



Dai Porti:

Trieste:

"...Via della Seta premia il porto..." (Messaggero Marittimo, Ansa)

Venezia:

"...Rixi, Mose e home port temi da affrontare..."
(Ansa, Ferpress, Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

Genova:

"...calano le merci ad ottobre..."
(Trasporto Europa, Ansa, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, The Medi Telegraph)

"...Via alo svincolo telematico per i contenitori in import..."
(The Medi Telegraph, Ansa, Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Il Mediterraneo pronto a fine mese..." (Messaggero Marittimo)

"...Pettorino ai Corsisti della capitaneria di Porto: Metteteci il cuore e non abbiate paura..." (Corriere Marittimo)

Piombino:

"...Crociere, un trend di continua crescita..." (Seareporter)

Civitavecchia:

"...di Majo audito in Commissione Lavori Pubblici, Infrastrutture , Mobilità Trasporti..." (Ferpress)

Gioia Tauro:

"...Confindustria Reggio Calabria evidenzia l'urgenza della nomina del Presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro..." (Informare)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Via della Seta premia porto Trieste

UDINE – “Il grande progetto cinese della nuova Via della Seta può coinvolgere e premiare il porto di Trieste così come tutto l’entroterra del Friuli Venezia Giulia”. È quanto ha affermato l’assessore regionale alle Attività produttive, Sergio Emidio Bini (nella foto), intervenuto a Udine al convegno “La Cina è vicina” promosso dall’Associazione Friuli Europa.

Bini ha ricordato come “la Regione sia stata recentemente impegnata in una missione in Cina che ha aperto forti partnership commerciali e relazioni istituzionali solide per cogliere tutte le opportunità che potranno derivare da questo grande piano strategico mondiale”.

“Sicuramente – ha proseguito Bini – vista la posizione geografica strategica del Friuli Venezia Giulia, questo piano vedrà protagonista il porto di Trieste ma anche tutto l’entroterra friulano e giuliano”.

Proprio per le sue dimensioni anche economiche (si stimano investimenti del governo cinese tra 4000 e 8000 miliardi di dollari nella “Belt and Road Infrastructure”), Bini ha evidenziato come “la nuova via della Seta sia un’opportunità da maneggiare con cautela, per la velocità con cui si muove questa potenza mondiale nel realizzare il proprio progetto”.

Come è emerso infatti nel corso dei vari interventi ed in particolare nella relazione introduttiva del ricercatore del University College di Londra, Marco Dean, la realizzazione di sei corridoi terrestri e di un corridoio marittimo, previsti dalla strategia di sviluppo cinese per collegare il Paese con l’occidente, comporta rischi politici, ambientali, sociali e commerciali. L’espansione della Cina, pur presentata dal governo cinese come un’occasione di sviluppo occupazionale e di riequilibrio economico interno, ha un impatto diplomatico complesso sulla geo-politica internazionale. Ne è testimonianza la volontà di controllo dei porti sul Corno d’Africa e in Asia.

L’impatto con la nostra economia e la gestione di una strategia complessiva nazionale in grado di far cogliere al Friuli Venezia Giulia le opportunità migliori sono state al centro della tavola rotonda conclusiva che ha visto la partecipazione di Renzo Marinig, presidente del Consorzio di sviluppo economico del Friuli, di Michelangelo Agrusti, presidente di Unindustria Pordenone e di Rodolfo Flebus, responsabile trasporti e logistica della Camera di commercio di Pordenone-Udine.

Porti: Trieste torna a presentarsi a Monaco di Baviera

Con evento "your rail port in the heart of Europe"

12 novembre, 19:20

Il porto di Trieste torna a presentarsi a Monaco di Baviera e lo fa con "Trieste, your rail port in the heart of Europe", evento previsto per domani alla Camera di Commercio della città tedesca.

La missione organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in collaborazione con la Camera di Commercio italo-tedesca di Monaco, sarà focalizzata sulla presentazione del presidente dell'Authority Zeno D'Agostino che illustrerà le prospettive di sviluppo e i nuovi investimenti ferroviari e logistici del porto.

A seguire, networking e incontri B2B dedicato agli operatori triestini e bavaresi.

Porti: Rixi, Mose e home port temi da affrontare per Venezia

Rendere compatibili ambiente delicato e crescita Italia

"Penso che prima di decidere le cose, bisogna vederle. Su Venezia, sono due i grossi temi da affrontare": lo ha detto, al termine del suo sopralluogo al porto di Venezia, il viceministro per le Infrastrutture, Edoardo Rixi. "Il primo tema - ha spiegato - è la situazione del Mose e le sue influenze sulla gestione del porto, che diventerà un porto a orari come nel nord Europa, con un traffico da gestire con ore d'anticipo. Anche se va detto che lì le maree si possono sapere con anticipo, mentre qui, per l'acqua alta, ci sono tempi variabili, con non pochi problemi per la gestione, anche se ci lavoreremo con modelli matematici". Il secondo tema, ha proseguito, "è legato al fatto che Roma e Venezia sono le principali mete dei crocieristi in Italia. Venezia, come home port delle crociere, è fondamentale per tutto l'Adriatico, visto che, se venisse meno questa qualifica, si perderebbe tutto il traffico in questo mare". Per Rixi, "è un tema che va comparato con i temi ambientali, visto che vanno preservati i valori artistici e ambientali di Venezia, compatibilmente con la necessità di poter usufruire della città a livelli mondiali. C'è anche il discorso delle nuove navi, perché saranno un centinaio quelle che saranno destinate alle crociere nel Mediterraneo e i porti che non saranno in grado di accoglierle o di organizzarsi saranno sempre meno appetibili". "Sono due temi - ha aggiunto il viceministro - da affrontare con la massima cura, ricordando l'importanza strategica del porto di Venezia, legata ai flussi turistici e al sistema industriale che dal nord-est arriva fino a Brescia, che trova in tutto ciò la sua base logistica. Bisogna migliorare gli impatti ambientali, attraverso un sempre maggior rispetto e la riduzione delle emissioni, ma non perdere strategicità, perché il rischio è quello di bloccare il sistema logistico del Paese. Il Mediterraneo è un pilastro della catena logistica continentale, che, negli ultimi decenni, ha investito soprattutto sul nord Europa: è qui che si decide il futuro, se cioè l'Italia, e il nord Italia in particolare, torneranno a crescere o semplicemente vedranno le navi che transitano nel Mediterraneo e si fermano solo per scaricare". Quasi l'80% dei container, ha concluso Rixi, vengono scaricati nel nord Europa: "bisogna trovare una soluzione per rendere compatibili un ambiente delicato e la necessità che il Paese torni a crescere - ha concluso -. Non si può aspettare né dire che le navi non devono transitare, senza trovare soluzioni che devono essere rapide e serie, tranquillizzando gli operatori e dando risposte a Venezia".

Venezia: Rixi in visita al porto. Venturini, la città attende risposte concrete sul futuro dello scalo

(FERPRESS) – Venezia, 13 NOV – L'assessore comunale allo Sviluppo economico del territorio di Venezia, Simone Venturini, ha presenziato ieri, in rappresentanza dell'Amministrazione comunale, alla visita compiuta dal viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, al porto di Venezia.

Ad accogliere l'esponente del governo anche il governatore del Veneto, Luca Zaia, e il presidente dell'Autorità portuale, Pino Musolino, che ha illustrato a Rixi, l'attività del porto nel corso di una visita compiuta alle sue strutture a bordo di un apposito vaporetto.

Un'occasione per il viceministro di toccare con mano la realtà portuale veneziana, ed i nodi ancora da sciogliere riguardanti il suo futuro.

“Venezia – ha ribadito Venturini a Rixi – attende dal governo decisioni urgenti per risolvere le problematiche, da troppo tempo sul tappeto, riguardanti il porto, che ha un ruolo centrale nel sistema economico non solo della città ma dell'intera regione. Problematiche che potrebbero essere risolte in tempi davvero brevi. Quelle riguardanti il porto 'crocieristico', ad esempio, con la scelta di far percorrere alle navi il canale Vittorio Emanuele, e a quelle di grande tonnellaggio il canale Nord lato Nord di Porto Marghera. Soluzioni ampiamente condivise non solo in seno all'Amministrazione comunale, ma anche da Regione e Città metropolitana.

Per il porto 'commerciale' è urgente invece renderlo competitivo con quello di Trieste, prevedendo ad esempio gli stessi vantaggi fiscali di cui gode lo scalo Giuliano. Siamo fiduciosi che il governo possa prendere al più presto le giuste decisioni per dare un ulteriore sviluppo ad uno dei motori trainanti dell'economia del nostro territorio”.

Venezia: il viceministro Rixi visita il porto

Due i temi affrontati: grandi navi e completamento Mose

VENEZIA – Il viceministro per le Infrastrutture, Edoardo Rixi, ha visitato questa mattina il porto di Venezia accompagnato dal presidente della regione Veneto Luca Zaia e dal presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino.

