una stessa realtà inframezzata dal mare che segna il confine tra due culture, due storie, due economie, estremamente vicine ma anche peculiari - ha dichiarato la parlamentare di Fratelli d' Italia - e questa vicinanza va sostenuta con un implemento dei trasporti che sia adeguato alle esigenze pressanti, non bastano le pur essenziali relazioni tra i territori. Ho fortemente voluto che la riunione si svolgesse a Messina e che un ruolo essenziale avesse la Camera di commercio che ci ha ospitati. Dialogando insieme con il presidente Blandina abbiamo condiviso l' esigenza di tenere aperta una discussione costante con i produttori e i commercianti che sono tra i principali soggetti interessati alla crescita della rete dei trasporti. È essenziale, dunque, pensare le infrastrutture e i servizi di trasporto da e per la Sicilia in un' ottica realmente funzionale e facilitare i cittadini, offrire servizi efficienti ai turisti e garantire un trasporto

merci funzionale ed efficace. Una delle prime proposte emerse riguarda la possibilità di dotarci di una nave più moderna che sia nelle condizioni strutturali di consentire il passaggio da Messina della Freccia Argento, di modo che la partenza del treno possa avvenire direttamente al di qua dello Stretto e non solo dalla sponda calabrese».
Valentina Zafarana, capogruppo dei 5Stelle, definisce «fruttuosa» la riunione, evidenziando «la necessità di incidere efficacemente sui servizi svolti nell' ambito dello Stretto di Messina e di passare finalmente dalle parole ai fatti, sviluppando le potenzialità, per entrambe le Regioni, derivanti da una non più rinviabile organizzazione dell' offerta dei trasporti sullo Stretto; in particolar modo, è urgente attivarsi per una riduzione dei costi per l' attraversamento da una sponda all' altra, finalmente traducendo in realtà il diritto alla continuità territoriale e alla mobilità dei cittadini che attraversano quotidianamente il nostro specchio di mare».
Presente all' incontro anche l' assessore regionale ai Trasporti, Marco Falcone: «Seguiamo con molta attenzione l' area dello Stretto. Il presidente Musumeci è disponibile a guardare con interesse a una governance con una visione comune che lavori nell' ottica di una sempre maggiore integrazione tra le due regioni. Riteniamo che debba essere avviata un' interlocuzione con il Governo nazionale».
«Sono certo che il mondo produttivo - conclude il presidente della Camera di commercio, Ivo Blandina - guardi con grande interesse all' Agenzia per la mobilità nell' area dello Stretto. L' incontro tra i rappresentanti dei Governi regionali di Sicilia e Calabria è servito a consolidare l' ottimo lavoro sin qui portato avanti dalla Conferenza interregionale. La prospettiva a breve termine è quella della messa in rete e dell' efficientamento di tutte le componenti della mobilità tra le due regioni, in un' ottica di integrazione della comunità e dell' economia».(re.me.)

Giornale di Sicilia

L' INTERVENTO. Al molo Vittorio Veneto l' area che ospiterà i croceristi, prevista anche la riqualificazione di Sant' Erasmo. I progetti ammontano a circa 70 milioni

Il porto prova a cambiare faccia Addio silos e una nuova stazione

OOO Il primo obiettivo sarà quello di abbattere le barriere che ci separano dal mare per ricongiungere la città all' acqua. L' autorità portuale ha acceso i motori per dare un nuovo volto al porto. La stagione dei lavori è ricca si va dalla demolizione dei 22 silos di cemento del molo Piave (ilavori sono cominciati lo scorso 28 giugno) alla contemporanea apertura della nuova stazione provvisoria per i crocieristi al molo Vittorio Veneto, dal dragaggio del porto alla riqualificazione di Sant' Erasmo, passando per l' abbattimento delle costruzioni presenti vicino al varco Amari (già eliminati un capannone e un paio di vecchie edicole, ora tocca al bar e alla biglietteria Gnv).

Tutto questo a pochi mesi dal concorso internazionale di idee indetto dall' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale presieduta da Pasqualino Monti che sarà alla base della progettazione dei nuovi terminal crociere, terminal passeggeri, ro -ro e delle relative aree di interfaccia città porto, nell' ambito delle previsioni del piano regolatore del Porto di Palermo, in corso di approvazione. I progetti riguarderanno la costruzione di opere per 70 milioni da reperire tra i fondi comunitari. Il bando di concorso è stato coadiuvato da uno studio sulla rigenerazione del waterfront urbano -portuale curato dal professor Maurizio Carta dell' Università di Palermo.

