



Dai Porti:

Venezia:

"...Patto con la laguna tra storie e progetti sostenibili..."
(Corriere della Sera)

Trieste:

"...Perquisizione della Gdf in Capitaneria di Porto..."
(The Medi Telegraph)

Genova:

"...Fondo porti 2018 raddoppio a 60milioni..."(Informazioni Marittime)

"...Economia del Mare..." (Ansa)

"...Terzo Valico..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Civitavecchia:

"...non esiste incompatibilità su nomina di Vincenzo Conte..."
(Ferpress)

Napoli:

"...Shipping and the Law..."
(Primo Magazine, Seareporter, L'Informatore Navale)

"...Blue Economy e nuove flotte..." (Corriere del Mezzogiorno, Ansa)

"...Universiadi, Firmata la convenzione..."
(Seareporter, Ferpress, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime)

Salerno:

"...percorso largo per i camin..." (Informazioni Marittime)

Brindisi:

"...Il futuro dei porto..." (Il Nautilus)

"...Ultimo scalo dell'anno per la MSC Musica..."
(Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Via della seta in Puglia? Si, ma grazie alle Zes subito..."
(Nuovo Quotidiano di Puglia)

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

L' appuntamento del 24 ottobre

Venezia, patto con la laguna Tra storie e progetti di sostenibilità

C'è la Venezia vetrina dell' arte, antica e contemporanea, quella sotto i riflettori mondiali con la Biennale, passerella dei divi della mostra del cinema internazionale. E c'è un' altra Venezia, anch' essa da sempre sotto osservazione planetaria, talvolta con inquietudine. Che deve ogni giorno scendere a patti con il suo particolare e fragile habitat naturale. La città di pietra che si confronta con l' acqua della laguna e si interroga su come preservare questo ambiente senza rinunciare allo sviluppo, a un dinamismo imprenditoriale che possa salvarla dallo spopolamento e da un destino di città museo. Di questa seconda Venezia, che assieme alla prima compone l' unicità del luogo, parleremo nel nostro incontro per il «Bello dell' Italia», il 24 ottobre nella sede della Biennale, a Ca' Giustinian.

La bioraffineria Eni di Porto Marghera è stato lo spunto per allargare gli orizzonti di un discorso sulla sostenibilità. C'è, nell' idea di utilizzare gli oli esausti, un esempio di economia circolare che va ben oltre l' alternativa alle materie fossili, ma che riduce anche lo sfruttamento di materie naturali. Ci immaginiamo una grande quantità di oli alimentari provenienti dalle migliaia di ristoranti di una delle città leader del nostro turismo. Che finiranno per trasformarsi in biodiesel, utile per esempio al traffico dei vaporetti. Ma, si sa, a Venezia uno dei grandi temi riguarda il passaggio davanti ai monumenti delle grandi navi da crociera, e dunque metteremo in campo il dibattito tra le diverse strategie. Oltre la città turistica, c'è la città dei veneziani. Che s' impegnano con fierezza per difendere e rilanciare il genius loci.

Tra gli ospiti del «Bello dell' Italia», il professore Adriano Sfriso che con il suo team dell' università studia le alghe e i pesci della laguna monitorando l' inquinamento delle acque; Roberta Manzi è anima della cooperativa Limosa che propone tra le isole un turismo slow con gite a piedi, in bicicletta, in barca e perfino con le ciaspe, organizzando laboratori didattici e prestando attenzione alle persone con disabilità; Turiddo Pugliese è il vicepresidente di Venezia Nativa, il consorzio per la valorizzazione di Burano, Mazzorbo e Torcello: via dalla pazzo folla, ora anche con un progetto sostenuto dalla Regione Veneto e il Ciset di Ca' Foscari per far conoscere ai giovani gli antichi mestieri della laguna e generare nuove occasioni di lavoro.

Venezia è anche il lavoro negli orti. E tra i vigneti, come ci racconterà Padre Antonio, il francescano

- segue

custode di una vigna «segreta» che produce il vino Harmonia Mundi. Alberto Sonino, una vita da skipper, racconterà il suo impegno per lo sviluppo nautico dell' isola della Certosa che guarda l' Arsenal. Ma è anche la riflessione artistica a sublimare la Venezia che vogliamo raccontare nel «Bello dell' Italia». Damiano Michieletto, veneziano doc, uno dei registi più corteggiati dai teatri e dai festival europei, rievcherà la messa in scena due anni fa alla Fenice di «Aquagranda», l' opera di Filippo Perocco, in occasione del cinquantenario della grande alluvione del 1966. «Quel giorno non era la solita acqua alta. L' acqua non scendeva mai, l' acqua rimaneva - racconta lo scrittore Giovanni Montanaro, a cui affideremo un ritratto di questa città -. Però l' acqua fa anche tutti i colori, quei cieli, la luce che c' è solo qui; l' odore di sale che ti sorprende ogni volta che torni». (al. can.

Trieste, perquisizione della Gdf in Capitaneria di Porto

Trieste - Gli uomini delle Fiamme Gialle starebbero compiendo anche sequestri di alcuni atti e documenti.

Trieste - Una perquisizione sarebbe in corso da parte di militari della Guardia di Finanza negli uffici della Capitaneria di Porto del capoluogo giuliano. Secondo quanto si è appreso, gli uomini delle Fiamme gialle starebbero nella sede della Capitaneria dalle 12 circa e starebbero compiendo anche sequestri di alcuni atti e documenti.

Secondo le prime indiscrezioni, l'operazione della Guardia di Finanza è scattata in seguito ad alcune denunce presentate di recente nei confronti di alcuni uomini del personale della Capitaneria. **I finanziari starebbero cercando, e sequestrando, documenti.**

DIVERSE DENUNCE

I militari della Guardia di Finanza starebbero cercando documenti relativi all'attività di uno o più dipendenti della Capitaneria di Porto in merito a presunte irregolarità commesse in ambito privato. I finanziari avrebbero infatti compiuto una perquisizione anche nell'abitazione privata della persona sospettata, oltre che nel suo ufficio. Secondo quanto si è appreso, nei confronti della persona starebbero state depositate più denunce nel tempo.

Fondo porti 2018 raddoppia a 60 milioni

La metà sarà destinato al solo porto di Genova, il resto alle altre autorità di sistema portuale. Parola del viceministro ai Trasporti Rixi

Con la distribuzione dell'Iva e le difficoltà che sta affrontando la logistica del porto di Genova dopo il crollo del ponte Morandi, l'anno prossimo raddoppierà il fondo per i porti. Parola del viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi.

«L'anno prossimo, con la manovra, il fondo porti verrà riportato al plafond di 60 milioni con la distribuzione dell'Iva, anziché 30 come quest'anno», ha detto Rixi.

La metà di questo fondo sarà destinato al solo porto di Genova, il resto alle altre autorità di sistema portuale. «Il prelievo di 30 milioni dal fondo porti solo per lo scalo di Genova – spiega Rixi - avrebbe significato che nessun altro scalo quest'anno avrebbe potuto prendere soldi. Così il governo è intervenuto, stanziando 15 milioni per Genova sul decreto fiscale. Di conseguenza per il porto di Genova vengono confermati 30 milioni: 15 dal fondo porti e 15 dal decreto fiscale. I 15 milioni che restano nel fondo porti saranno distribuiti su tutti gli altri scali italiani».

Economia Mare, in Italia 195mila imprese e 880mila addetti

A Sabaudia e Gaeta dal 25 al 27 ottobre la IV Giornata Nazionale

(ANSA) - GENOVA, 15 OTT - In Italia sono 194.516 le imprese che operano nell'economia del mare con una forza lavoro di circa 880mila addetti. Liguria, Sardegna e Lazio sono le regioni con le migliori performance nell'ambito della 'blue economy', mentre solo a Latina sono presenti 3.651 aziende del settore. Sono alcuni dati del 'VII Rapporto sull'economia del mare', anticipati oggi a Latina nel corso della conferenza stampa di presentazione della IV Giornata Nazionale sull'Economia del Mare, organizzata dalla Camera di Commercio di Latina, in collaborazione con Unioncamere Nazionale, in programma dal 25 al 27 ottobre prossimi a Sabaudia e Gaeta.

Alla presentazione sono intervenuti, tra gli altri, il commissario straordinario della CCIAA, Mauro Zappia, il comandante del gruppo sportivo IV nucleo delle Fiamme Gialle, maggiore Enzo Di Capua e il comandante della Marina Militare di Sabaudia, capitano di fregata Sergio Lamanna.

I dati completi del Rapporto saranno illustrati e commentati il 25 ottobre a Sabaudia, dopo l'inaugurazione dei lavori, alla presenza di esperti ed esponenti del mondo delle università. Sono previsti workshop dedicati al turismo, al settore croceristico, all'ambiente, allo sport, alla pesca e allo sviluppo delle aree marittime, incontri di business tra aziende straniere e italiane della meccanica e metalmeccanica del territorio per promuovere il processo di internazionalizzazione delle imprese.

"Tra le novità di quest'edizione - commenta Mauro Zappia - oltre alla sede tradizionale di Gaeta, abbiamo incluso anche Sabaudia, dove nel 2020 si svolgerà una tappa della coppa del mondo di canottaggio. Inoltre, il nostro format, già apprezzato da Genova, sarà presentato a New York dall'assessore allo sviluppo economico del capoluogo ligure, Giancarlo Vinacci".

La manifestazione si svolge in collaborazione, tra gli altri, con Unioncamere nazionale ed Unioncamere Lazio, Comuni di Gaeta e Sabaudia, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, Coni, Unione Stampa Sportiva Italiana, Assonat e Lega Navale.

I NODI DEL DECRETO

Terzo valico e cassa in deroga scontro sugli emendamenti

Mario De Fazio / GENOVA

Risarcimenti alle aziende sfollate e cassa in deroga restano i nodi che la maggioranza deve ancora sciogliere per apportare i correttivi necessari al decreto Genova. Ese sul primo versante ieri sono arrivate aperture sul possibile allargamento dell'area in cui calcolare il numero di imprese che potranno accedere a un fondo per la ricollocazione, sul secondo non mancano le polemiche sia dal fronte politico che sindacale.