“Le risposte arriveranno nel giro di qualche settimana o qualche mese. Il 16 Novembre al tavolo con le AdSp analizzeremo la situazione di Venezia per cercare di dare linee guida anche a livello nazionale. Il tema delle crociere a Venezia, è cruciale per l’intero Paese, visto che insieme a Roma rappresenta una delle prime mete turistiche italiane”.

“Chiudere Venezia -ha proseguito- vorrebbe dire rinunciare alle crociere su tutto l’Adriatico, allora è necessario rendere compatibile il sistema crocieristico al delicato ambiente come quello lagunare. Stiamo studiando le varie ipotesi, vedere le cose da vicino come ho fatto oggi, le rende più facili da capire”.

“Si potrà valutare la possibilità dell’ingresso delle grandi navi in laguna e capire se è meglio farlo o no, utilizzando parte del porto industriale che comunque dovrebbe essere riconvertito”.

“Non escludiamo nulla -ha proseguito Rixi- ci stiamo mettendo in moto per dare risposte nel minor tempo possibile perchè Venezia non può aspettare e neanche gli armatori e i lavoratori del settore che devono avere rassicurazioni e certezze. Non poter rispondere alle richieste di navi nei nostri porti sarebbe un danno enorme in un settore come quello marittimo penalizzato per anni e che potrebbe rappresentare crescita sul Pil nazionale. La cosa peggiore in ogni caso sarebbe quella di non scegliere”.

Anche Zaia, ringraziando il viceministro della sua presenza, ha detto che Venezia non vuole rinunciare alle crociere. “Siamo per tenere le grandi navi all’intero della laguna con una viabilità e un punto di arrivo in banchina alternativi a quelle attuali”.

A proposito del completamento del Mose, il viceministro ha ribadito la necessità di mettere in sicurezza la laguna e di coniugare l’opera con le esigenze del porto che ha vincoli con l’apertura e chiusura del Mose stesso visti, ha detto Rixi “gli errori di progettazione negli accessi”. “Lasciare marcire un’opera sott’acqua non è la cosa migliore, il tema dei costi di gestione va affrontato e vista anche la possibilità di abatterli”.

Della stessa idea anche il presidente Zaia che ha commentato: “Non possiamo lasciare 5 miliardi di euro sott’acqua. Ognuno ha le sue idee, ma dobbiamo fare in modo che entri in funzione e funzioni, ricordando ai cittadini che il Mose non mette in sicurezza piazza San Marco, un concetto sbagliato che è passato”.

Grandi navi a Venezia, Rixi: «Soluzione nei prossimi mesi»

Venezia - «I tempi per dare una risposta a Venezia ormai devono essere qualche settimana o qualche mese. È chiaro che bisogna prendere delle decisioni»: lo ha affermato il viceministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, in occasione della visita a Venezia.

«Il 16 già sarà convocato un tavolo con le Autorità portuali - ha annunciato - non solo per analizzare la situazione di Venezia, ma anche per dare delle linee guida a livello nazionale, perché con il ministro Toninelli stiamo già affrontando varie questioni». «È chiaro - ha proseguito Rixi - che il tema delle crociere su Venezia è un tema cruciale per l'intero Paese. Le due mete principali crocieristiche sono Roma e Venezia: chiudere Venezia vorrebbe dire rinunciare alle crociere su tutto l'Adriatico e quindi bisogna compatibilizzare il sistema crocieristico a un ambiente delicato come quello della Laguna veneta, in particolare l'abitato veneziano. Si stanno studiando le varie ipotesi, però è l'ora di passare a scegliere». In particolare, ha rilevato, vi è poi poi «l'inserimento di un altro tema, quello del completamento del Mose, su cui si sta riflettendo, ma che chiaramente, anche viste le situazioni delle ultime settimane, è sempre più necessario provvedere a una messa in sicurezza della laguna. Anche questo è un elemento che bisogna coniugare con le esigenze di un porto, quello di Venezia, che soprattutto mettendo all'interno della Laguna le crociere - ha concluso - ha ovviamente dei vincoli con l'apertura e la chiusura del Mose, visti purtroppo anche gli errori di progettazione che sono stati fatti negli accessi».

Calano le merci di Genova a ottobre 2018

Il crollo del ponte Morandi sta causando un progressivo calo dei traffici nel porto ligure, che restano in rosso anche a ottobre. Lo anticipa Spediporto, che il 13 novembre deciderà se avviare una class action contro la Società Autostrade.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale non ha ancora diffuso le statistiche ufficiali sui traffici merci del porto di Genova, ma il 12 novembre l'associazione degli spedizionieri Spediporto ha anticipato che a ottobre il traffico è calato dell'8,10% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, esprimendo una forte preoccupazione per questa situazione, che l'associazione imputa al crollo del viadotto Polcevera dell'autostrada A10. Il dato di ottobre conferma quindi la tendenza negativa emersa a settembre. Scorporando il dato relativo alle merci in esportazione, il calo di ottobre cresce al 12,5%, a fronte della flessione del 5% di settembre. Il 13 ottobre, Spediporto terrà un'assemblea straordinaria dove deciderà se avviare un'azione legale collettiva nei confronti della Società Autostrade per l'Italia, con l'obiettivo di ottenere un risarcimento per i danni causati dal crollo del ponte Morandi.

Porti: Genova, per Spediporto traffici calano pure a ottobre

Domani l'associazione vota la class action contro Autostrade

(ANSA) - GENOVA, 12 NOV - Nel mese di ottobre 2018 i traffici del porto di Genova sono diminuiti dell'8,10% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. A diffondere i dati è Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, che - in attesa dell'Assemblea Straordinaria di domani "dove con ogni probabilità verrà votata la Class Action contro Autostrade - sottolinea - come la situazione continui a manifestarsi "in tutta la sua delicatezza e gravità". Il calo dei traffici, per Spediporto, è da attribuire al crollo di ponte Morandi. La flessione era stata registrata anche nel mese di settembre. "Il confronto tra i dati del 2017 e quelli del 2018 segna una marcata flessione del traffico che non può che preoccupare" osserva il Presidente di Spediporto Alessandro Pitto. "Per quanto la comunità degli operatori si stia adoperando a ridurre difficoltà e costi, le stime parlano, purtroppo, di un sensibile calo di traffico".

"Rispetto ai dati registrati nel mese di settembre possiamo solo confermare un trend negativo che si è accentuato sull'export, che a ottobre è arrivato a toccare un -12,5% (su ottobre 2017) rispetto al -5% registrato nei 30 giorni precedenti (su settembre 2017)" aggiunge il Direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta.

Secondo Pitto questi dati, "che non vorremmo vedere e leggere", purtroppo "confermano la necessità di una presa di posizione decisa nei confronti di Autostrade. Domani in assemblea discuteremo anche di questi dati e cercheremo di avere da parte delle aziende un feeling del mercato sui prossimi mesi".

Per quanto riguarda la questione della class action, Botta spiega: "I nostri legali e consulenti sono da giorni a lavoro per preparare in modo serio e preciso le attività necessarie ad avviare una serie di cause contro ASPI e contro il MIT, e non è escluso che possa essere attivata anche un'azione amministrativa che chiami in causa l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Autorità Nazionale Anticorruzione e Autorità di Regolazione dei Trasporti".

Genova, Ottobre negativo: via alla Class action

Dati di traffico negativi, Spediporto lancia di nuovo l'allarme

GENOVA – In attesa degli esiti dell'Assemblea straordinaria di oggi, 13 Novembre, dove con ogni probabilità verrà varata la Class action, Spediporto conferma il profondo rosso dei dati di traffico per il mese di Ottobre, che seguono quelli di Settembre.

La situazione continua a manifestarsi in tutta la sua delicatezza e gravità, il rilevamento dei dati conferma un decremento sensibile del traffico anche per il mese di Ottobre appunto. Il dato a consuntivo del mese segna infatti un -8,10% complessivo sui traffici import-export del porto di Genova rispetto al mese di Ottobre 2017.

“Il confronto tra i dati del 2017 e quelli del 2018 segnano una marcata flessione del traffico che non può che preoccupare -osserva il presidente di Spediporto Alessandro Pitto- per quanto la comunità degli operatori si stia adoperando a ridurre difficoltà e costi, le stime parlano, purtroppo, di un sensibile calo di traffico”.

“Rispetto ai dati registrati nel mese di Settembre -continua Giampaolo Botta dg di Spediporto-possiamo solo confermare un trend negativo che si è accentuato sull'export, arrivato a toccare anche un -12,5% (dato 2018 su 2017 di Ottobre) rispetto al -5% (2018 su 2017 del mese di Settembre) registrato nei 30 giorni precedenti”.

“Sono dati che non vorremmo vedere e leggere -commenta Pitto- ma che, purtroppo, confermano la necessità di una presa di posizione decisa nei confronti di Aspi da parte di Spediporto.

In assemblea discuteremo anche di questi dati e cercheremo di avere da parte delle aziende un feeling del mercato sui prossimi mesi”.