Dopo sette anni di scontri e contenziosi amministrativi tra l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e l' impresa appaltatrice, la So.Co.Stra.Mo, si è sbloccata la vicenda che ha tenuto la stazione marittima del porto di Palermo sotto sequestro per anni, interdetta ai passeggeri e chiusa ai necessari lavori. La ditta avrà 45 giorni di tempo (a partire dallo scorso 21 giugno, ndr) per consegnare il progetto esecutivo, quindi inizieranno i lavori che dovranno concludersi entro due anni. Nel frattempo ci sarà il trasferimento della stazione marittima provvisoria per l' accoglienza dei crocieristi dal molo Piave (dove si stanno demolendo i silos) al molo Vittorio Veneto, nella vecchia tenso struttura che è stata riqualificata e attrezzata con nuove apparecchiatura Xray e che è entrata in funzione in questi giorni.

Se il primo nodo sciolto ha riguardato la stazione marittima, il secondo non poteva che coinvolgere il sequestro della banchina Vittorio Veneto, un' altra vicenda che si è a lungo trascinata senza sbocchi, prima di trovare una soluzione. La Procura infatti ha chiesto e ottenuto il dissequestro della banchina. Per rimuovere le criticità, l' Autorità portuale aveva redatto un progetto di ripristino di entrambe le banchine.
Oltre 3 milioni di euro per la gara che assegnerà, invece, le opere di riqualificazione del porticciolo di Sant' Erasmo. Il termine dei lavori è di 360 giorni, undici le ditte in lizza. Oggi è prevista l' apertura delle buste. La demolizione dei silos è stata assegnata all' impresa crotonese Mosmode per 454 mila euro importo su una base di gara di 878 mila euro. Entro 80 giorni dei 22 silos per la conservazione delle granaglie, alti 25 metri, non rimarrà nulla. Il deposito, esteso 6.400 mq, poteva contenere fino a 27mila tonnellate di cereali. Gara in corso con base d' asta di 4.225.000 euro per la realizzazione delle opere speciali per la deviazione ed il convogliamento definitivo delle acque sboccanti all' Acquasanta entro il porto industriale di Palermo - Rifunzionalizzazione idraulica del canale emissario e opere connesse per la definizione del primo intervento. Il termine è di 280 giorni. (*SARI*) SA. RI.

Workshop Porti e ZES a Chieti

CHIETI – Per iniziativa congiunta delle Autorità di sistema dell'Adriatico centrale e del Tirreno centro-settentrionale si terrà martedì prossimo 3 luglio dalle 9,30 presso la Camera di (segue a pagina 6)

Workshop Porti e ZES

Commercio di Chieti una tavola rotonda multidisciplinare su porti e territori, dedicata in particolare alle ZES e zone logistiche "semplificate". Modera Angelo Scorza di Ship2Shore.

I saluti istituzionali saranno portati da Francesco Maria di Majo, presidente AdSP Mar Tirreno centro-settentrionale; da Matteo Paroli, segretario generale AdSP Mar Adriatico Centrale; da Mauro Angelucci, presidente Camera Commercio Chieti Pescara; da Gennaro Zecca, presidente Confindustria Chieti Pescara; da Leo Castiglione, sindaco di Ortona e da Luciano D'Alfonso, presidente Regione Abruzzo. Ecco il panel dei relatori: Maurizio D'Amico (Femoza), Marcello Di Caterina (Alis), Ennio Forte (Università di Napoli) Marco Lenti (Studio Legale Mordiglia), Nereo Marcucci (Confetra), Ugo Patroni Griffi, (Assoporti e AdSP Mar Adriatico Meridionale).

ELEZIONI NELLA COMPAGNIA

Oltre 300 portuali al voto per eleggere il nuovo consiglio

LIVORNO

La Compagnia Portuale va al voto: le urne si sono aperte ieri, nel tardo pomeriggio di oggi si saprà se resterà (quasi) così com'è l'identikit della plancia di comando del più importante gruppo cooperativistico della nostra città oppure no. Quel "quasi" sta a significare che comunque un cambiamento ci sarà: il consiglio d'amministrazione – composto finora da **Enzo Raugei, Marco Dalli, Riccardo Boccone e Stefano Piccini** – avrà un posto in meno perché in assemblea è stato deciso che il vertice scenda da quattro a tre seggi.