Più che a Roma, ieri si è continuato a lavorare a Genova: in Regione il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, e gli assessori regionale e comunale Benveduti e Bordilli hanno incontrato i rappresentanti delle aziende della "zona rossa". Per i risarcimenti l'esecutivo starebbe lavorando a un fondo - tra i venti e i trenta milioni di euro - per la ricollocazione ma la quantificazione dei danni è complicata: se per gli sfollati che dovranno rinunciare all'abitazione i valori degli indennizzi sono stati calcolati basandosi sui parametri della procedura Pris, per le aziende le perizie di Autostrade non ci sono ancora. «Le risorse le troveremo nel bilancio dello Stato, poi le chiederemo ad Autostrade, che spero prima o poi decida di pagare come prevede la convenzione» ha assicurato Rixi. L'ipotesi è quella di far rientrare nel fondo non soltan-

to le circa trenta aziende con un centinaio di dipendenti della "zona rossa", ma considerare un'area più vasta per i rimborsi.

E se l'assessore Benveduti si è detto favorevole all'ipotesi di una "clausola sociale" sulle assunzioni nel pubblico previste dal decreto, per chi rischia di perdere il proprio posto in zona rossa, a tenere banco è la cassa in deroga. Uno strumento che l'esecutivo introdurrà ma con alcuni "paletti": solo per un anno e con un tetto sul numero di dipendenti. «Saranno privilegiate le aziende più piccole sotto i cento addetti e quelle collocate nell'area della Valpolcevera dove la viabilità è stata interrotta», ha spiegato Rixi. Parole che hanno scatenato la reazione del capogruppo Pd in Regione, Lunardon: «Non ci siamo su tempi e numeri, deve riguardare almeno 2.500 persone e per due anni» e del segretario ge-

nerale della Uil, Mario Ghini, per il quale le parole di Rixi «sono paradossali: non accetteremo che si trovino soluzioni che vadano a discriminare i lavoratori. Se necessario siamo pronti alla mobilitazione».

Intanto ieri le commissioni Trasporti e ambiente della Camera hanno dichiarato inammissibili 38 degli oltre 600 emendamenti presentati al decreto. Tra questi, quelli di Forza Italia sulle grandi opere come Terzo Valico e Gronda: «Il governo si dimostra un somaro che prova a seppellire il futuro di Genova - attacca l'azzurro Mulè - Il ponte, quando si farà visto che l'esecutivo si sta infilando in un vicolo cieco, non risolverà il problema della città. Perché senza opere come Gronda e Terzo Valico, la città resterà prigioniera e senza possibilità di sviluppo». —

Terzo valico dei Giovi, a che punto sono davvero i lavori? / FOCUS

Genova - I 56 chilometri di ferrovia del Terzo valico terminano a Tortona: il quadruplicamento della tratta successiva, **da Tortona a Rogoredo via Voghera-Pavia** (42 chilometri) ha un costo stimato di 1,4 miliardi di euro.

Genova - Secondo una recente analisi dell'università di Genova con il Cieli (centro italiano di eccellenza Logistica trasporti infrastrutture) su elaborazione dell'agenzia delle Dogane, i porti di Genova e Savona pesano per il 33,7% sui traffici nazionali in importazione, e per il 32,2% su quelli in esportazione.

I due scali liguri sono storicamente la porta della Lombardia (per questa regione rappresentano il 59,7% del traffico in import, il 64,3% di quello in export), ma ancora di più del Piemonte (import 83,8%, export 82%), ma anche del Trentino Alto Adige (55,5%-32,5%). Relativamente alle sole esportazioni, **tutte le regioni che trainano il Made in Italy scelgono Genova per inoltrare la loro merce verso il mondo**: l'Emilia-Romagna (23%), il Veneto (19,2%), il Friuli-Venezia Giulia (20,3%) con Lazio e Abruzzo che importano per il 14% e il 13% della loro merce dalle banchine liguri.

2023: il buco tra Tortona e Milano

Un vantaggio competitivo dato dalla posizione geografica, che dovrebbe estendersi dal 2023 con la realizzazione del Terzo valico alla Svizzera e alla Baviera. Dovrebbe, perché per rendere pienamente efficace il lavoro del **Terzo valico** (i cui finanziamenti sono stati esclusi dal "decreto Genova"), mancheranno numerosi interventi alla rete ferroviaria in pianura padana. E nel frattempo - fa notare Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani - oggi proprio il Sud della Germania sta avviando relazioni commerciali sempre più intense con il porto di Trieste, proprio grazie alla ferrovia, con forti incrementi di traffico. Posto che il Terzo valico non venga depennato dal governo tra le spese inutili a seguito dall'analisi costi/benefici del **professore No-Tav Marco Ponti**, una volta terminata l'opera avrà ancora bisogno di una serie di adeguamenti infrastrutturali di rilievo, necessari a completare il completamento del Corridoio Reno-Alpi nella sua tratta della Pianura Padana: interventi necessari, specie dopo il 2020, quando una volta terminato in Svizzera il **tunnel del Monte Ceneri**, i treni da 750 metri e 2.000 tonnellate di carico potranno viaggiare senza interruzioni dalla Lombardia fino ai porti del Nord Europa. Nei fatti, la Rete Ferroviaria Italiana avrà necessità di intervenire sulle linee ferroviarie tra Piemonte e Lombardia, essenzialmente per separare il traffico merci da quello passeggeri: «Oggi - spiega Giancarlo Laguzzi, presidente di **FerCargo**, l'associazione che riunisce gli operatori privati del settore merci ferroviario - ci sono alcune tratte dove è praticamente impossibile pensare il passaggio di convogli che non siano passeggeri: in primis il tratto tra Pavia e Milano Rogoredo», che costituisce proprio uno dei segmenti della Genova-Rotterdam.

*** scarica il grafico ***

Servono ancora 1,4 miliardi...

I 56 chilometri di ferrovia del Terzo valico terminano a Tortona: il quadruplicamento della tratta successiva, **da Tortona a Rogoredo via Voghera-Pavia** (42 chilometri) ha un costo

The Medi Telegraph

stimato di 1,4 miliardi di euro, di cui a oggi è finanziata la progettazione, con obiettivo di entrata in servizio al 2030, quindi nei fatti 10 anni nei quali il Terzo valico non potrà esprimere al massimo la sua capacità di convogliamento della merce su treno da e per i porti liguri. A questi interventi, nel contratto di programma Rfi ne affianca altri specifici per il traffico merci: di quelli già finanziati e con traguardo 2023, quindi all'entrata in operatività del Terzo valico, ci sono l'adeguamento ai treni da 750 metri delle linee di accesso ai valichi svizzeri (quindi tra Novi Ligure-Tortona e Domodossola, Luino e Chiasso, sia via Milano che via Novara), l'adeguamento delle sagome delle gallerie verso Chiasso (nel 2030 verso Domodossola e Luino), oltre a interventi di tipo tecnologico.

Relativamente alle sole linee finanziate, la spesa è di 479 milioni, mentre nel contratto non risulta definito l'investimento preventivato - per adeguamento lunghezza treni e tecnologia - delle tratte Tortona-Milano e Novi-Novara.

...e treni pesanti 2.000 tonnellate

«In Italia - spiega Laguzzi - un treno costa dal 35 al 45% in più che negli altri Paesi perché la rete Rfi è la migliore per livelli di sicurezza, ma la peggiore per l'efficacia del trasporto merci». Terzo valico oppure no, senza gli interventi sulla Lombardia questo differenziale non scenderà, e in porti del Nord continueranno ad avere una ferrovia che internazionalmente che da Chiasso aspirerà la merce della pianura Padana verso i porti del Nord Europa. Tracce libere, sagomature, adeguamento per i treni lunghi 750 metri permetteranno di fare viaggiare anche tra Liguria e Svizzera treni da 2.000 tonnellate e carri altri quattro metri, a fronte degli attuali lunghi 600 metri, pesanti 1.600 tonnellate e alti 3,8 metri.

Sembrano dettagli? Rispetto ai primi, questi convogli **costano il 25-30%** in più spiega Laguzzi. «Se ci fossero le condizioni per il macchinista unico - aggiunge l'imprenditore - il costo scenderebbe al 10-15%. Ci sono poi altri due aspetti: **il Terzo valico ha una pendenza superiore al 12 per mille**, perfetta per i treni viaggiatori, ma non per i treni merci da 2.000 tonnellate, che a differenza di quelli da 1.600, dovranno essere trainati con due locomotive. Inoltre, è vero che sulle nuove tratte potranno viaggiare convogli lunghi 750 metri. Ma treni così, dovrebbero poter trainare 2.000 tonnellate: il fatto che non vengano potenziate le sottostazioni elettriche mi fa pensare che il Contratto di programma non preveda gli standard per lo spazio unico europeo».

AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale: non esiste incompatibilità su nomina di Vincenzo Conte

(FERPRESS) – Civitavecchia, 15 OTT – In merito ad alcuni articoli apparsi sulla stampa locale relativi ad asseriti profili di incompatibilità nella nomina del Dott. Vincenzo Conte, già Direttore Tecnico della Port Authority Security S.r.l. (PAS), ad amministratore unico della medesima Società, l'AdSP intende fornire alcune precisazioni.

La nomina del Dott. Conte – si legge nella nota dell'AdSP – quale amministratore unico pro tempore della PAS per il tempo strettamente necessario all'individuazione di un nuovo amministratore è stata effettuata nel pieno rispetto del D.Lgs. 175/2016.

L'articolo 11, comma 8, del D.Lgs. 175/2016 stabilisce infatti che “Gli amministratori delle società a controllo pubblico non possono essere dipendenti delle amministrazioni pubbliche controllanti o vigilanti. Qualora siano dipendenti della società controllante, in virtù del principio di onnicomprensività della retribuzione, fatto salvo il diritto alla copertura assicurativa e al rimborso delle spese documentate, nel rispetto del limite di spesa di cui al comma 6, essi hanno l'obbligo di riversare i relativi compensi alla società di appartenenza. Dall'applicazione del presente comma non possono derivare aumenti della spesa complessiva per i compensi degli amministratori”.

L' incompatibilità poteva quindi sussistere (come peraltro e' stato in passato precisato anche dal MIT) laddove il Dott. Conte fosse stato dipendente dell'Autorità di Sistema Portuale, ovvero, utilizzando la formulazione della norma sopra richiamata, dipendente dell'amministrazione pubblica controllante.