“I nostri legali e consulenti sono da giorni a lavoro per preparare in modo serio e preciso le attività necessarie ad avviare una serie di cause contro Aspi e contro il Mit, non è escluso che possa essere attivata anche un'azione amministrativa che chiami in causa l'Agcm, Anac e Art -spiega Giampaolo Botta- il mandato che intendiamo farci assegnare dovrà essere ampio e consentirci di agire ad ampio spettro. Non è un percorso semplice, siamo consapevoli delle complessità, ma siamo determinati a portare avanti con questa iniziativa un'azione pilota che possa tutelare non solo gli spedizionieri del porto di Genova ma tutta la logistica del Nord-Ovest”.

Effetto Morandi, calano le esportazioni a Genova

A ottobre flessione del 12,5 per cento, più del doppio del mese precedente. Gli spedizionieri pronti a una class action contro Autostrade e a un'azione amministrativa anche contro le autorità di vigilanza

Il traffico del porto di Genova continua a risentire del crollo del ponte Morandi, a quattro mesi dall'incidente. E non potrebbe essere altrimenti visto che il viadotto collegava la zona di Levante: la normalità arriverà con il ripristino della viabilità in quel tratto di strada, non ci sono scorciatoie, né alternative. Nel frattempo il cluster marittimo deve far fronte all'emergenza e lavorare con quello che ha.

Gli ultimi dati di Spediporto parlano chiaro: a ottobre i traffici, rispetto allo stesso mese del 2017, **sono calati dell'8 per cento**. Mentre scriviamo l'associazione degli spedizionieri marittimi è in assemblea straordinaria e, tra le altre cose, dovrebbe decidere se procedere con una class action contro Autostrade. «Con ogni probabilità verrà votata», si legge in una nota, siccome «la situazione continua a manifestarsi in tutta la sua delicatezza e gravità».

La class action potrebbe estendersi anche ad altri soggetti. «I nostri legali e consulenti - spiega il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto - sono da giorni a lavoro per preparare in modo serio e preciso le attività necessarie ad avviare una serie di cause contro Autostrade per l'Italia e contro il ministero dei Trasporti, e non è escluso che possa essere attivata anche un'azione amministrativa che chiami in causa l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, Autorità nazionale anticorruzione e Autorità di regolazione dei trasporti».

Andando a vedere il traffico nel dettaglio, come spiega il direttore generale di spediporto, Giampaolo Botta, «rispetto ai dati registrati nel mese di settembre possiamo solo confermare un trend negativo che si è accentuato sull'**export**, che a ottobre è arrivato a toccare un -12,5 per cento, su ottobre 2017, rispetto al -5 per cento registrato nei 30 giorni precedenti, su settembre 2017».

Una flessione che va avanti ovviamente da agosto. «Il confronto tra i dati del 2017 e quelli del 2018 segna una marcata flessione del traffico che non può che preoccupare», osserva Pitto. «Per quanto la comunità degli operatori si stia adoperando a ridurre difficoltà e costi, le stime parlano, purtroppo, di un sensibile calo di traffico». Dati che, come sottolinea Pitto, la comunità genovese non vorrebbe né «vedere e leggere», e che purtroppo «confermano la necessità di una presa di posizione decisa nei confronti di Autostrade. In assemblea discuteremo anche di questi dati e cercheremo di avere da parte delle aziende un feeling del mercato sui prossimi mesi».

«Genova, a ottobre ancora profondo rosso»

Genova - In attesa dell'Assemblea Straordinaria di domani «dove con ogni probabilità verrà varata la class action, Spediporto conferma il profondo rosso dei dati di traffico per il mese di ottobre». Lo scrive l'associazione degli spedizionieri genovesi.

«La situazione continua a manifestarsi in tutta la sua delicatezza e gravità, il rilevamento dei dati conferma un decremento sensibile del traffico anche per il mese di ottobre» continua Spediporto. «Il dato a consuntivo del mese segna infatti un - 8,10% complessivo sui traffici import/export del Porto di Genova rispetto al mese di Ottobre 2017».

«Il confronto tra i dati del 2017 e quelli del 2018 segnano una marcata flessione del traffico che non può che preoccupare - spiega il presidente di Spediporto Alessandro Pitto - per quanto la comunità degli operatori si stia adoperando a ridurre difficoltà e costi, le stime parlano, purtroppo, di un sensibile calo di traffico».

«Rispetto ai dati registrati nel mese di settembre - interviene anche Giampaolo Botta Dg di Spediporto - possiamo solo confermare un trend negativo che si è accentuato sull'export, che è arrivato a toccare anche un -12,5% (dato 2018 su 2017 di Ottobre) rispetto al -5% (2018 su 2017 del mese di Settembre) registrato nei 30 giorni precedenti».

The Medi Telegraph

Vte Genova, via allo svincolo telematico per i contenitori in import

Genova - Dallo scorso 9 novembre 2018 presso il terminal Psa di Genova Voltri-Pra' è attivo lo svincolo telematico per i contenitori in import. Lo ricorda in una nota il Vte. Il nuovo servizio di svincolo telematico, messo a disposizione dal Port Community System di Genova, «è stato reso possibile grazie alla costante collaborazione ed allineamento tecnologico tra la piattaforma stessa (gestita da Uirnet), il terminal Psa, la compagnia marittima Cma Cgm e Spediporto».

Il risultato principale dello “svincolo per via telematica” è l'assenza totale di carta (smaterializzazione del Delivery Order cartaceo) e la conseguente velocizzazione delle pratiche presso l'ufficio merci del terminal a favore dell'autotrasporto, che potrà svolgere in autonomia le operazioni su un Pc-totem inserendo un Pin univoco e potendo direttamente accedere al gate in. Terminata la prima settimana di test, tale metodologia verrà messa al servizio di tutte le altre compagnie marittime che decideranno di adottarla per i propri contenitori di importazione.

Porti: Psa Voltri-Prà, svincolo telematico dei container

Via al nuovo servizio per i carichi in import

(ANSA) - GENOVA, 12 NOV - Dallo scorso 9 novembre 2018 nel terminal portuale Psa di Voltri-Prà è possibile avvalersi del servizio di svincolo telematico per i container in import.

Questo nuovo servizio è messo a disposizione dal Port Community System, la piattaforma digitale del porto di Genova, cosa resa possibile, spiega la società, parte del gruppo PSA di Singapore "grazie alla costante collaborazione e all'allineamento tecnologico tra la piattaforma stessa (gestita da Uirnet), il terminal Psa Voltri-Pra, la compagnia marittima Cma Cgm e Spediporto (l'associazione genovese degli spedizionieri, ndr)".

Il risultato principale dello 'svincolo per via telematica' è l'assenza totale di carta (smaterializzazione del Delivery Order cartaceo) e la conseguente velocizzazione delle pratiche presso l'Ufficio Merci del terminal. Gli autotrasportatori, infatti, potranno svolgere in autonomia queste operazioni su un Pc-totem, inserendo un pin univoco e potendo direttamente accedere al gate. Terminata la prima settimana di test, tale metodologia verrà messa al servizio di tutte le altre compagnie marittime che decideranno di adottarla per i propri contenitori in import.

Intesa per la sicurezza del territorio ligure

Nuovo varco a ponente del porto

GENOVA – Nella Sala Trasparenza della Regione Liguria è stato firmato ieri il protocollo d'intesa tra AdSp, Enti locali liguri e Leonardo finalizzato allo sviluppo di progetti e dimostratori tecnologici per la prevenzione, la salvaguardia e la sicurezza dell'ecosistema territoriale della regione.

L'accordo è stato siglato dal presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, dal sindaco di Genova Marco Bucci, dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini e dall'amministratore delegato di Leonardo Alessandro Profumo. In base al Protocollo, della durata triennale e in linea con gli obiettivi dell'Agenda di Sostenibilità 2030 delle Nazioni Unite e con le principali direttive comunitarie in materia di sicurezza integrata e prevenzione dei rischi, verranno individuate specifiche aree dove sviluppare progetti di resilienza territoriale e monitoraggio ambientale attraverso l'applicazione di tecnologie e strumenti innovativi a supporto della sicurezza e della salvaguardia dei cittadini.

Nel dettaglio, Leonardo si impegna a mettere a disposizione degli Enti la propria esperienza per implementare specifiche soluzioni tecnologiche in diversi ambiti, quali monitoraggio del territorio, mobilità, servizi ai cittadini, sicurezza, efficienza energetica, tracciabilità delle merci, resilienza dei sistemi cyber. La società potrà, inoltre, collaborare con altri soggetti pubblici e privati, anche non presenti sul territorio regionale, nell'ottica di promuovere il territorio della Liguria come un polo di eccellenza dell'innovazione.

L'attuazione delle attività incluse nel Protocollo sarà assicurata da uno Steering Committee che individuerà le linee strategiche di sviluppo del programma, per estenderlo ad altri partner privati e istituzionali e, infine, per supportare le attività di promozione e sviluppo.

In particolare l'AdSp si impegna a favorire lo sviluppo di dimostratori tecnologici ed innovativi: sul proprio territorio, garantendo l'applicazione delle disposizioni nazionali vigneti, e nell'area portuale, nell'interesse della Port Community, con particolare riferimento alla sperimentazione di piattaforme di gestione integrata della sicurezza per gli scali di Genova e Savona volte a migliorare l'integrazione del Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale nelle relazioni con i tessuti urbani ed il sistema infrastrutturale di Riferimento. Signorini ha sottolineato l'estrema rilevanza per il porto di Genova Savona del protocollo firmato, ricordando che gli ambiti di intervento per il porto possono essere molteplici e vanno dalla cyber security, al monitoraggio delle infrastrutture nonché alla realizzazione del nuovo varco a ponente del porto.