La situazione difficile dei conti della Compagnia non è una novità: negli ultimi dieci anni a più riprese i lavoratori hanno dovuto fare i conti con una serie di tagli alla busta paga (e al patrimonio dell'azienda) per cercare di salvare l'azienda.

Nel primo round c'è la possibilità di votare senza candidature precostituite: al netto di eventuali sorprese sempre possibili nel segreto dell'urna, il ventaglio delle opzioni va dagli uscenti e figure nuove come, ad esempio, il consigliere comunale Pd **Marco Martelli** o **Alessio Prosperi**, lavoratore Cilp, o **Flavio Mattei**. È anche la prima volta, a memoria di cronista, che figurano nel lotto dei papabili anche due donne: **Serena Cassarri**, presidente del circolo, e **Isabella Isetto**, al lavoro nello staff commerciale Cilp. Le regole dicono che viene eletto al primo turno chi ottiene un voto più della metà dei votanti, gli altri posti vengono messi al ballottaggio fra i primi dei non eletti (per un numero che è il doppio dei posti disponibili). —

L'ALLEANZA TDT-SINTERMAR

Sponda Ovest, la Sdt ottiene il via libera

LIVORNO

Sulle aree demaniali alla radice della sponda ovest della Darsena Toscana (alle spalle degli accosti 14 E, F e G), accanto al terminal Tdt, è sulla rampa di lancio la procedura ad evidenza pubblica per arrivare al rilascio di una concessione quadriennale a un soggetto art.18. Nel frattempo, l'Authority ha dato parere favorevole ieri nel comitato di gestione la richiesta di anticipata occupazione presentata dalla società Sdt presieduta da Corrado Neri e posseduta alla pari da Tdt (in mano ai fondi internazionali Infravia e Infracapital) e da Sintermar (al 50% in mano alla famiglia Neri e per il restante 50% alla Coifi, la finanziaria della famiglia Fremura, che ora vede Grimaldi in posizione di controllante).

Il Comitato ha detto sì anche al rilascio a favore della stessa Sdt della autorizzazione per l'appalto di operazioni portuali a Uniport Livorno srl e Seatrag Autostrade del Mare srl.

Odfjell vende il terminal di Rotterdam

Genova - Lo ha acquisito Koole per 155 milioni di dollari.

Genova - Odfjell ha intenzione di cedere il terminal di Rotterdam a Koole Terminals. Gli analisti sono convinti che la mossa sarà positiva per l'alleggerimento delle esposizioni e per un dividendo speciale. **Koole aveva già acquistato la quota de terminal detenuta da Lindsay Goldberg e ora sborserà 155 milioni di dollari per la completa proprietà dell'infrastruttura.**

Nuovo record: i traghetti battono l'autostrada tra Svezia e Danimarca

Genova - A maggio i tir anno preferito imbarcarsi ed evitare il ponte tra le due città.

Genova - A maggio i camion che hanno scelto la via marittima, preferendola alla strada, sono stati 43.641. Così tra Malmo e Copenhagen per la prima volta da quando è stato inaugurato il ponte, i traghetti hanno battuto l'autostrada. La crescita è stata forte sin dal 2017 con 428 mila camion transitati nel corso dei 12 mesi. **A maggio l'aumento rispetto al mese precedente, è stato di oltre 4 mila tir rispetto al mese precedente.**

Via libera a fusione nel trasporto container cinese

L'Autorità Antitrust cinese ha approvato l'acquisizione della compagnia marittima Orient Oveseas International da parte di Cosco Shipping Holdings per 6,3 miliardi di dollari.
Prosegue il processo d'integrazione nel trasporto marittimo di container cinese, che avviene sia tra armatori, sia tra terminalisti. In entrambi i casi, protagonista è Cosco Shipping Holdings, che sta integrando Orient Oveseas International, una holding di Hong Kong che controlla Orient Overseas Container Line, sommando così una flotta di 400 portacontainer con una stiva totale di quasi tre milioni di teu, la terza nel mondo dopo Maersk Line e MSC. Acquisendo OOIL, Cosco integra anche il terminal container di Long Beach, che nel 2017 ha movimentato 7,5 milioni di teu, ma in questo caso l'acquisizione deve avere l'approvazione del Committee on Foreign Investment in the United States. Sempre in Asia, ad aprile è avvenuta un'altra grande integrazione nel trasporto marittimo di container tra NYK, Mitsui OSK Lines (MOL) e K Line, che hanno creato Ocean Network Express (ONE)