Si precisa, inoltre, che il Dott. Conte ha in ogni caso rinunciato ai compensi di amministratore unico ed è stato espressamente autorizzato dalla propria amministrazione di provenienza (Presidenza del Consiglio dei Ministri) a svolgere l'incarico di amministratore con soli compiti di ordinaria amministrazione, senza retribuzione, per il periodo necessario alla nomina del nuovo amministratore. L'assemblea della PAS aveva infatti anch'essa deliberato di nominare il Dott. Conte ad interim.

Mario Mattioli, alla Shipping and the Law

16 ottobre 2018 - Ieri 15 ottobre 2018, Mario Mattioli, Presidente della Confederazione Italiana Armatori, ha partecipato alla sessione introduttiva di Shipping and the Law, evento organizzato a Napoli dallo Studio Lauro. Nel corso del dibattito sul tema "Shipowner's vision of the future", il Presidente Mattioli ha affermato di essere ottimista riguardo ad una ripresa dei mercati marittimi che già nel 2017 hanno registrato un trend di crescita. Peraltro, Mario Mattioli ha affermato che affinché lo shipping italiano possa cogliere le opportunità dei mercati, è fondamentale che la flotta possa contare su uno strumento normativo fondamentale per garantire la sua competitività e cioè il Registro Internazionale Italiano, istituito in Italia nel 1998, in linea con gli orientamenti dell'Ue che miravano a restituire competitività alle flotte mercantili dei paesi membri e a rilanciare l'occupazione.

"Il Registro internazionale si è rivelato uno strumento di grande successo per lo sviluppo dello shipping italiano. Ciò è dimostrato dal fatto che in 20 anni la flotta è raddoppiata ed è una delle flotte di bandiera più importanti al mondo, ai primi posti tra quelle dei principali paesi industriali che fanno parte del G20".

In proposito, il Presidente Mattioli ha sottolineato che è assurdo classificare le misure a favore dell'armamento come sussidi ambientalmente dannosi motivando tale affermazione sul fatto che con il raddoppio della flotta sono raddoppiate anche le emissioni inquinanti.

"Tutti sanno che il trasporto marittimo è il meno inquinante per unità di merce trasportata, e comunque se la flotta mercantile italiana non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti".

Confitarma. Mario Mattioli partecipa alla IX edizione di “Shipping & The Law”.

Napoli 15 ottobre 2018 - Mario Mattioli, Presidente della Confederazione Italiana Armatori, ha partecipato alla sessione introduttiva di Shipping and the Law, evento organizzato a Napoli dallo Studio Lauro.

Nel corso del dibattito sul tema *“Shipowner’s vision of the future”*, il **Presidente Mattioli** ha affermato di essere ottimista riguardo ad una ripresa dei mercati marittimi che già nel 2017 hanno registrato un trend di crescita.

Peraltro, **Mario Mattioli** ha affermato che affinché lo shipping italiano possa cogliere le opportunità dei mercati, è fondamentale che la flotta possa contare su uno strumento normativo fondamentale per garantire la sua competitività e cioè il Registro Internazionale Italiano, istituito in Italia nel 1998, in linea con gli orientamenti dell’Ue che miravano a restituire competitività alle flotte mercantili dei paesi membri e a rilanciare l’occupazione. “Il Registro internazionale si è rivelato uno strumento di grande successo per lo sviluppo dello shipping italiano. Ciò è dimostrato dal fatto che in 20 anni la flotta è raddoppiata ed è una delle flotte di bandiera più importanti al mondo, ai primi posti tra quelle dei principali paesi industriali che fanno parte del G20”.

In proposito, il **Presidente Mattioli** ha sottolineato che è assurdo classificare le misure a favore dell’armamento come sussidi ambientalmente dannosi motivando tale affermazione sul fatto che con il raddoppio della la flotta sono raddoppiate anche le emissioni inquinanti. “Tutti sanno che il trasporto marittimo è il meno inquinante per unità di merce trasportata, e comunque se la flotta mercantile italiana non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti”.

NAPOLI: Mario Mattioli, alla Shipping and the Law

Napoli, 15 ottobre 2018 – **Mario Mattioli**, Presidente della Confederazione Italiana Armatori, ha partecipato alla sessione introduttiva di Shipping and the Law, evento organizzato a Napoli dallo Studio Lauro.

Nel corso del dibattito sul tema "*Shipowner's vision of the future*", il **Presidente Mattioli** ha affermato di essere ottimista riguardo ad una ripresa dei mercati marittimi che già nel 2017 hanno registrato un trend di crescita.

Peraltro, **Mario Mattioli** ha affermato che affinché lo shipping italiano possa cogliere le opportunità dei mercati, è fondamentale che la flotta possa contare su uno strumento normativo fondamentale per garantire la sua competitività e cioè il Registro Internazionale Italiano, istituito in Italia nel 1998, in linea con gli orientamenti dell'Ue che miravano a restituire competitività alle flotte mercantili dei paesi membri e a rilanciare l'occupazione. "Il Registro internazionale si è rivelato uno strumento di grande successo per lo sviluppo dello shipping italiano. Ciò è dimostrato dal fatto che in 20 anni la flotta è raddoppiata ed è una delle flotte di bandiera più importanti al mondo, ai primi posti tra quelle dei principali paesi industriali che fanno parte del G20".

In proposito, il **Presidente Mattioli** ha sottolineato che è assurdo classificare le misure a favore dell'armamento come sussidi ambientalmente dannosi motivando tale affermazione sul fatto che con il raddoppio della la flotta sono raddoppiate anche le emissioni inquinanti. "Tutti sanno che il trasporto marittimo è il meno inquinante per unità di merce trasportata, e comunque se la flotta mercantile italiana non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti".

Il convegno

Blue economy e nuove flotte: lo shipping riparte da Napoli

Il presidente Fico: «È importante per lo sviluppo del Sud»

Napoli Dalla blue economy al futuro delle flotte allo shipping che produce ricchezza e non crea danni ambientali. Da Napoli, in occasione della prima giornata della IX edizione del convegno internazionale Shipping and the Law, gli armatori rilanciano le nuove sfide del comparto. E la blue economy in particolare potrebbe diventare il «motore» del Sud. Ieri al forum è intervenuto Roberto Fico, presidente della Camera dei Deputati, secondo il quale «la blue economy, cui anche l' Ue sta dedicando una attenzione crescente, costituisce un importante volano di sviluppo». Poi ha aggiunto: «Ne sono testimonianza alcuni dati obiettivi: le imprese dell' economia del mare sono cresciute negli ultimi cinque anni di circa l' 8% a fronte di un calo dell' 1% del numero totale di imprese». Per il presidente Fico, dunque, «dieci imprese della blue economy su 100 sono guidate da giovani di età inferiore ai 35 anni; 20 su 100 sono a guida femminile e 6 su 100 a guida straniera, dati tutti superiori alla media nazionale. La blue economy rappresenta circa il 3% del Pil - l' 1% il settore dello shipping in senso stretto (imprese armatoriali e di **trasporto marittimo**) - registrando negli ultimi anni una crescita doppia rispetto al resto dell' economia italiana; registra oltre 800 mila occupati, pari al 3,5% dell' occupazione complessiva nazionale». Il presidente Fico ha concluso: «Se si considera inoltre l' impatto su altri settori economici, l' economia blu complessivamente considerata sfiora il 10% del totale del Pil italiano. Napoli è una città che ha dato vita allo shipping anche internazionale e bisogna mettere al centro questo reparto anche della vita economica del Sud Italia, della città e di tutta Italia». Ieri al forum «The future is now» hanno partecipato i vertici dell' industria **marittima** internazionale e italiana, come il presidente dell' associazione europea degli Armatori (Ecsa) PanosLaskaridis; il vicepresidente dell' International Chamber of Shipping Emanuele Grimaldi; il presidente emerito Ecsa e degli armatori greci John C.

Lyras; il presidente di Confitarma Mario Mattioli ed esperti internazionali come Leo Drollas, capo economista del think tank dell' ex ministro del petrolio saudita sceicco Yamani.

Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha spiegato: «Il presidente Fico mi ha assicurato la massima attenzione al comparto armatoriale, avendo ben compreso che lo shipping produce ricchezza per il Paese e non aggravi ambientali come da qualche parte si afferma. Tutti sanno che il **trasporto marittimo** è il meno inquinante per unità di merce **trasportata**, e comunque se la flotta mercantile italiana non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti».

Fico, "blue economy" volano di sviluppo

Rappresenta 3% Pil, ci sono sfide enormi

(ANSA) - NAPOLI, 15 OTT - "La blue economy, cui anche l'Unione Europea sta dedicando una attenzione crescente, costituisce un importante volano di sviluppo. Ne sono testimonianza alcuni dati obiettivi: le imprese dell'economia del mare sono cresciute negli ultimi cinque anni di circa l'8% a fronte di un calo dell'1% del numero totale di imprese". Lo ha detto il presidente della Camera, Roberto Fico, nel corso del suo intervento a "Shipping&thelaw" in corso a Napoli.

"Dieci imprese della blue economy su 100 sono guidate da giovani di età inferiore ai 35 anni; 20 su 100 sono a guida femminile e 6 su 100 a guida straniera, dati tutti superiori alla media nazionale - ha sottolineato - La blue economy rappresenta circa il 3% del Pil - l'1% il settore dello shipping in senso stretto (imprese armatoriali e di trasporto marittimo) - registrando negli ultimi anni una crescita doppia rispetto al resto dell'economia italiana; registra oltre 800 mila occupati, pari al 3,5% dell'occupazione complessiva nazionale".

Se si considera inoltre l'impatto su altri settori economici, l'economia "blu" complessivamente considerata sfiora il 10% del totale del PIL italiano", ha aggiunto. "Oggi ci sono sfide enormi e importantissime anche sul riciclo delle navi, sul fronte occupazionale, sul dumping salariale, ci sono tante opere da mettere in pratica" ha concluso.

Porti: Fico, presto a Napoli per capire avanzamento progetti

Città ha dato vita a shipping anche internazionale

(ANSA) - NAPOLI, 15 OTT - "Napoli è una città che ha dato vita allo shipping anche internazionale e bisogna mettere al centro questo reparto anche della vita economica del Sud Italia, della città e di tutta Italia". Lo ha detto a Napoli il presidente della Camera, Roberto Fico, a margine dell'evento "Shipping&thelaw".