Per il sindaco Marco Bucci "la firma di questo protocollo d'intesa dimostra quanto le aziende vogliano lavorare con le amministrazioni e il territorio. È un grande segnale per il nostro centro di competenza sulle infrastrutture fragili, cioè sulla cyber security e sull'idrogeologico, su cui Leonardo si sta impegnando da parecchio tempo anche come capofila di tutto il network. È anche un bel segnale per la nuova agenzia sulle infrastrutture fragili che sarà creata in funzione del Decreto per Genova e che prevederà la presenza di una notevole porzione di questa agenzia proprio nella nostra città. Si tratta quindi di competenze, posti di lavoro, valorizzazione delle eccellenze e modi di lavorare: proiettiamo Genova nel futuro".

Livorno: il "Mediterraneo" pronto a fine mese

LIVORNO – Più o meno come era stato pronosticato un paio di mesi or sono, il bacino galleggiante Mediterraneo nel porto di Livorno è ormai molto prossimo a tornare in esercizio dopo i più di tre anni di inattività forzata seguiti al tragico incidente del 25 Agosto 2015 che costò la vita all'elettricista Gabriele Perrone.

La struttura, infatti, è ormai ripristinata per oltre il 90% e, per la fine di questo mese, è previsto il collaudo da parte del RINA con il conseguente rilascio del certificato provvisorio che consentirà all'impianto di tornare ad ospitare navi e di onorare l'appuntamento con il varo di una costruzione di Azimut Benetti previsto – salvo variazioni di programma – per il 7 Dicembre prossimo.

La lungamente attesa rimessa in esercizio dell'attività del bacino galleggiante livornese è senz'altro una buona notizia, non solo per la ripresa delle attività navalmeccaniche, ma, sopra tutto, perché significa la ripartenza della gara per l'assegnazione del complesso dei bacini livornesi che include anche il bacino in muratura, uno dei più grandi (mt 350 per quasi 60) dell'intero Mediterraneo e del mar Nero, lasciato colpevolmente quanto poco spiegabilmente deteriorare durante questi ultimi anni.

Tutti ricordiamo come lo scorso 11 Settembre, di fronte agli ultimi resti del relitto della nave Urania in fase finale di smantellamento, il presidente Corsini assicurò che al ripristino della funzionalità del bacino galleggiante avrebbe fatto immediatamente seguito la ripartenza del procedimento di gara interrotto tre anni fa a cominciare dall'invio, senza indugio, delle lettere di invito a partecipare ai concorrenti prequalificati.

Quello della ripartenza della gara per i bacini da carenaggio è un passaggio estremamente delicato intorno al quale non sono mancate le discussioni e sul quale, è indispensabile mantenere una vigile attenzione da parte di tutti.

E', infatti, assolutamente essenziale che la procedura – come già abbiamo avuto occasione di ricordare – venga riattivata esattamente dallo stesso punto e alle stesse identiche condizioni del momento in cui fu interrotta, senza che al bando di gara originario venga apportata alcuna interpolazione, modifica o "aggiornamento" di sorta poiché qualunque pur minimale variazione al testo depositato – come ben sanno i responsabili dell'AdSp – verrebbe a configurarsi come la stesura di un nuovo bando ed obbligherebbe a riavviare da capo l'intero iter procedurale.

Al punto in cui ci troviamo un'eventualità del genere dovrebbe essere impossibile o, almeno, molto improbabile; essa, infatti, sarebbe del tutto ingiustificabile poiché richiederebbe un tempo previsto ottimisticamente in almeno duecento giorni e avrebbe come conseguenza (o scopo?) quello di tradursi in un regalo per chi, per un motivo o per l'altro, fosse interessato a temporeggiare..

DARSENA TOSCANA

Sponda Est, il Tar dice sì al Tco Alt al siluro di Barbera-Palumbo

Respinto il ricorso contro l'ok all'assegnazione per far traslocare il terminal via dalla Calata Orlando liberando gli spazi da utilizzare per il porto passeggeri

IMOR

Il Tar ha respinto al mittente il siluro contro l'arrivo in Darsena Toscana (lato Sponda Est) del Terminal Calata Orlando, la società presieduta da Roberto Alberti. L'aveva scagliato la società Livorno Terminal Toscano (Ltt), nata per iniziativa dell'ex presidente di Interporto, Federico Barbera in alleanza con l'imprenditore Andrea Palumbo. La guerra a colpi di carte bollate era stata scatenata dopo che esattamente un anno fa, con una decisione del comitato di gestione, l'Avorio, guidata da Stefano Corsini aveva deciso di affidare al Tco quella banchina per la quale si era fatto avanti la società appena creata da Barbera.

L'aveva deciso per far decollare quel Prg che la stessa Avorio aveva messo nero su bianco: solo spostando il Tco via dalla Calata Orlando dov'è adesso, nel bel mezzo



Roberto Alberti



Federico Barbera



Stefano Corsini



Andrea Palumbo

del porto passeggeri, si può sperare di tradurre in concreto la mossa principale del nuovo assetto del porto: appunto, la creazione di un maxi polo traghetti e crociere fino all'Alto Fondale incluso.

Palazzo Rusciano, sede dell'Avorio, l'aveva fatto al termine di una lunga fase a bagnomaria con il susseguir-

Quell'area è un tassello fondamentale all'interno dei nuovi assetti del porto

si degli incarichi commissariati a Giuliano Gallanti di proroga in proroga, per il mancato avvio della riforma da parte del governo.

Questa sentenza dei giudici amministrativi è un passaggio tecnico giuridico che però ha riflessi rilevanti se guardato all'interno del puzzle di equilibri - relativi alle aree, ai

poteri, all'identikit operativo - del porto che verrà.

Non è in gioco solo il trasferimento di un terminal che si occupa di rinfuse solide tipo sabbie, feldspati e altri minerali industriali: materiali che Alberti ha sottolineato in passato essere «così indispensabili (perché materie prime per varie fabbriche toscane) e così "poveri" (da non sopportare e di esser sbarcati troppo lontano dalle industrie che li utilizzano). Non è in ballo solo la concessione nel cuore del porto (la Darsena Toscana). Stiamo parlando dell'ingranaggio che, insieme allo spostamento della Ctp dall'Alto Fondale, dovrebbe mettere in moto gli effetti della privatizzazione della società del porto passeggeri: a meno che non si voglia immaginare un improvviso dietrofront della cordata aggiudicataria (Onorato e Msc), liberando le banchine ora occupate si sgombrerebbe il campo anche dalla surreale "inclina" che sta caratterizzando la trasformazione del porto passeggeri, con i 91 milioni di investimenti rimasti finora nel limbo.

C'è anche dell'altro. La guerra al Tar riguarda un'area sulla sponda est che potrebbe raddoppiare l'importanza degli 81 mila metri quadri di Paduletta finora di proprietà Spile in affitto plurennale alla Ctp: si è fatto avanti Palumbo, ma a venderglieli non è Avorio bensì il Comune attraverso una "costola" di Spil. —

MAURO ZUCHELLI

Livorno, Pettorino ai corsisti delle Capitanerie di porto: "Metteteci il cuore e non abbiate paura"

LIVORNO - Il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, ammiraglio Giovanni Pettorino, in visita a Livorno presso la direzione marittima della Toscana.

Ricevuto dal direttore marittimo e comandante della Capitaneria di porto di Livorno, contrammiraglio Giuseppe Tarzia, ha incontrato tutto il personale della Guardia costiera labronica e tutti i comandanti degli uffici marittimi della regione. Pettorino ha espresso parole di apprezzamento per il lavoro svolto dagli uomini e donne della Guardia costiera in Toscana, soffermandosi, in particolare, sul grande impegno profuso per la tutela dell'ambiente marino-costiero, proprio di recente minacciato dall'inquinamento generato dalla collisione di due navi al largo della Corsica. Un impegno che, ha tenuto a precisare l'ammiraglio, *"grazie alla dedizione e alla professionalità messe in campo, ha consentito di difendere il nostro mare, e che è stato ampiamente riconosciuto dal Ministro dell'Ambiente e dalle Autorità francesi con le quali abbiamo cooperato"*.

Non sono mancate parole di elogio anche per i recenti provvedimenti ordinatori che hanno consentito a navi di maggiori dimensioni di scalare il porto di Livorno, anche in orario notturno, frutto di abile attività tecnica ed efficace sinergia con l'Autorità di Sistema Portuale e con i servizi tecnico-nautici. L'incremento dei traffici è stato definito segno tangibile di crescita che consente al porto di essere sempre più moderno, funzionale, competitivo, sicuro. Un concetto, quest'ultimo, ripreso anche nell'incontro con Stefano Corsini e Massimo Provinciali, presidente e segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale, con cui sono state approfondite le varie dinamiche portuali con particolare riferimento ai servizi tecnico-nautici.

È poi seguita una riunione con i titolari degli uffici ed i Capi Reparto della Capitaneria livornese i quali hanno avuto l'occasione di illustrare all'ammiraglio Pettorino le molteplici e più generali linee di attività condotte a favore degli interessi della collettività ed a tutela degli usi civili e produttivi del mare e dei porti. Per l'occasione della presenza a Livorno della trasmissione Rai **"LineaBlu"** per alcune riprese anche all'isola di Capraia, l'ammiraglio Pettorino ha potuto fare un consuntivo dell'attività della Guardia costiera nella quotidiana "missione" di salvaguardia dell'ambiente marino. La visita a Livorno è infine proseguita presso l'Accademia Navale per l'incontro con l'ammiraglio Pierpaolo Ribuffo che gli ha mostrato le strutture formative dell'Accademia, fra le quali particolare interesse ha destato il "simulatore di plancia", attrezzatura d'avanguardia per l'addestramento dei futuri Comandanti della navi della Marina Militare. Ne è seguito quindi l'incontro con gli allievi e gli ufficiali corsisti delle Capitanerie di porto cui ha nobilitato l'importanza di credere nel lavoro, nei valori e nelle tradizioni del Corpo salutandoli così: *"metteteci il cuore e non abbiate mai paura"*.

Crociere: Piombino e Portoferraio un trend di continua crescita nel 2018

La stagione crocieristica volge al termine ed è già tempo di bilanci. Da marzo ad oggi, le compagnie di navigazione che si sono alternate nei porti di Piombino e Portoferraio hanno portato in dote ai due scali 39.174 passeggeri.

Piombino ha confermato anche nel 2018 un trend di continua crescita che prosegue da ormai quattro anni, passando dai 2.480 crocieristi del 2015 ai 12.759 di quest'anno.

Nel 2018, rispetto ai risultati conseguiti nel 2017, il traffico crocieristico è più che raddoppiato sia nel numero di scali (da 4 ad 11) che nel numero di crocieristi (+116,4% la crescita in termini percentuali).

Rispetto al 2017 si è inoltre verificato un allungamento della stagione crocieristica, fattore sicuramente positivo, con ben quattro navi ad ottobre e una a marzo (lo scorso anno la stagione crocieristica era iniziata ad aprile e si era conclusa a settembre).

La media mensile dei crocieristi per singolo scalo è sempre risultata sopra le 1.000 unità (con la sola esclusione del mese di maggio) e la stazza media lorda delle navi è risultata superiore alle 40.000 tonnellate. Il mese di ottobre con una quota percentuale del 34% è stato il mese in cui si sono registrati le maggiori presenze.

A Portoferraio il traffico crocieristico è risultato invece in calo rispetto al 2017. Tra marzo e ottobre 26.415 passeggeri hanno affollato le banchine del principale porto elbano (-11,4% rispetto all'anno passato). Anche il numero di scali è stato minore rispetto all'anno passato: otto navi in meno, -7,1%.

In termini assoluti, lo scalo portuale di Portoferraio vanta però numeri di tutto rispetto con oltre 110 scali tra marzo e inizio novembre. Anche il numero dei crocieristi è stato tre volte superiore rispetto a quello di Piombino. Le navi che hanno scalato il porto elbano durante la stagione crocieristica sono peraltro più piccole rispetto a quelle accolte a Piombino: la stazza lorda media è risultata di 12.500 tonnellate.

«Con questi numeri – ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini – il porto di Piombino e quelli elbani costituiscono assieme a Livorno uno dei sistemi portuali più importanti a livello nazionale nel traffico dei traghetti e delle crociere. A Portoferraio l'obiettivo è quello di tornare a crescere grazie anche agli investimenti programmati dall'Adsp al fine di incrementare il livello qualitativo delle infrastrutture e dei servizi dedicate ai passeggeri e ai crocieristi».

AdSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale: di Majo audito in Commissione "Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti"

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – Nel corso dell'audizione presso la Commissione Consiliare Permanente "Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti" del Consiglio Regionale del Lazio, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha fatto una panoramica delle azioni e degli interventi realizzati dall'AdSP negli ultimi 2 anni e di quelli che verranno posti in essere nei prossimi anni alla luce, anche, del prestito di 195 milioni di euro recentemente concesso dalla BEI.

Il Presidente dell'AdSP ha, però, ritenuto doveroso iniziare il suo intervento illustrando la vicenda da alcuni giorni oggetto di molteplici discussioni e che sta allarmando i lavoratori della società CFFT ed alcune sigle sindacali, ovvero la questione dello sbarco di container reefer (contenenti soprattutto banane) presso la banchina pubblica numero 24.

A tale riguardo il Presidente di Majo ha ricordato che la settimana scorsa il TAR Lazio non ha accolto la richiesta di sospensione della società CFFT avverso l'ordinanza n.28 emessa dall'AdSP il 13 luglio u.s. con la quale è stato precisato che l'imbarco e lo sbarco di contenitori da parte di navi che effettuano servizi regolari ovvero di linea dovrà avvenire (fino a quando non verrà realizzata una banchina nell'area di cui alla Darsena Energetica Grandi Masse) unicamente presso la banchina 25 del Porto di Civitavecchia, la cui area è destinata, da piano regolatore portuale, per le operazioni portuali relative alla movimentazione e stoccaggio di contenitori (e data in concessione ad un terminalista). Il Presidente ha, altresì, ricordato che la predetta ordinanza è stata adottata a valle di un parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dello scorso marzo (pubblicato a maggio 2018) e di un parere consultivo di una Commissione Interistituzionale (composta da rappresentanti di tre AdSP, Autorità Marittima e Dogane) che ne ha declinato i contenuti in relazione al caso specifico della banchina 24, e dai quali è emerso, in particolare, che lo sbarco e l'imbarco di container può avvenire su tale banchina purché sia occasionale, mentre laddove dovesse avvenire in forma regolare (come il traffico settimanale che il vettore Maersk effettua per CFFT sulla banchina 24) dovrà essere svolto sulla banchina 25.

"Al fine di non pregiudicare un traffico così interessante ed in crescita come quello dei prodotti ortofrutticoli (che genera importanti ricadute occupazionali), questa AdSP – ha sottolineato il Presidente di Majo – ha ritenuto opportuno favorire un accordo tra il terminalista e l'operatore del magazzino della frutta". "I due operatori – ha continuato il Presidente dell'AdSP – hanno, così, raggiunto delle intese preliminari volte a creare forme di collaborazione che sono state, poi, ufficialmente comunicate a questa AdSP il 3 ottobre u.s. A seguito di tali comunicazioni l'Ente ha presentato in Comitato di Gestione una delibera (poi approvata) di accordo sostitutivo con la quale è stato individuato un percorso amministrativo volto, in particolare, a consentire la concreta ed efficace attuazione di una sinergica e positiva collaborazione tra due importanti operatori del porto". "E' giunta, quindi, inaspettata – ha precisato di Majo – la notizia dello spostamento della nave Maersk (che avrebbe dovuto portare alcuni container destinati al magazzino della frutta) dal porto di Civitavecchia a quello di Livorno. Era stato, infatti, già autorizzato, mercoledì 7 novembre, l'attracco della nave presso la banchina 25. Il repentino "cambio di rotta" non è, comunque, dipeso – è opportuno precisarlo – da ragioni tecniche ma probabilmente da ragioni commerciali rispetto alle quali questa AdSP farà un approfondimento con gli operatori coinvolti, invitandoli, ancora una volta, a raggiungere un'intesa basata sul rispetto del principio di leale concorrenza e ciò al fine, come precisato nell'ordinanza 28/2018, di ottimizzare l'utilizzo dell'intera infrastruttura portuale facente parte dell'area commerciale del porto a beneficio di un corretto ed armonioso sviluppo delle attività commerciali nel porto di Civitavecchia".

Il Presidente dell'AdSP ha, quindi, proceduto con l'illustrazione, lunga e dettagliata, degli interventi realizzati e di quelli da realizzare nei tre porti del network.

"Il progetto co-finanziato dalla BEI – ha sottolineato di Majo – consentirà di realizzare in una prima fase a Fiumicino una darsena pescherecci, mentre a Civitavecchia saranno completati importanti progetti infrastrutturali quali la darsena servizi e la darsena traghetti e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative

- segue

connessioni viabilistiche. Nei prossimi mesi sarà, anche, selezionata l'impresa che dovrà realizzare un nuovo pontile che permetterà di aumentare il potenziale nel traffico RO/RO e che beneficerà anche di un contributo dell'UE nell'ambito del programma CEF .

A Civitavecchia il porto del futuro sarà diviso, quindi, in 3 parti: a sud il porto storico con la marina da diporto; al centro le crociere, darsena traghetti e container; al nord le rinfuse e i prodotti energetici. Il nuovo assetto è contenuto nel Master Plan approvato in Comitato di Gestione il 26 ottobre scorso che fa una "fotografia" dello stato di fatto e programma le successive fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena infrastrutturazione del porto.