"E' per questo che spero anche di visitare presto il porto di Napoli per comprendere lo stato di avanzamento dei tanti progetti che ci sono" ha aggiunto.

Mare: Mattioli a Fico, shipping produce ricchezza per Paese

Presidente Camera: blu economy al centro dello sviluppo del Sud

(ANSA) NAPOLI, 15 OTT - "Tutti sanno che il trasporto marittimo è il meno inquinante per unità di merce trasportata, e ricordo che la flotta mercantile italiana senza un sostegno adeguato non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, e di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti". Questo l'allarme lanciato dal presidente di Confindustria Mario Mattioli nella prima delle due giornate di Shipping and the Law, il convegno sul settore armatoriale in corso a Napoli. Mattioli, prima dell'inizio delle sessioni di lavoro, ha avuto un incontro privato con il presidente della Camera Roberto Fico che ha aperto il convegno: "Il presidente Fico - ha commentato poi Mattioli - mi ha tranquillizzato, assicurando la massima attenzione al comparto armatoriale, avendo ben compreso che lo shipping produce ricchezza per il paese e non aggravi ambientali come da qualche parte si afferma". E Fico ha aperto la nona edizione di Shipping and the Law sottolineando il ruolo centrale del commercio marittimo: "La Blue Economy - ha detto - è fondamentale e ci sono sfide enormi da affrontare ed è importante che se ne parli a Napoli perché questo comparto deve essere al centro della vita economica del Sud". Fico nel suo intervento in apertura di Shipping and the Law ha ricordato come: "Il ruolo delle imprese armatoriali - ha detto - va sempre più considerato come parte della intera filiera della blue economy cui anche l'Unione Europea sta dedicando una attenzione crescente e che costituisce un importante volano di sviluppo. Ne sono testimonianza alcuni dati: le imprese dell'economia del mare sono cresciute negli ultimi cinque anni di circa l'8% a fronte di un calo dell'1% del numero totale di imprese. 10 imprese della blue economy su 100 sono guidate da giovani di età inferiore ai 35 anni; 20 su 100 sono a guida femminile e 6 su 100 a guida straniera, dati tutti superiori alla media nazionale". "Le sfide - ha sottolineato l'organizzatore dei Shipping and the Law Francesco Saverio Lauro - sono moltissime e il futuro è adesso visto che a breve entreranno in vigore le nuove normative sulle emissioni delle navi e viviamo una situazione geopolitica che va verso il protezionismo e una sospetta fine del multilateralismo che possono cambiare gli scenari, costringendo imprenditori e governi a fare scelte rischiose".

UNIVERSIADI, Firmata la convenzione tra AdSP e Commissario Straordinario. Gli impegni da assolvere entro maggio 2019

Napoli, 15 ottobre 2018 – Il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, **Pietro Spirito**, il Commissario Straordinario per le Universiadi, **Gianluca Basile**, hanno firmato, nella sede dell'Autorità portuale, la convenzione per l'avvio dell'organizzazione delle Universiadi che si svolgeranno nella prima metà di **luglio 2019** e che avranno nell'area portuale la principale base logistica.

“Al fine dunque di assicurare – recita la convenzione – la migliore funzionalità della **Stazione Marittima delle crociere** quale sede di accoglienza delle Universiadi e delle infrastrutture portuali asservite, le parti firmano il presente accordo.”

Scopo della convenzione è individuare le azioni necessarie alla realizzazione degli interventi funzionali per l'operatività dei servizi connessi alla manifestazione sportive e attivare una stretta collaborazione tra gli Uffici dell'AdSP e della Struttura Commissariale per la riuscita dell'evento.

“Con la firma apposta oggi – ha precisato il Presidente **Pietro Spirito** – prende concreto avvio l'organizzazione delle Universiadi nel porto di Napoli. Saremo tutti impegnati affinché il porto e la città di Napoli esprimano al meglio la capacità organizzativa e di accoglienza. Gli atleti alloggeranno nelle due navi da crociera. Noi opereremo perché siano presenti servizi efficienti e un piano di mobilità che consenta spostamenti agevoli e veloci”.

“Continuiamo – ha detto **Gianluca Basile** – il lavoro di progettazione che abbiamo iniziato con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale, nello stesso spirito di collaborazione con il quale abbiamo operato nei mesi passati. Ora siamo nella fase di esecuzione che consentirà non solo di accogliere le Universiadi in porto, ma anche di lasciare opere che siano funzionali anche per il futuro”.

Napoli: firmata la convenzione tra AdSP e Commissario Straordinario per le Universiadi

(FERPRESS) – Napoli, 15 OTT – Il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, il Commissario Straordinario per le Universiadi, Gianluca Basile, hanno firmato, nella sede dell'Autorità portuale, la convenzione per l'avvio dell'organizzazione delle Universiadi che si svolgeranno nella prima metà di luglio 2019 e che avranno nell'area portuale la principale base logistica. Lo si apprende da una nota dell'ufficio stampa.

“Al fine dunque di assicurare – recita la convenzione – la migliore funzionalità della Stazione Marittima delle crociere quale sede di accoglienza delle Universiadi e delle infrastrutture portuali asservite, le parti firmano il presente accordo.”

Scopo della convenzione è individuare le azioni necessarie alla realizzazione degli interventi funzionali per l'operatività dei servizi connessi alla manifestazione sportive e attivare una stretta collaborazione tra gli Uffici dell'AdSP e della Struttura Commissariale per la riuscita dell'evento.

“Con la firma apposta oggi – ha precisato il Presidente Pietro Spirito – prende concreto avvio l'organizzazione delle Universiadi nel porto di Napoli. Saremo tutti impegnati affinché il porto e la città di Napoli esprimano al meglio la capacità organizzativa e di accoglienza. Gli atleti alloggeranno nelle due navi da crociera. Noi opereremo perché siano presenti servizi efficienti e un piano di mobilità che consenta spostamenti agevoli e veloci”.

“Continuiamo – ha detto Gianluca Basile – il lavoro di progettazione che abbiamo iniziato con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale, nello stesso spirito di collaborazione con il quale abbiamo operato nei mesi passati. Ora siamo nella fase di esecuzione che consentirà non solo di accogliere le Universiadi in porto, ma anche di lasciare opere che siano funzionali anche per il futuro”.

Universiadi 2019: firmata convenzione con AdSp

Con la firma prende avvio l'organizzazione dell'evento

NAPOLI – È stata firmata nella sede dell'AdSp del mar Tirreno centrale dal presidente Pietro Spirito e il Commissario straordinario per le Universiadi, Gianluca Basile, la convenzione per l'avvio dell'organizzazione delle Universiadi che si svolgeranno nella prima metà di Luglio 2019. La base logistica della manifestazione sarà proprio nell'area portuale napoletana.

Con la stipula della convenzione, si legge, si assicura la "migliore funzionalità della stazione marittima delle crociere quale sede di accoglienza delle Universiadi e delle infrastrutture portuali asservite".

Scopo della convenzione è individuare le azioni necessarie alla realizzazione degli interventi funzionali per l'operatività dei servizi connessi alla manifestazione sportiva e attivare una stretta collaborazione tra gli uffici dell'AdSp e della struttura commissariale per la riuscita dell'evento.

"Con la firma -ha precisato il presidente Spirito- prende concreto avvio l'organizzazione delle Universiadi nel porto di Napoli. Saremo tutti impegnati affinché il porto e la città esprimano al meglio la capacità organizzativa e di accoglienza. Gli atleti alloggeranno nelle due navi da crociera, noi opereremo perché siano presenti servizi efficienti e un piano di mobilità che consenta spostamenti agevoli e veloci".

"Continuiamo il lavoro di progettazione che abbiamo iniziato con l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, nello stesso spirito di collaborazione con il quale abbiamo operato nei mesi passati" ha commentato Gianluca Basile. "Ora siamo nella fase di esecuzione che consentirà non solo di accogliere le Universiadi in porto, ma anche di lasciare opere che siano funzionali anche per il futuro".

Universiadi 2019, si parte. Convenzione Adsp Napoli-commissario

Il commissario ai Giochi e l'authority campana iniziano a lavorare ai servizi di bordo e a terra: alla stazione marittima, su due navi da crociera, verranno ospitati 4 mila atleti

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale, Pietro Spirito, e il commissario per le Universiadi di Napoli, Gianluca Basile, hanno firmato, nella sede dell'Adsp, la convenzione per l'avvio dell'organizzazione delle Universiadi che si svolgeranno dal 3 al 14 luglio.

L'area portuale dell'Angioino, tra piazza Municipio e molo Beverello, sarà la base logistica dell'evento visto che gli atleti saranno ospitati a bordo di due navi da crociera attraccate alla stazione marittima. **Saranno in tutto 8 mila, di cui 4 mila li, a bordo delle navi.** La convenzione serve a individuare e attivare i servizi connessi all'Universiade, una manifestazione sportiva multidisciplinare, corrispondente ai Giochi olimpici, organizzata dalla Federazione Internazionale Sport Universitari che si tiene ogni due anni in tutto il mondo (nel 2017 è stata a Taipei, a Taiwan).

«Saremo tutti impegnati affinché il porto e la città di Napoli esprimano al meglio la capacità organizzativa e di accoglienza. Opereremo perché siano presenti servizi efficienti e un piano di mobilità che consenta spostamenti agevoli e veloci», ha detto il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito. «Continuiamo – ha detto Basile – il lavoro di progettazione che abbiamo iniziato con l'Adsp, nello stesso spirito di collaborazione con il quale abbiamo operato nei mesi passati. Ora siamo nella fase di esecuzione che consentirà non solo di accogliere le Universiadi in porto, ma anche di lasciare opere che siano funzionali anche per il futuro».

Informazioni Marittime

Porto di Salerno, percorso largo per i camion. Fai protesta

Chiuse momentaneamente l'A3 e la statale. Accesso più lungo di 50 chilometri. Il sindacato chiede incontro in Prefettura

La Federazione autotrasportatori italiani (Fai) annuncia lo stato di agitazione al porto di Salerno «se non verranno trovate soluzioni al problema della mobilità attuale, che impedisce l'accesso dei mezzi pesanti che superano i 75 quintali al tratto tra Salerno città, porto e Cava de' Tirreni».