Per quanto riguarda la darsena energetica grandi masse, ritornata nella disponibilità dell'AdSP a seguito della decadenza della concessione demaniale rilasciata a Compagnia Porto di Civitavecchia S.p.A. il Presidente ha ribadito la necessità di creare un pontile petrolifero tale da consentire l'arrivo di navi con stazza più grande (bunkeraggio).

Il Presidente ha, poi, evidenziato l'importanza della realizzazione della connessione ferroviaria diretta all'interno del porto.

A questo punto l'avv. di Majo ha introdotto l'argomento della Zona Logistica Semplificata, importante strumento di sviluppo delle opportunità imprenditoriali connesse al ciclo della logistica e ha ringraziato la Regione, in particolare gli assessori Alessandri e Manzella, per la predisposizione della recente delibera della Giunta, con la quale si è dato avvio all'iter procedimentale della redazione del Piano di Sviluppo Strategico per l'istituzione della ZLS. "L'AdSP- ha ricordato l'avv. di Majo – ha fornito alla Regione tutto il supporto affinché venissero individuati gli obiettivi più importanti da raggiungere nell'elaborazione del Piano e la selezione delle aree da destinare alle ZLS. Già dalla scorsa primavera l'AdSP ha organizzato delle riunioni con le associazioni di categoria, imprenditori e ADR, per individuare quali misure di semplificazioni sono richieste per lo sviluppo dei tre porti del network laziale e delle loro aree retroportuali. "Lo sviluppo del porto di Civitavecchia – ha chiosato il Presidente dell'AdSP – deve trovare sfogo nel retroporto e in procedure snelle e non può prescindere dalla realizzazione di importanti infrastrutture di collegamento sia ferroviario che stradale, quali la Civitavecchia-Viterbo-Orte e la Civitavecchia-Capranica-Orte, nonché un collegamento ferroviario con Fiumicino (Civitavecchia – Maccarese)".

Per quanto riguarda Gaeta, il porto ha avuto un grande sviluppo da quando è stata istituita l'AdSP. "E' previsto – ha concluso il Presidente di Majo – il completamento del porto commerciale, con 80.000 mq in più di piazzali e sta crescendo anche il settore legato alle crociere. Inoltre, come per Civitavecchia, stiamo lavorando per il rilancio della cantieristica navale e stiamo analizzando le possibili ipotesi per la delocalizzazione del pontile ENI che insiste su un'area urbanizzata".

Civitavecchia: "discussioni allarmanti" sullo sbarco di banane

CIVITAVECCHIA – Nel corso dell'audizione alla Commissione consiliare permanente "Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti" del Consiglio Regionale del Lazio, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha fatto una panoramica delle azioni e degli interventi realizzati dall'AdSp negli ultimi due anni e di quelli che verranno posti in essere nei prossimi anni alla luce, anche, del prestito di 195 milioni di euro recentemente concesso dalla Bei.

Il presidente dell'AdSp ha, però, ritenuto doveroso iniziare il suo intervento illustrando la vicenda da alcuni giorni oggetto di molteplici discussioni e che sta allarmando i lavoratori della società "Cff" ed alcune sigle sindacali, ovvero la questione dello sbarco di container reefer (contenenti soprattutto banane) sulla banchina pubblica numero 24.

A tale riguardo il presidente di Majo ha ricordato che la settimana scorsa il Tar Lazio non ha accolto la richiesta di sospensiva della società "Cff" avverso l'ordinanza n. 28 emessa dall'AdSp il 13 Luglio scorso con la quale è stato precisato che l'imbarco e lo sbarco di contenitori da parte di navi che effettuano servizi regolari ovvero di linea, dovrà avvenire (fino a quando non verrà realizzata una banchina nell'area di cui alla darsena Energetica Grandi Masse) unicamente sulla banchina 25 del porto di Civitavecchia, la cui area è destinata, da piano regolatore portuale, per le operazioni portuali relative alla movimentazione e stoccaggio di contenitori (e data in concessione ad un terminalista).

Il presidente ha, altresì, ricordato che la predetta ordinanza è stata adottata a valle di un parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dello scorso Marzo (pubblicato a Maggio 2018) e di un parere consultivo di una Commissione Interistituzionale (composta da rappresentanti di tre AdSp, Autorità Marittima e Dogane) che ne ha declinato i contenuti in relazione al caso specifico della banchina 24, e dai quali è emerso, in particolare, che lo sbarco e l'imbarco di container può avvenire su tale banchina purchè sia occasionale, mentre laddove dovesse avvenire in forma regolare (come il traffico settimanale che il vettore Maersk effettua per "Cff" sulla banchina 24) dovrà essere svolto sulla banchina 25.

"Al fine di non pregiudicare un traffico così interessante ed in crescita come quello dei prodotti ortofrutticoli (che genera importanti ricadute occupazionali), questa AdSp – ha sottolineato il presidente di Majo – ha ritenuto opportuno favorire un accordo tra il terminalista e l'operatore del magazzino della frutta. I due operatori – ha continuato il presidente – hanno, così, raggiunto delle intese preliminari volte a creare forme di collaborazione che sono state, poi, ufficialmente comunicate a questa AdSp il 3 Ottobre scorso.

A seguito di tali comunicazioni l'Ente ha presentato in Comitato di gestione una delibera (poi approvata) di accordo sostitutivo con la quale è stato individuato un percorso amministrativo volto, in particolare, a consentire la concreta ed efficace attuazione di una sinergica e positiva collaborazione tra due importanti operatori del porto".

"E' giunta, quindi, inaspettata – ha precisato ancora di Majo – la notizia dello spostamento della nave Maersk (che avrebbe dovuto portare alcuni container destinati al magazzino della frutta) dal

- segue

porto di Civitavecchia a quello di Livorno. Era stato, infatti, già autorizzato, mercoledì 7 Novembre, l'attracco della nave alla banchina 25. Il repentino cambio di rotta non è, comunque, dipeso – è opportuno precisarlo – da ragioni tecniche ma probabilmente da ragioni commerciali rispetto alle quali questa AdSp farà un approfondimento con gli operatori coinvolti, invitandoli, ancora una volta, a raggiungere un'intesa basata sul rispetto del principio di leale concorrenza e ciò al fine, come precisato nell'ordinanza 28/2018, di ottimizzare l'utilizzo dell'intera infrastruttura portuale facente parte dell'area commerciale del porto a beneficio di un corretto ed armonioso sviluppo delle attività commerciali nel porto di Civitavecchia”.

Il Presidente dell'AdSp ha, quindi, proceduto con l'illustrazione, lunga e dettagliata, degli interventi realizzati e di quelli da realizzare nei tre porti del network.

“Il progetto co-finanziato dalla Bei – ha sottolineato di Majo – consentirà di realizzare in una prima fase a Fiumicino una darsena pescherecci, mentre a Civitavecchia saranno completati importanti progetti infrastrutturali quali la darsena servizi e la darsena traghetti e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche. Nei prossimi mesi sarà, anche, selezionata l'impresa che dovrà realizzare un nuovo pontile che permetterà di aumentare il potenziale nel traffico ro/ro e che beneficerà anche di un contributo della Ue nell'ambito del programma CEF.

A Civitavecchia il porto del futuro sarà diviso, quindi, in 3 parti: a sud il porto storico con la marina da diporto; al centro le crociere, darsena traghetti e container; al nord le rinfuse e i prodotti energetici. Il nuovo assetto è contenuto nel Master Plan approvato in Comitato di Gestione il 26 Ottobre scorso che fa una “fotografia” dello stato di fatto e programma le successive fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena infrastrutturazione dello scalo.

Per quanto riguarda la darsena energetica grandi masse, ritornata nella disponibilità dell'AdSp a seguito della decadenza della concessione demaniale rilasciata a Compagnia porto di Civitavecchia spa il presidente ha ribadito la necessità di creare un pontile petrolifero tale da consentire l'arrivo di navi con stazza più grande (bunkeraggio). Il presidente ha, poi, evidenziato l'importanza della realizzazione della connessione ferroviaria diretta all'interno del porto.

A questo punto di Majo ha introdotto l'argomento della Zona logistica semplificata (Zls), importante strumento di sviluppo delle opportunità imprenditoriali connesse al ciclo della logistica e ha ringraziato la Regione, in particolare gli assessori Alessandri e Manzella, per la predisposizione della recente delibera della Giunta, con la quale si è dato avvio all'iter procedimentale della redazione del Piano di sviluppo strategico per l'istituzione della Zls.

“L'AdSp- ha ricordato l'avv. di Majo – ha fornito alla Regione tutto il supporto affinché venissero individuati gli obiettivi più importanti da raggiungere nell'elaborazione del Piano e la selezione delle aree da destinare alle Zls. Già dalla scorsa primavera l'AdSp ha organizzato delle riunioni con le associazioni di categoria, imprenditori e ADR, per individuare quali misure di semplificazioni sono richieste per lo sviluppo dei tre porti del network laziale e delle loro aree retroportuali. “Lo sviluppo del porto di Civitavecchia – ha chiosato il presidente – deve trovare sfogo nel retroporto e in procedure snelle e non può prescindere dalla realizzazione di importanti infrastrutture di collegamento sia ferroviario che stradale, quali la Civitavecchia-Viterbo-Orte e la Civitavecchia-Capranica-Orte, nonché un collegamento ferroviario con Fiumicino (Civitavecchia – Maccarese)”. Per quanto riguarda Gaeta, il porto ha avuto un grande sviluppo da quando è stata istituita l'AdSp. “E' previsto – ha concluso di Majo – il completamento del porto commerciale, con 80mila mq. in più di piazzali e sta crescendo anche il settore legato alle crociere. Inoltre, come per Civitavecchia, stiamo lavorando per il rilancio della cantieristica navale e stiamo analizzando le possibili ipotesi per la delocalizzazione del pontile ENI che insiste su un'area urbanizzata”.

Confindustria Reggio Calabria evidenzia l'urgenza della nomina del presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nucera: tireremo fuori tutto il coraggio e la determinazione che servono per non assistere inermi al tramonto del sogno del porto

La situazione del porto di Gioia Tauro, la perdurante crisi dello scalo calabrese e la necessità di un impegno del governo per il rilancio del principale sistema economico della Calabria, in attesa dell'avvio della Zona Economica Speciale, sono stati i temi al centro di un incontro a Roma tra il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Giuseppe Nucera, e il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con delega alla portualità, Edoardo Rixi.

Nel corso della riunione il presidente degli industriali ha evidenziato «l'urgenza della nomina del presidente dell'Autorità Portuale che continua a essere commissariata. Ritengo - ha spiegato Nucera - che la mancanza di un management pubblico stabile per questa infrastruttura rappresenti un freno molto forte allo sviluppo dei traffici mercantili a Gioia Tauro».

Il presidente di Confindustria ha sottolineato anche le «numerose questioni che creano ostacoli alla crescita del porto, che oggi - ha rilevato - complessivamente continua a registrare saldi negativi in termini di volumi di traffico e, dunque, di valore aggiunto prodotto dal transhipment. Tutto questo - ha osservato Nucera - di fatto svilisce anche il concreto valore della pur corretta intuizione di istituire l'Agenzia per i lavoratori portuali».

Tra i problemi più urgenti da affrontare, Nucera ha menzionato anche «la sostanziale esclusione di Gioia dalla nuova Via della Seta, la concorrenza non di mercato di altri porti mediterranei, che solo in parte sarà compensata dalla ZES anche in termini di semplificazione amministrativa, e il pregiudizio diffuso. Nessun imprenditore - ha precisato - investirà fin quando Gioia Tauro sarà vista come terra di 'ndrangheta, laddove invece i dati evidenziano che le mafie agiscono in altri porti come conferma il più grande sequestro di eroina nella storia dei giorni scorsi al porto di Genova. È necessario - ha aggiunto Nucera - mettere in campo iniziative di comunicazione e marketing industriale, come stanno facendo Confindustria Reggio e Unindustria Calabria con il roadshow nelle sedi degli Industriali del nord Italia, illustrando le opportunità che la Calabria offre a favore di chi vuole investire».

Nucera ha condiviso con il viceministro Rixi la partecipazione di Confindustria al tavolo ministeriale su Gioia Tauro: «viene così colmato - ha osservato - un vulnus nella composizione di un organismo all'interno del quale è necessario ascoltare il punto di vista delle imprese. Assieme alle altre parti sociali - ha detto ancora Nucera - condividiamo l'unico obiettivo di fondo: far ripartire l'attività economica e, per questa via, il lavoro e l'occupazione nel porto e nel retroporto. Ci stiamo giocando una partita delicatissima, con il tessuto socio-produttivo del nostro territorio che rischia di rimanere stritolato nella contrapposizione tra interessi diversi che fanno capo a colossi internazionali del settore. Solo se riusciremo a lavorare tutti dalla stessa parte, conseguendo un obiettivo alla volta - ha concluso Nucera - eviteremo di fare la fine dell'unico vaso di terracotta in mezzo ai vasi di ferro di manzoniana memoria. Certamente noi imprenditori, e sono convinto che sono dello stesso avviso anche i sindacati e soprattutto i lavoratori, non faremo la fine di don Abbondio ma tireremo fuori tutto il coraggio e la determinazione che servono per non assistere inermi al tramonto del sogno del porto».

Il cantiere San Giorgio del porto nella lista eccellenze Ue

GENOVA – Il cantiere di riparazioni navali San Giorgio del porto, di proprietà della holding Gin, Genova industrie navali, con la partecipazione di tre soci Garrè, Bisagno e Negri, è stato inserito nella lista dei demolitori navali autorizzati dall'Unione europea in base alla Ship recycling regulation del 2013.

L'inserimento nella lista delle strutture abilitate ad effettuare attività di ship-recycling significa corrispondere agli standard ambientali e di sicurezza fissati a livello comunitario.

Il cantiere genovese dopo aver presentato la sua istanza alla Commissione europea, nello scorso Ottobre ha visto accogliere la propria richiesta e quindi l'inserimento nella lista dei cantieri autorizzati a livello comunitario.

Ad oggi il cantiere San Giorgio del porto è l'unico operatore italiano presente nell'elenco, altri impianti di riciclaggio di navi sono situati in Danimarca, Finlandia, Turchia e Stati Uniti.

Genova: dieci treni merci a settimana in più

GENOVA – Si potenziano i collegamenti ferroviari per le merci in transito fra il porto di Genova e i terminal di Rivalta Scrivia, Padova e Milano Smistamento, per riportare a pieno regime l'efficienza del porto genovese dopo i fatti di Agosto.

I nuovi servizi, come si legge sul [sito Fs](#), dedicati al trasporto ferroviario di container marittimi, sono operativi dalla scorsa settimana e gestiti da Mercitalia rail ([Polo Mercitalia](#)) per importanti clienti.

Si tratta, più nello specifico, di un totale di dieci treni merci aggiuntivi a settimana: sei fra Genova Vte (Voltri terminal Europa) e l'Interporto di Rivalta Scrivia (per Autosped), due fra Genova Vte e l'Interporto di Padova (per Logtainer) e due ulteriori treni a settimana fra Genova Vte e il terminal di Milano Smistamento (per Mercitalia Intermodal).

Il nuovo servizio è stato reso possibile grazie all'impegno di Rete ferroviaria italiana e Mercitalia rail al lavoro da metà Agosto per ripristinare la piena efficienza dell'infrastruttura ferroviaria e del traffico merci su ferro da e per Genova.

Il potenziamento dei collegamenti ferroviari merci si inquadra fra le azioni messe in campo dal Gruppo Fs italiane per aumentare l'offerta di trasporto su ferro da e per il porto di Genova e per contribuire a ridare impulso allo sviluppo economico e sostenibile del territorio ligure.

VERTENZA BERTOCCI

Vertice a Livorno Forse una soluzione con i progetti portuali

PIOMBINO

Azienda, sindacati e Comune convocati ieri mattina a Livorno dal consigliere del presidente della Regione, Gianfranco Simoncini, per un nuovo incontro sulla vertenza Bertocci Montaggi, a seguito della procedura di licenziamento di 15 lavoratori avviata dall'azienda. Per il Comune era presente il sindaco Massimo Giuliani il quale ha scelto di non andare a Roma, alla cerimonia per la candidatura di Piombino a Città dello Sport, per seguire direttamente la vicenda. Dopo i primi incontri del 24 ottobre scorso, durante i quali sindacati e azienda erano stati incontrati in due riunioni separate ed era stato chiesto all'azienda di ritirare la procedura di licenziamento, si è svolta quindi una nuova riunione, questa volta mettendo tutti insieme allo stesso tavolo. «Le cose non sono ferme ma procedono - ha detto



Un mezzo Bertocci al lavoro

il sindaco a conclusione dell'incontro - dobbiamo verificare la situazione dei progetti portuali in corso e infatti il prossimo incontro, che si svolgerà tra qualche giorno anche con l'Autorità portuale, servirà a mettere a fuoco meglio le possibilità di sviluppo in questo senso. Contemporaneamente, si auspica la concessione di un anno di Cassa integrazione. Il percorso non è quindi ancora delineato del tutto ma la volontà e gli indirizzi ci sono».

Informazioni Marittime

Napoli, Conateco prolunga gli orari del terminal

Decisione assunta per far fronte al picco di movimentazione dello scorso weekend. Il comunicato dei terminalista

Conateco prolunga nel porto di Napoli gli orari del terminal in considerazione della movimentazione notevole di questo weekend. «Durante questo fine settimana abbiamo registrato un notevole picco di carico in importazione e di conseguenza la prossima settimana prevediamo un altrettanto picco per il ritiro degli stessi, pertanto abbiamo organizzato un prolungamento orario delle rispettive attività di consegna», sottolinea il terminalista.