Sono chiuse al traffico ai camion oltre i 75 quintali sia la A3, per controlli di sicurezza, che, per un'ordinanza comunale, la strada statale. I tir così devono percorrere l'A30, allungando il percorso di circa 50 chilometri rispetto al percorso tradizionale. Già in primavera l'accesso in porto ha sofferto [una discreta congestione](#).

La Fai chiede un incontro in Prefettura con l'assessorato alla mobilità di Salerno e i sindaci di Cava de' Tirreni e Vietri sul Mare. «Se non avremo risposte concrete siamo pronti a mettere in atto una serie di manifestazioni per portare all'attenzione di tutti il disagio che l'intero comparto sta vivendo».

Il segretario regionale del coordinamento Fai, Angelo Punzi, spiega che gli autotrasportatori vorrebbero delle alternative alla viabilità. Al momento, però, «nessuno ci aiuta a trovare un'alternativa». Giovedì gli iscritti Fai della Campania e aziende di autotrasporto di altre regioni si sono incontrati, in una «riunione infuocata», e hanno proposto la statale 18 come alternativa alla A30. «La situazione non è più sostenibile – continua Punzi - e non è un fardello che possiamo portare da soli. A tutto questo si aggiunge anche un aumento del gasolio che rende quei 50 chilometri in più da percorrere ancora più gravosi. L'unica alternativa a questa situazione è darci la possibilità di utilizzare la strada statale 18 per un paio di mesi. Parallelamente chiediamo l'apertura nel doppio senso di via Benedetto Croce che ridurrebbe l'impatto dell'autotrasporto per e da il porto di Salerno e darebbe agli automobilisti che si recano a Salerno un'alternativa valida per non dirigersi al porto dove tra l'altro la commistione di auto, moto e camion rende il transito molto pericoloso».

A tutto già si aggiunge una segnaletica non impeccabile. «La strada dedicata agli automobilisti in via porto verso Salerno – continua Punzi - è ancora contrassegnata sul manto stradale da frecce gialle che indicano la viabilità al contrario di quella consentita, creando ulteriore rischio e confusione».

Intervista esclusiva al sindaco di Brindisi Riccardo Rossi sul futuro del porto

Sindaco Rossi, cito una frase del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, prof. Ugo Patroni Griffi: "Io farò quello che la città mi chiederà di fare"; quindi come rappresentante dell'amministrazione di questa città, quali sono le problematiche che affliggono questo porto e le possibili soluzioni, insomma cosa si può chiedere all'AdSPMAM?

"Concordo con quello che ha detto il prof. Ugo Patroni Griffi, con il quale abbiamo avuto già un incontro preliminare, lo scorso venerdì, in cui ci sono stati evidenziati problemi, criticità e possibili soluzioni per migliorare l'efficienza del sistema portuale in termini di dragaggi, banchine, in termini di miglioramento, ad esempio, della parte di accoglienza della area extra-Schengen, che oggi risulta particolarmente critica, al fine ovviamente di far sì che questo porto, il nostro porto, possa incrementare sia il traffico turistico, crocieristico, i collegamenti classici come con la Grecia e l'Albania, il traffico Ro-Ro e contemperando con quello che esiste, ovviamente, del traffico industriale. Sono state proposte varie soluzioni e adesso noi ne faremo una valutazione, che non può essere una valutazione, diciamo tra virgolette, ideologica ma dobbiamo comprendere bene come, da un punto di vista tecnico, quali, dal punto di vista tecnico, possono essere le migliori soluzioni che si integrano in una visione anche di città.

Per questo il primo punto di partenza, che a me sembra fondamentale, è arrivare a ridefinire i piani strategici, città di Brindisi e Autorità di Sistema si accingono a riscrivere il Piano Regolatore, il Piano Urbanistico, e questa fase deve vedere una stretta sinergia tra tutti e due i soggetti, quindi sappiamo che, nella ridefinizione delle linee guida l'Autorità Portuale ha già un dialogo con il Politecnico di Bari e noi abbiamo proposto che questo -gruppo- sia integrato dal professor Dino Borri, che è il nostro assessore all'Urbanistica, in maniera tale, che anche l'idea, la visione della città di Brindisi sia contemperata all'interno di questo piano. Quindi da lì deve nascere una un'idea ed una visione. Abbiamo da sviluppare il porto interno che per la città di Brindisi è importante, soprattutto in funzione dei traffici dei crocieristi, la nautica da diporto, crociere di grandi dimensioni e di piccole dimensioni, perchè esistono anche bacini di mercato differenti.

Abbiamo, poi, da valutare tutte le opzioni relative alla questione dei dragaggi, per rendere il porto, un possibile attracco di navi sempre più grandi e abbiamo, anche, la questione dei terminal passeggeri e terminal crocieristici. Sono molteplici le questioni -sul tappeto- e adesso, io penso, noi siamo appena arrivati, abbiamo preso, diciamo, le situazioni principali, le loro proposte e adesso le valuteremo anche noi, tecnicamente, e ci esprimeremo". In altre realtà portuali c'è, da parte di tutti gli attori protagonisti e non protagonisti, una disponibilità alla crescita sia turistica che culturale che, purtroppo, non percepisco nella nostra realtà. "Il porto, per noi, deve rappresentare questo, non c'è una fase di passaggio, sappiamo che gran parte degli intriotti del porto vengono, ad esempio, dalla movimentazione del carbone, movimentazione che si è drasticamente ridotta in questi anni e io dico, dal punto di vista ambientale e della salute, anche fortunatamente, e che nei prossimi anni arriverà a zero".

Quindi bisognerebbe trovare un'aspetto economico immediato.

"Quindi bisogna programmare la nuova vita del porto ed anche la nuova vita della città, su questo io ritengo che bisogna fortemente puntare sul turismo, sulla cultura, sulla capacità attrattiva della città di Brindisi, e in questo il porto gioca un ruolo importante, tant'è che, sempre con l'Autorità Portuale e con il professor Patroni Griffi, stiamo pensando di candidare il Capannone Montecatini in un prossimo bando che uscirà, da parte della Regione Puglia, come elemento attrattore, si sta pensando ad un luogo dedicato all'arte contemporanea".

Quindi non come una possibile stazione marittima?

"Come stazione marittima, vediamo, il Capannone è molto grande ed io penso che possa avere più funzioni, dopodichè vedremo. Però anche la possibilità di relizzare una stazione marittima nel porto medio, insomma le possibilità sono molte e bisogna integrare tutte queste idee, queste visioni, perchè arrivano anche richieste contrastanti da parte dei vari soggetti della città, associazioni, movimenti, gruppi d'interesse, operatori portuali etc.. Non c'è, in questo momento, un quadro unico, dobbiamo, come molto spesso succede, far sì che le soluzioni siano condivise anche perchè non sono soluzioni che rappresenteranno risultati nell'immediato ma saranno decisive, probabilmente, nei prossimi almeno vent'anni della città, per cui è bene approfondire ed è bene che queste soluzioni siano le più condivise possibili".

Il 22 ottobre ci sarà un evento storico con Enac, ci sarà il primo passo verso l'innalzamento del cono d'atterraggio che passerà da 36 a 50 metri.

"Questo è un altro passo importante, il 22 siamo stati tutti invitati alla posa della prima pietra di questi lavori che verranno fatti sulla pista dell'aeroporto di Brindisi, che consentirà un'innalzamento del cono di atterraggio. Questo significa maggiore capacità di transito delle navi, maggiore facilità di accesso al porto di Brindisi

- segue

e minore attesa. Renderà più semplice le operazioni portuali, anche questo è un elemento positivo ed importante”.

Ci sono 5 milioni per la bonifica di Punta delle Terrare.

“Il porto è sito di interesse nazionale per le bonifiche, allora qua ci sono due partite: capire quali fondi ci sono, anche perchè movimentare dei dragaggi di sedimenti del porto di Brindisi è particolarmente complicato, dal punto di vista dei permessi, dal punto di vista del deposito di questi sedimenti e quindi questo può bloccare lo sviluppo di un porto. Ci sono dei meccanismi molto complessi”.

“Aggiungo inoltre che c'è da integrare, ovviamente, le attività del porto con una retroportualità e con lo sviluppo delle zone economiche speciali, le ZES. Brindisi ha la ZES più estesa della Puglia, va raccordata con le attività del porto, con le attività della città e va, anche, fatta una battaglia politica, sappiamo che si sta aprendo, dopo la Via Appia, dopo la Valigia delle Indie una nuova via verso Oriente che è quella della Via della Seta, che riguarderà il futuro. Questa volta un porto come Brindisi, che storicamente è stato sempre il porto tra Oriente ed Occidente, venga tagliato fuori per i porti di Trieste o di Genova, dove a Trieste, addirittura, ci sono leggi speciali che consentono di fare cose che in altri porti non sono permesse. E' evidente che questi sono fattori che distorcono, fortemente, la capacità e la concorrenza tra porti.

Non si può fare una gara di cento metri e il porto di Trieste ne fa ottanta e il porto di Brindisi ne deve fare centoventi e poi metterli in competizione. Questo non è possibile. Però tutto ciò riguarda anche scelte politiche di Governo nazionale, ed è bene che il Governo nazionale faccia sentire una voce anche per il Sud, per cui la Via della Seta, a mio avviso, deve riguardare anche, se non soprattutto, i porti del Meridione, che sono quelli che per primi si interfacciano con l'Oriente. Quindi anche questo è un punto del dibattito che dovremmo avanzare non solo con l'Autorità Portuale, che è abbastanza convinta, anzi fortemente convinta di ciò, ma dobbiamo farlo proprio col Governo nazionale”.

Salvatore Carruezzo

Ultimo scalo dell'anno per la Msc Musica «Lavoriamo per il 2019»

A breve un vertice con tutte le compagnie
E si pensa al collegamento con l'aeroporto

di Francesco RIBEZZO PICCININ

Ultimo giorno della stagione crocieristica, ieri, per la Msc Musica, che non tornerà nel porto di Brindisi fino alla prossima primavera. Quando, tuttavia, il giorno di approdo sarà la domenica e non il lunedì. Ma la giornata di ieri, in realtà, non è l'ultima di tutta la stagione crocieristica, che prevede invece un altro paio di scali da parte di altre compagnie.

Intanto, però, in attesa del ritorno della Msc, l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale è al lavoro per aumentare ulteriormente la presenza di navi da crociera nello scalo marittimo del capoluogo messapico.

«Il bilancio della stagione fino a questo momento - comincia il presidente Ugo Patroni Griffi - è positivo, anche grazie ai rapporti di feedback che arrivano dalle compagnie». Ma c'è, tuttavia, spazio per miglioramenti. «Bisogna lavorare di più - dice il presidente dell'Authority - sulla interazione porto-città e sull'offerta che la città può rendere ai crocieristi. Per il resto non ci sono grandi proble-



Ugo Patroni Griffi

Ocorre, tuttavia, cominciare al più presto a lavorare per la prossima stagione, proprio per limare quei dettagli che possono permettere una ulteriore crescita. «Ho chiesto alla nostra addetta alla promozione - annuncia infatti Patroni Griffi - di organizzare al più presto un incontro a Brindisi con tutte le associazioni di categoria, la Camera di commercio, l'amministrazione comunale e le compagnie, soprattutto quella maggiore che scala nel porto, al fine di programmare le attività più opportune per lo sviluppo della crocieristica a partire dalla stagione che sta per iniziare».

Proprio alcuni giorni fa, tra l'altro, il presidente dell'Autorità di sistema portuale era volato a Ginevra per incontrare il proprietario della Msc Gianluigi Aponte. «In quell'occasione - riferisce Patroni Griffi - è stata confermata dalla compagnia l'attenzione nei confronti del mercato brindisino. E proprio a breve ad Msc saranno consegnate delle nuove navi che potrebbero essere dislocate nell'Adriatico e che sono adatte proprio alla conformazione del porto di Brindisi. La compagnia ha dichiarato di voler investire nel porto ed ha anche interesse alla concessione di una banchina. Cosa che ho rappresentato agli operatori portuali ed all'amministrazione. Perché scegliere se assecondare o meno quel traffico dovrà essere una decisione condivisa.

**Il bilancio è positivo
Ma bisogna migliorare
sull'interazione
tra lo scalo e la città**



Le prospettive, ad ogni modo, sono assolutamente positive».

Per non parlare delle prospettive a lungo termine ed in particolare dell'idea di realizzare un collegamento diretto aeroporto-porto e, più in là, addirittura una banchina dedicata alle crociere proprio in area aeroportuale. «Questa settimana a Bari - annuncia Patroni Griffi - abbiamo un incontro a Bari su Interpass, il progetto internazionale che coinvolge diversi porti ed aeroporti dell'Adriatico e si occupa proprio dello sviluppo dei rapporti porto-aeroporto. Che qui, attualmente, sono eccellenti. Non per niente abbiamo iniziato con la progettazione del collegamento via mare dall'aeroporto al porto con molo dedicato, che permetterà di avere un'infrastruttura che pochissimi hanno al mondo.

In Italia c'è solo Venezia ma anche fuori ce ne sono pochissimi. Poi, in sottofondo, rimane l'opportunità di chiedere l'utilizzo della banchina oggi usata dall'Onu. Si potrebbe realizzare qualcosa di davvero unico, che sarebbe presente solo a Brindisi: un circuito doganale integrato che permetta ai crocieristi di arrivare con l'aereo ed imbarcarsi direttamente senza ulteriori passaggi o check in. Sfruttando il gran

numero di voli internazionali che arrivano a Brindisi si possono realizzare offerte dedicate e fare della città un "home port" di indubbia importanza».

Ci sono, tuttavia, da verificare alcuni passaggi tecnici. Ma soprattutto serve l'aiuto delle istituzioni regionali. «Su un progetto del genere, che sconta - conclude - una serie di difficoltà, il confronto non è alla mia portata ma delle istituzioni regionali. E bisognerebbe vedere cosa anche l'amministrazione comunale. Se così fosse, ci sarebbero le risorse e l'impegno economico dell'Autorità portuale. Parliamo infatti di un progetto di rilevanza strategica, anche se vanno verificati alcuni dettagli come la compatibilità dopo l'innalzamento del cono di atterraggio e, se possibile, l'accordo su una strategia di uso non esclusivo. A parte i casi di emergenze internazionali, infatti, quei moli sono spesso inutilizzati».

In attesa della prossima stagione crocieristica, quella attuale come detto non è ancora conclusa. Mancano, infatti, ancora due scali: quello della Seabourn Ovation il prossimo 6 novembre, dalle 8 alle 17, e quello della Artania il 19 dello stesso mese, dalle 8 alle 14.

IL CORSO

A scuola di gestione di strutture turistiche e di innovazione dell'offerta

● Esperti nel settore turistico. C'è tempo fino al 20 ottobre per partecipare alla selezione per il corso biennale di alta specializzazione post diploma organizzato dalla Fondazione Ius Turisimo. Le lezioni si terranno a Brindisi.

Si tratta, in particolare, del corso in "Gestione delle strutture turistico-ricettive e l'innovazione strategica per lo sviluppo dell'offerta nei segmenti niche, luxury e turismo sportivo" dell'Istituto tecnico superiore per l'industria dell'ospitalità e del turismo, realizzata in collaborazione con l'università Università di Bari Aldo Moro e cofinanziata dalla Regione Puglia e dal Ministero dell'Istruzione.

Destinatari sono giovani diplomati che per due anni (in totale 2mila ore, compresi stage anche all'estero) che si troveranno ad avere come insegnamenti diversi manager d'impresa. Ad un anno dal termine del corso gli occupati, secondo il monitoraggio Indire 2018, sono 82,5 per cento.

I professionisti del turismo possono trovare occupazione nelle strutture alberghiere, nei centri di prenotazione turistica, nelle associazioni sportive legate al turismo e ad enti sportivi, tour operator e agenzie di viaggi, aziende di ristorazione e molto altro.

La nuova via della seta



«Via della Seta in Puglia? Sì, ma grazie alle Zes subito»

Da Confindustria Taranto e Brindisi preoccupazione per i ritardi accumulati nel rendere operative le Zone economiche speciali

di **Cronaca** MARTUCCI

La Nuova Via della Seta sulla quale i cinesi stanno investendo alcune centinaia di miliardi di euro per sostenere accordi e infrastrutture logistiche necessarie a trasferire le loro merci in Africa e in Europa si sta coltando in Italia, con alcuni porti del Nord, mentre continuano a essere tagliate fuori da ogni tipo di iniziativa i porti e il sistema logistico del Sud.

«Se riusciamo a far entrare in funzione le Zes dell'Adriatico Meridionale, con i porti di Bari e Brindisi e dello Jonio che fa parte attorno al porto di Taranto possiamo ancora sperare di intercettare investimenti dei cinesi. Ma se si perde tempo è chiaro che tutto sarà più difficile, nonostante il lavoro di raccordo che i presidenti delle Autorità di sistema portuale della Puglia stanno continuando a svolgere per costruire le condizioni con cui rendere operativa le Zone economiche speciali», sottolinea il presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo.

È il presidente di Confindustria Brindisi, Giuseppe Marinò, aggiunge: «C'è bisogno di avere visioni di lungo periodo e poi essere capaci di dare attuazione alle scelte e alle decisioni adottate, altrimenti si rischia il collasso. Non è che ogni governo che arriva può cominciare daccapo».

I rappresentanti degli imprenditori pugliesi, e non solo loro, sono preoccupati per il fatto che strumenti da tutti condivisi, come le Zone economiche speciali pugliesi, stanno accumulando ritardi, mentre si definiscono alcune zone che consolidano il ruolo dei porti e delle infrastrutture logistiche del Nord lungo il percorso della Via della Seta. «È necessario fare il ruolo che il Corridoio 8, che collega il Mar Nero e l'area balcanica alle regioni adriatiche italiane e in primo luogo alla Puglia, venga rafforzato e trovi spazio nella Nuova Via della Seta. Penso che su tale obiettivo ci debba essere il contributo di tutti, per evitare che una piattaforma logistica come quella rappresentata dai porti pugliesi dell'Adriatico e dello Jonio siano tagliati fuori da un processo che può dare impulso sia alle attività portuali che a quelle di trasformazione

dei prodotti», aggiunge Cesareo. «Il presidente dell'Autorità portuale di sistema dello Jonio, Sergio Pirelli, ha ricordato che sono disponibili aree portuali e retroportuali. È necessario costruire le condizioni affinché i

cinesi le possano considerare appetibili, senza accendere la loro logica colonizzatrice. Le Zes sono uno strumento, è importante però che diventino operative quanto prima e

che il governo nazionale faccia capire cosa intende fare per dare forza al Mezzogiorno», è il parere di Cesareo. «Prima si parlava di Sud, anche se non si faceva granché. Ora è come se il Sud non esista. Così non va. Bisogna rafforzare il sistema di incentivazione a favore di chi

decide di investire, intervenire nel processo di semplificazione delle autorizzazioni e prevedere investimenti sulle infrastrutture», conclude il presidente di Confindustria Taranto.

A proposito di infrastrutture, proprio in una intervista a



L'APPROFONDIMENTO
Il Mezzogiorno rischia di essere tagliato fuori da un percorso di sviluppo dell'area Europa-Cina basato principalmente sulla nascita della Via della Seta, un progetto da mille miliardi di dollari che sarà dire di Pechino lanciato dal governo cinese. La strategia che mira nei porti del Nord Italia è di crearci preferire per il collegamento con il centro Europa puntando lo sviluppo degli approdi meridionali



Cesareo

«Costruire le condizioni per incentivare chi vuole investire»



Marinò

«Occorre una visione a lungo termine per evitare il collasso»

MASSA INCALZA EMILIANO E PIEMONTESE

«Attendiamo risposte sulla "vertenza Salento"»

● Federico Massa, ex deputato Pd, torna a parlare della «vertenza Salento» investendo di responsabilità Regione Puglia e governo centrale mettendo sul tavolo problemi non più rinviabili, su tutti energia, trasporti, infrastrutture. «È il momento di riprendere con forza l'iniziativa per quella che da tempo definisco la «vertenza Salento». Anche per evitare che i giallo-rossi, demagogicamente, facciano le due parti in contesa», spiega. «Gli argomenti non mancano: Tap, se si fa investimenti sul territorio, grandi e

significativi in funzione del sistema energetico ambientale. Il Governo garantisce».