- Gate out per contenitori pieni import **orario prolungato fino alle 22 con fuori orario varco doganale fino alle 23**
- Gate in per contenitori pieni in export **invariato: chiusura ore 20.30**
- Gate out contenitori vuoti **invariato: chiusura ore 18.30**

L'economia del mare

Sponda est darsena Toscana Il tar respinge il ricorso Effetto domino per il porto

Via libera alla gestione Tco, può partire la programmazione



SVILUPPO
Il Tar ha bocciato il ricorso del Ltt sull'assegnazione della radice Est della Darsena Toscana alla Tco

E' ARRIVATA l'attesa sentenza del Tar Toscana sul ricorso presentato dal Livorno terminal toscano (Ltt) contro l'assegnazione al Tco della radice della sponda Est della Darsena Toscana: una sentenza che in chiave di diritto conferma la scelta dell'Autorità di sistema e respinge il ricorso. Tutelata dallo studio legale Luciano Capena e soci, con in aula l'avvocato Sara De Luca, la difesa del Tco e dell'azienda portuale ha ottenuto pieno riconoscimento, sbloccando così una concessione che apre la strada a tutta una serie di nuove iniziative sul porto.

Tra queste, il trasferimento del terminal calata Orlando, che 'libera' l'omonima calata per il nuovo comparto delle prodieri della Porto 2000; e che consente all'AdSP, grazie al perfezionamento della gara per la Porto 2000, di entrare nell'azionariato dell'interporto Vespucci con le risorse ottenute dalla gara per la Porto 2000.

Soddisfazione è stata espressa dal presidente dell'Autorità, Stefano Corsini. Che nel frattempo ha anche avviato il nuovo strumento di programmazione delle aree portuali voluti dalla riforma del sistema portuale. Nei prossimi

giorni saranno aperte anche consultazioni con le categorie operative, a partire da Asamar e Spedimar, allo scopo di confrontare gli elaborati della direzione programmazione di Claudio Vanni con le istanze degli agenti marittimi e degli spedizionieri, degli industriali e dei lavoratori portuali. Si spera di risolvere anche uno dei problemi più urgenti del porto, quello delle banchine e delle aree per i traffici ro/ro e ro/pax, che ha dato origine agli scontri fra armatori, Autorità marittima e l'Autorità portuale.

A.F.

IL RAPPORTO IN VISTA DEL 2020

Le alleanze tra armatori nel mirino Ocse

L'organismo dedicato ai trasporti chiede a Bruxelles di rivedere i meccanismi Antitrust: «Danneggiano la logistica»

Alberto Quarati / GENOVA

Il Forum internazionale dei trasporti, organismo (di cui fa parte anche l'Italia) in seno all'Ocse, ha chiesto alla Commissione europea «di valutare attentamente» l'estensione oltre la scadenza ad aprile 2020 del regolamento generale di Esenzione per categoria (Block Exemption) sugli accordi commerciali tra le compagnie di navigazione operative nel trasporto container.

Gli otto maggiori armatori del settore a livello globale oggi sono raggruppati in tre grandi alleanze: 2M, Ocean e The Alliance, che rappresentano circa l'80% di tutto il traffico container del mondo, e il 95% della capacità di stiva sulle rotte tra Asia e Occidente» cioè di gran lunga il maggior campo operativo dell'industria marittima.

L'Ocse è stato sollecitato a settembre dall'invito pubblico della Commissione europea a esprimere un parere, da parte

dei soggetti titolari, sulla modifica della normativa sui consorzi tra compagnie (le Conferenze, i vecchi cartelli tra gli armatori, sono stati aboliti in Europa quasi 10 anni fa).

L'attuale Block Exemption attuale permette, sotto determinate condizioni, alle compagnie con una quota di mercato combinata inferiore al 30% di poter stringere accordi per condividere i servizi di trasporto da vendere alla clientela, con alleanze rinnovabili ogni cinque anni.

Alleanze che secondo il rapporto dell'Ocse hanno permesso alle compagnie di alimentare il fenomeno del gigantismo navale, riducendo in effetti i costi del trasporto e dando una migliore copertura del servizio, ma generando anche fenomeni negativi sul resto della catena logistica: «Offerta commerciale meno differenziata, frequenze più basse nelle toccate tra porti, meno connessioni diretti tra gli scali, orari più

rigidi, maggiori tempi di attesa, costi di trasporto totali più elevati, incertezza nelle consegne, costi infrastrutturali a carico della collettività».

Dal World Shipping Council, la principale organizzazione degli armatori del settore container, rispondono che l'Ocse non ha capito come funziona la Block Exemption, che nei fatti sarebbe superata dai sistemi di auto-regolamentazione interni alle compagnie. Il Forum inoltre, a parere degli armatori, sbaglia obiettivo, perché nel suo rapporto non tiene conto degli accordi per la condivisione delle stive (Vessel Sharing Agreement), che possono ricadere nell'Esenzione prevista dal regolamento europeo.

In ogni caso l'Ocse non escluderebbe l'applicazione dei consorzi dopo il 2020, ma questi dovrebbero essere valutati «caso per caso, e con il parere di tutti i soggetti interessati nella catena logistica». —

© 2018 RASSEGNA STAMPA

Hapag-Lloyd, previsioni migliori per la fine dell'anno

Genova - Il gruppo armatoriale tedesco Hapag-Lloyd si aspetta un aumento del volume di carico trasportato nel 2018, mentre prevede una modesta crescita del valore delle rate di nolo, in grado però di generare un profitto operativo più alto di 12 punti percentuali rispetto all'anno scorso. La domanda sta crescendo – ha riferito il ceo della compagnia Rolf Habben Jansen – e la peak season sta dando buoni risultati, trainando così in positivo i numeri della compagnia tedesca. Inoltre il management della linea si aspetta che dalla sinergia con Uasc, in seguito alla fusione, ci possano essere ulteriori miglioramenti nell'operatività che dovrebbero portare ad un taglio dei costi. E i profitti operativi sono saliti a 212 milioni di euro, mentre l'anno scorso, nel periodo tra luglio e settembre, erano rimasti a 178 milioni di euro. Nei nove mesi sono arrivati a sfondare quota 300 milioni, contro i 268 del 2017. I volumi trasportati sono cresciuti del 26,6% a 8,9 milioni di teu nei nove mesi dell'anno. La peak season quest'anno è cominciata tra luglio e agosto e sta ancora fornendo volumi interessanti alle compagnie, mentre nel 2017 non era stato avvertito questo effetto prolungato. La maggiore preoccupazione, secondo sempre il ceo della compagnia, rimangono gli alti costi legati al carburante.

Rallenta traffico container nei porti Usa

WASHINGTON – Il traffico di contenitori importati attraverso i principali porti degli Stati Uniti, segna un rallentamento rispetto al picco che solitamente si registra prima delle festività. Anche se il volume resta su livelli insolitamente alti, grazie agli ordinativi effettuati dai commercianti prima dei degli aumenti delle tariffe doganali previsti da Gennaio.

E' quanto si legge nel rapporto mensile Global Port Tracker pubblicato dalla National Retail Federation e redatto dalla Hackett Associates.

"Di solito, le importazioni diminuiscono significativamente in questo periodo dell'anno, ma stiamo assistendo a numeri da record", ha detto il vicepresidente Nrf per la supply chain e la politica doganale Jonathan Gold. Egli ritiene che ciò sia dovuto in parte all'aumento della domanda dei consumatori in un periodo di crescita economica, ed in parte alla decisione dei negozianti di anticipare l'import di prodotti per evitare di pagare dazi maggiori.

"La guerra commerciale del presidente Trump con la Cina e la minaccia di tariffe doganali ancora più elevate nel 2019, hanno creato un mini-boom nelle importazioni e le imprese si sono affrettate a portare merci nel paese prima di questi aumenti", ha ribadito il fondatore di Hackett Associates, Ben Hackett.

Venendo alle statistiche del report, a Settembre, ultimo mese di cui sono disponibili dati definitivi, negli scali presi in esame sono stati movimentati 1,87 milioni di teu, in calo dell'1,3% rispetto ad Agosto, ma in aumento del 4,6% su base annua.

Per il mese di Ottobre è stato stimato un volume di 1,89 milioni di teu (+ 5,5% su base annua). A Novembre sono attesi 1,81 mln di teu (+ 2,8%), e Dicembre a 1,79 milioni, in crescita del 3,8%.

Nel primo semestre è stato raggiunto un volume di 10,3 milioni di teu, il 5,1% in più rispetto al primo semestre 2017. Mentre il dato complessivo per il 2018 dovrebbe raggiungere i 21,4 milioni di teu, con un incremento del 4,4% rispetto ai 20,5 milioni dello scorso anno.

A Gennaio 2019 è previsto un traffico di 1,81 milioni di teu, + 2,8% rispetto a Gennaio 2018: Febbraio a 1,7 mln (+ 0,4%) e Marzo a 1,59 mln (+ 3,3%).

Tornando agli effetti della politica protezionistica degli Stati Uniti, il rapporto mensile segnala che a Luglio le importazioni hanno stabilito il record mensile di 1,9 milioni di teu, prima dell'aumento del 10% dei dazi sulle merci cinesi per un valore di 200 miliardi di dollari, entrate in vigore a Settembre e programmate per salire al 25% a Gennaio.

Per basandosi su previsioni, il Global Port Tracker infine, sottolinea che i volumi attesi per Ottobre, Novembre e Dicembre saranno i più alti mai registrati per quei mesi. Prima di quest'anno, il risultato mensile più alto era stato di 1,83 milioni di teu, fissato ad Agosto 2017.