Non solo il giudizio Massa è pessimistico anche sulla strada statale 275, il cui destino ha creato una spaccatura nella maggioranza di governo con Lega e M5s ai verti con il «275, c'è un progetto che arriva a Lecce, lì deve arrivare», dice Massa sulla metropolitana di superficie chiarisce: «Se a Bari passano che sia sufficiente una intervista dell'assessore Giovanni Stagliano di governo, vogliamo sapere, quando e come si parte, fra come l'impre-

sione che la cronologia prevista si stesi averlo a favore dell'area barone». Quindi il Patto per la Puglia per il quale Massa si dimosse «non sono state impegnate tutte le risorse stanziata. Quante e dove in Provincia di Lecce». L'ex deputato Pd, nel ricalcare piena fiducia nel governo regionale «che ha votato e che sostengo», chiede al presidente Emiliano e all'assessore al bilancio Piemontese «di venire nella nostra Provincia per discutere perché sono convinto che il governo regionale possa e voglia dare risposte puntuali. Per una visita ricambiata».



Nuovo Quotidiano, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Jonio, ha ricordato che si è già in presenza di collegamenti ferroviari esistenti e in via di potenziamento capaci di valorizzare le aree portuali. Ma è necessario migliorare il corridoio ferroviario adriatico per permettere alle merci di arrivare da Taranto e dagli altri porti pugliesi in Europa velocemente. Però è noto che sulla linea adriatica le ferrovie dello Stato non hanno previsto grandi investimenti.

«Faccio fatica a pensare che Brindisi o Bari non debbano avere un ruolo importante nella Via della Seta. Faccio fatica, come cittadino e come imprenditore», dice Marinò. «Sono convinto che ci deve essere un fronte comune di cittadini, imprenditori e politici per definire progetti di medio e lungo termine, piani strategici attraverso i quali decidere il tipo di sviluppo e una volta che si decidono le strade da seguire bisogna passare a dare attuazione agli interventi necessari per ottenere risultati», sottolinea. «La movimentazione dei container che passava sul Pireo. I governi passano, ma le decisioni condivise devono rimanere. E invece non è così che accade. Chi arriva al governo è convinto di dover cominciare tutto daccapo. Così l'Europa si allontana, e si allontana anche la Cina. Alcuni anni fa si è deciso di assegnare un ruolo di primo piano alle Autorità di sistema portuale, per avere decisioni legate al valore delle infrastrutture in una logica di sistema e non di compartimenti. Bisogna costruire su questa strada, le Zes sono uno strumento di intervento che può dare ulteriore valore alle Autorità portuali e ai territori di riferimento. Ma bisogna agire, senza perdere tempo», conclude il presidente di Confindustria Brindisi.

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, insiste sulla necessità che insieme alla Zes il governo possa concedere al porto di Brindisi il riconoscimento di zona doganale interclusa. «Solo così potremo diventare competitivi e convincere i cinesi e altri investitori che val la pena di utilizzare le nostre aree portuali e retroportuali lungo la Nuova Via della Seta», è il suo parere.

Waterfront di Genova: al via la seconda fase

La proposta del gruppo Em2c di Lione si aggiudica la vittoria

GENOVA – Lo scorso 14 Agosto si sono chiusi i termini per la presentazione della manifestazioni di interesse per la valorizzazione e la vendita degli immobili mediante selezione concorrenziale degli immobili in proprietà di Spim spa per il nuovo progetto per il “Waterfront di Levante” di Genova.

Con la comunicazione dei risultati della manifestazione di interesse, avvenuta oggi, si entra nella seconda fase, finalizzata a verificare la fattibilità della proposta relativa all'intero compendio. Entro i termini di scadenza previsti dal disciplinare di gara sono pervenute 6 proposte valutate da un'apposita commissione, nelle sedute che si sono tenute nel mese di Agosto e Settembre.

All'esito della verifica svolta dalla commissione della gara è risultata ammissibile un'unica manifestazione di interesse pervenuta dal gruppo Em2c di Lione per il lotto totale, e due manifestazioni parziali per un solo lotto. Tutti gli atti sono pubblicati sul sito di Spim.

Tutto è iniziato quando Renzo Piano e la società Renzo Piano building workshop srl hanno elaborato un disegno di assieme, denominato “Waterfront di Levante”, donato al comune di Genova, regione Liguria ed Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale. La società Nuova foce srl, interamente partecipata dalla società Spim spa, a sua volta interamente posseduta dal Comune, unitamente a quest'ultimo, risultano proprietari del compendio immobiliare interessato dal Waterfront. Lo strumento individuato per il coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione del Waterfront consiste nella vendita dell'area nella sua successiva trasformazione secondo il disegno di Piano.

Il progetto dell'offerta totale risponde alle richieste del bando e risulta coerente con il progetto, a base di gara, e pertanto la procedura proseguirà nei confronti del suddetto operatore.

“È l'ennesima dimostrazione che la città non si ferma, che questa amministrazione sta lavorando a 360 gradi, intervenendo su tutti i fronti” sostiene il sindaco Marco Bucci. “Si tratta di una prima tappa fondamentale per un progetto che contribuirà notevolmente a cambiare il volto della città ed è la dimostrazione che Genova desta interesse e sta dimostrando di saper attrarre investitori. Nonostante la nostra priorità continui ad essere la ricostruzione del ponte sul Polcevera, continuiamo a lavorare per la riqualificazione della città nel suo complesso, compresa la parte storica portuale, con la valorizzazione dei paesaggi urbani marittimi, delle architetture e degli spazi pubblici sul mare, secondo la logica del “costruire sul costruito”, come ci insegna Renzo Piano. Il nuovo Waterfront di Levante ci fa guardare alla Genova del futuro”.

“Quello di oggi è un passaggio fondamentale” commenta il presidente della Liguria Giovanni Toti. “Si tratta di un progetto ambizioso, di ampio respiro, che vuole restituire alla città una parte fondamentale del suo fronte mare, quello da Porta Siberia alla Foce. In un momento difficile come questo abbiamo sempre detto che Genova non si ferma, che va avanti come nella sua tradizione, con orgoglio: questa è la dimostrazione che non si tratta solamente di parole, ma di fatti concreti, azioni reali che stanno cambiando il volto di una città che vuole essere una delle capitali del Mediterraneo e si sta muovendo nella direzione giusta per diventarlo”.

Secondo Stefano Franciolini, amministratore delegato Spim, nel corso di questi mesi le richieste di chiarimenti dall'estero avevano fatto intuire che l'interesse su queste aree è a livello internazionale. “Grandi gruppi -conclude- hanno capito che è possibile investire sul Waterfront di Genova”.

Napoli: Consiglio comunale approva odg su limitazione emissioni combustibili navali

(FERPRESS) – Napoli, 15 OTT – Il Consiglio comunale di Napoli ha discusso un ordine del giorno, presentato dal gruppo Movimento 5 Stelle e illustrato dalla consigliera Matano, in cui si chiede di associarsi alla richiesta del Sindaco di Civitavecchia perché nelle città portuali il tenore massimo di zolfo dei combustibili navali sia pari allo 0,10 % e promuova l'istituzione di un'area di controllo delle emissioni nel Mediterraneo.

L'assessore Del Giudice, esprimendo parere positivo, ha ricordato i contenuti dell'ordinanza già varata dal Comune, prima città d'Italia, per obbligare l'Autorità Portuale a rispettare i limiti nelle emissioni.

Anversa si avvicina al sesto anno record consecutivo

Traffico in crescita del 6% dopo nove mesi

ANVERSA – Continua a crescere il volume delle merci movimentate nel porto di Anversa. Secondo i dati resi noti dall' Antwerp Port Authority, infatti, da Gennaio a Settembre sono stati movimentati 8.333.523 teu con un incremento del 6,8%, pari 98.436.773 tonnellate, + 7,1% rispetto ai primi nove mesi del 2017.

Tutti i mercati hanno registrato una crescita, sia in import che in export, con la sola eccezione delle esportazioni verso l'America Centrale in leggero calo. La più grande area di mercato, l'Europa, ha registrato la crescita maggiore: 12,4%. Il volume di merci scambiate con il Nord America è salito dell'8,2% e con l'Asia del 2,2%. Le importazioni dalla Cina dopo otto mesi sono stabili, mentre l'export cala del 6,7%.

Dopo un lungo periodo negativo, anche il comparto delle rinfuse mostra i primi segnali di ripresa, con un risultato leggermente positivo. Il traffico totale ro-ro è aumentato del 5,6% a 3.960.845 tonnellate. Il numero di auto nuove spedite nei nove mesi è salito del 4,1% mentre il numero di camion e altro materiale rotabile pesante è cresciuto del 2,6%.

Se nei primi sei mesi le merci varie convenzionali hanno perso il 6,5% rispetto all'eccezionale primo semestre del 2017, nel terzo trimestre hanno registrato un lieve aumento. Di conseguenza, la perdita su base annua è stata limitata al 2,7%, principalmente grazie all'import di ferro e acciaio dalla Cina. Le esportazioni di ferro e acciaio sono cresciute del 4,9% dopo nove mesi. Quelle verso gli Stati Uniti sono aumentate dell'8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il traffico totale di ferro e acciaio registra un + 1,9%.

Le rinfuse liquide sono aumentate del 5,7% a 57,652,877 tonnellate. Le importazioni sono cresciute del 9,1%, le esportazioni dello 0,5%, una ripresa considerevole dopo un calo del 12,2% nel primo trimestre. Il trasporto di petrolio greggio è diminuito del 7,1%, mentre quello dei derivati del petrolio (+ 6%) e dei prodotti chimici (+ 10,1%) ha determinato il risultato delle rinfuse liquide.

Aumento più contenuto, invece, per le rinfuse solide in crescita dell'1% rispetto allo stesso periodo del 2017. Ciò è dovuto in particolare al maggior transhipment di fertilizzanti (+ 11,2%), sabbia e ghiaia (+ 23,9%) e carbone (+ 3,3%), perché altri materiali (minerali, caolino, cereali e rottami) hanno avuto un andamento volatile nel periodo precedente e attualmente sono in calo.

Come consuetudine, i dati statistici considerano infine il numero delle navi che hanno scalato il porto belga negli ultimi nove mesi: 10.901 unità (+ 1,9%). La loro stazza lorda è aumentata del 2,3% a 314.200,283 tonnellate.

Commentando questi dati, Jacques Vandermeiren, Ceo dell'Autorità portuale di Anversa ha detto già oggi il 2018 è un anno di punta per lo scalo. "Non solo per la cifra record che possiamo ancora presentare, ma anche per l'ondata di investimenti negli ultimi mesi. La decisione dei principali attori dell'industria chimica quali di optare per Anversa, conferma e riafferma il nostro forte appeal come il più grande cluster chimico in Europa. L'importanza di questa ondata di investimenti, pari a circa due miliardi di euro, non può essere sottolineata abbastanza. Porteranno un contributo essenziale al futuro sostenibile del nostro porto e alla continuità del nostro ruolo di maggior forza trainante economica del Belgio" ha concluso Vandermeiren.

Panama verso un nuovo record di tonnellate nel 2018

Aumentati in particolare i transiti di navi che trasportano Lpg e Lng

Un nuovo record di tonnellate nell'anno fiscale 2018 per Il Canale di Panama. Il traffico totale, [rende noto l'Authority centroamericana](#), è arrivato a 442,1 milioni di tonnellate, registrando un aumento del 9,5% rispetto all'anno scorso.

Il primato è stato ottenuto grazie in particolare all'aumento di transiti di navi che trasportano Lpg e Lng. Bene anche i container, le chimichiere e le car carrier. Le navi degli Stati Uniti sono quelle che hanno utilizzato maggiormente il corso d'acqua artificiale.

Informare

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Singapore è cresciuto del +1,0%

A settembre è stato registrato un calo del -4,7%

Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Singapore è diminuito del -4,7% scendendo a 50,3 milioni di tonnellate rispetto a 52,8 milioni di tonnellate nel settembre 2017. La riduzione è stata determinata dal calo del -16,2% del traffico petrolifero, che è sceso a 17,3 milioni di tonnellate, e dalla flessione del -9,8% delle merci convenzionali, attestatesi a 2,0 milioni di tonnellate. Il traffico containerizzato è aumentato del +3,1% a 29,7 milioni di tonnellate ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 3,0 milioni di teu (+6,7%). In crescita è risultato anche il traffico delle rinfuse non petrolifere che ha totalizzato quasi 1,4 milioni di tonnellate (+11,3%).

Nel terzo trimestre di quest'anno lo scalo portuale asiatico ha movimentato 157,4 milioni di tonnellate, con una crescita del -1,0% rispetto al periodo aprile-giugno del 2017. Il traffico dei container è ammontato a 92,7 milioni di tonnellate (+4,9%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a quasi 9,3 milioni di teu (+7,6%). Le merci convenzionali sono calate del -9,5% a 6,1 milioni di tonnellate e in diminuzione sono risultate anche le rinfuse petrolifere con 54,1 milioni di tonnellate (-4,1%). Le rinfuse non petrolifere sono cresciute del +2,8% a 4,5 milioni di tonnellate.

Nei primi nove mesi del 2018 il traffico complessivo è stato pari a 470,5 milioni di tonnellate, con una progressione del +0,9% sul corrispondente periodo dello scorso anno. L'unico settore in cui è stata registrata una crescita è stato quello dei container, in cui il totale in termini di peso dei carichi è stato di 257,8 milioni di tonnellate (+6,2%) e in termini di container da 20' (teu) movimentati è stato pari a 27,3 milioni di unità (+10,2%). Le merci convenzionali sono diminuite del -12,2% a 18,3 milioni di tonnellate. In calo anche le rinfuse petrolifere, con 163,5 milioni di tonnellate (-4,9%), che quelle di altra tipologia, con 12,9 milioni di tonnellate (-6,3%).

Informare

Nel terzo trimestre di quest'anno i terminal portuali di COSCO Shipping Ports hanno movimentato 25,84 milioni di container (+11,8%)

Nei primi nove mesi del 2018 il traffico è stato di 73,17 milioni di teu (+12,8%)

Nel terzo trimestre di quest'anno i terminal portuali che fanno parte del network del gruppo cinese COSCO Shipping Ports hanno movimentato un traffico dei container pari a 25,84 milioni di teu, con una progressione del +11,8% rispetto al periodo luglio-settembre del 2017. I terminal del gruppo nei porti cinesi hanno movimentato 19,44 milioni di teu (+5,5%), mentre in quelli nei porti esteri il totale è stato di 6,40 milioni di teu (+36,6%), tra cui nel bacino del Mediterraneo 1,17 milioni di teu movimentati dalla filiale Piraeus Container Terminal (PCT) che gestisce quasi la totalità del traffico containerizzato del porto del Pireo (+22,6%), 944mila teu movimentati dalla spagnola Noatum Port Holdings, di cui il gruppo cinese ha ottenuto il controllo meno di un anno fa, e 700mila teu dalla Suez Canal Container Terminal (SCCT) nel porto egiziano di Port Said (-25,7%).

Nei primi nove mesi del 2018 i terminal del gruppo hanno movimentato complessivamente 73,17 milioni di teu, con un incremento del +12,8% sullo stesso periodo dello scorso anno. I soli terminal cinesi hanno movimentato 54,61 milioni di teu (-4,2%) e i terminal esteri 24,19 milioni di teu (+78,3%), tra cui 3,24 milioni di teu movimentati da PCT nel porto del Pireo (+19,8%), 2,71 milioni di teu movimentati dalla Noatum, 1,99 milioni di teu dall'egiziana SCCT (+3,9%) e 50mila teu dalla Reefer Terminal nel porto di Vado Ligure rispetto a 25mila teu nei primi nove mesi del 2017.

Informare

A settembre il traffico dei container nel porto di Hong Kong è diminuito del -16,2%

Nei primi nove mesi del 2018 la flessione è risultata del -5,6%

Lo scorso mese il traffico dei container nel porto di Hong Kong è diminuito del -16,2% scendendo a 1,5 milioni di teu rispetto a 1,8 milioni di teu nel settembre 2017.

Nei primi nove mesi del 2018 il traffico è ammontato complessivamente a 14,7 milioni di teu, con una flessione del -5,6% rispetto a meno di 15,6 milioni di teu nel periodo gennaio-settembre dello scorso anno.

Abu Dhabi Terminals ha ordinato a Konecranes 54 gru a portale su rotaia automatizzate

Sono destinate alla seconda fase del Khalifa Port Container Terminal

La Abu Dhabi Terminals (ADT) ha ordinato alla finlandese Konecranes la fornitura di 54 gru a portale su rotaia automatizzate che verranno utilizzate per la seconda fase del container terminal Khalifa Port Container Terminal (KPCT), che è di proprietà della ADT. Il gruppo europeo aveva già fornito alla società emiratina 52 mezzi di movimentazione dello stesso tipo destinati alla prima fase del terminal del porto di Khalifa.

Nei primi nove mesi del 2018 il porto di Tanjung Pelepas ha movimentato 6,6 milioni di container (+6%)

Nel terzo trimestre il traffico è cresciuto del +4%

Nei primi nove mesi del 2018 il traffico dei container movimentato dal porto malese di Tanjung Pelepas è stato pari a 6,6 milioni di teu, con un incremento del +6% rispetto ad oltre 6,2 milioni di teu nel corrispondente periodo dello scorso anno.

Nel solo terzo trimestre di quest'anno il traffico è ammontato a 2,2 milioni di teu, con una progressione del +4% sullo stesso periodo del 2017.

Port of Tanjung Pelepas (PTP), la società che gestisce lo scalo portuale e che è partecipata al 70% dal gruppo energetico e logistico malese MMC Corporation e al 30% dal gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk attraverso la società terminalista APM Terminals, prevede che nell'intero 2018 il traffico si attesterà a nove milioni di teu, con un incremento del +5% rispetto a 8,4 milioni di teu movimentati lo scorso anno.

Informare

Studio per trasformare il porto di Slavyanka in un hub internazionale per Corea, Cina e Russia

L'analisi, promossa dal governo di Seul, verrà completata tra un anno

La Corea del Sud, nell'ambito della New Northern Policy, l'iniziativa del governo di Seul per il miglioramento delle relazioni economiche con la Russia e con le altre nazioni dell'Asia nord-orientale, realizzerà uno studio di fattibilità per lo sviluppo del porto russo di Slavyanka, che è situato nella nella regione dell'Estremo Oriente russo dove si incontrano i confini di Corea, Cina e Russia.

Presentando oggi la proposta progettuale, il Ministero sudcoreano delle Attività marittime ha specificato che per la sua collocazione geografica il porto può diventare un hub logistico internazionale delle tre nazioni nonché un hub logistico settentrionale per la Corea. Il dicastero ha precisato che lo studio di fattibilità per lo sviluppo del porto, che sarà completato entro settembre 2019, verrà realizzato su richiesta avanzata lo scorso aprile dal governo russo.

Accordo tra Hapag-Lloyd e ONE

AMBURGO – Hapag-Lloyd e Ocean Network Express (ONE) hanno concluso un accordo di cooperazione bilaterale che prevede la condivisione dello spazio sulle navi impiegate nei loro servizi feeder.

Hapag-Lloyd e ONE hanno già inaugurato ad Agosto una nuova linea Intra-Asia, denominata Bohai Feeder (Bhx), ed in questi giorni sarà avviato un nuovo servizio Intra-Europe, il North Sea Poland Express (Npx), per migliorare ulteriormente l'attuale rete di linee feeder.

Come primo passo, la cooperazione coprirà le relazioni commerciali Intra-Europa (Bax, Nbs, Npx, Rcx, Sdx, Adx, Lcx) e Intra-Asia (Bhx, Has, Pid), ma sarà ulteriormente estesa ad altre arce in futuro.

“Questa nuova cooperazione rafforza le presenze di Hapag-Lloyd e Ocean Network Express in Europa e amplia i portafogli di servizi di entrambe le compagnie in Asia. Con questa nuova cooperazione siamo in grado di offrire ai nostri caricatori in tutto il mondo una rete di servizi feeder migliore e più coerente”, ha affermato Rolf Habben Jansen, amministratore delegato di Hapag-Lloyd.

Hapag-Lloyd e Ocean Network Express operano insieme anche all'interno di THE Alliance e cooperano nei loro servizi in America Latina, Africa e India del subcontinente indiano.