Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
20 NOVEMBRE 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **Porti Italiani volano a Singapore**
  (Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Seareporter, Primo Magazine)

Dai Porti:

Venezia:

"...la via della Seta impone un riequilibrio logistico..." (Port News)

Livorno:

"...Gara bacini ..." (Messaggero Marittimo)

Napoli:

"... traffico nei porti AdsP mar Tirreno centrale..."
(Corriere Marittimo, L'Informatore Navale, Ferpress, Seareporter)

Bari:

"...AdSP al LogiTrans di Istanbul..." (Primo Magazine, corriere Marittimo, Ferpress, Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...si rispetti l'accordo di programma quadro..."
(Messaggero Marittimo, Ansa)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Dazi e crisi politiche, le nuove barriere dello shipping

Geopolitica e shipping al centro del Forum organizzato ieri da Secolo XIX e MediTelegraph (foto Fometti). Dagli operatori le critiche sul mancato sostegno del governo sulle aziende presenti in Iran e sulle continue «incertezze finanziarie» che colpiscono il settore. Stati Uniti nel mirino: «Usano il petrolio come arma di pressione». QUARATI E GALLOTTI PAGINE 10 E 11

Il 5° Forum dello Shipping

Dazi e tensioni politiche lo shipping alle prese con le nuove barriere

Cosulich: «Dal governo nessuna protezione alle aziende presenti in Iran»
Per d'Amico il problema principale del settore rimane «l'incertezza finanziaria»

Alberto Quarati / GENOVA

Nuovi governi populisti, crescita demografica, guerra dei dazi tra Usa e Cina. Sono molti i muramenti geopolitici che influiranno in diversa misura sul mercato internazionale dello shipping, come ha spiegato Mark Lowe, direttore della società di consulenza Monact Risk Assessment Services, in occasione del quinto forum organizzato da *Il Secolo XIX/The MediTelegraph*, questa volta intitolato "Shipping e geopolitica, la spinta della tecnologia e il freno del proibizionismo".

L'argomento, introdotto da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e per l'occasione moderatore della tavola rotonda, è stato approfondito di fronte ai 350 presenti da Lowe, che ha parlato anche della recente reintroduzione delle sanzioni degli Stati Uniti nei confronti dell'Iran, Paese con cui l'Italia intrattiene storicamente saldi legami commerciali, oggi messi in discussione proprio dalla politica estera di Washington.

La sintesi più cruda è quella di Augusto Cosulich, amministratore delegato del gruppo

Fratelli Cosulich, storicamente una delle teste di ponte tra Italia e Teheran, che lamenta come il governo abbia «dato scarsissima protezione politica in questa vicenda, e accettando di subire l'effetto delle sanzioni imposte da un altro Paese, cioè gli Stati Uniti». L'imprenditore marittimo sottolinea il fatto che la parziale esenzione di Roma dalle sanzioni «è un contentino dato dagli americani in cambio dell'acquisto degli aerei da guerra F35» e sottolinea la violenza dell'operazione portata avanti dal presidente Usa Donald Trump, che in pratica non ha avuto bisogno di sedersi al tavolo con nessuno per mandare a monte le trattative internazionali raggiunte nel 2015, avendo dalla sua il solo ma minaccioso peso di una ritorsione commerciale da parte della prima potenza globale mondiale. Anche sulla Cina, di cui Cosulich è partner rappresentando da 35 anni la compagnia di navigazione statale Cosco, l'imprenditore sottolinea come quello di Pechino sia l'unico Paese in cui «i ricchi diventano più poveri e i poveri diventano più ricchi, in controtendenza con quello che accade in tutto il resto del mondo. Forse sarebbe il caso di chiedersi se quel modello di comunismo sia così sbagliato rispetto a quello europeo che scende in piazza e sceglie i governi populisti».

Il petrolio come strumento di minaccia e controllo del mercato da parte di Stati Uniti e Arabia Saudita, una Russia che mostra i muscoli sotto il profilo della politica ma che sconta forti difficoltà commerciali, il Brasile primo esportatore di carne halal che come prima mossa diplomatica del nuovo governo annuncia lo spostamento dell'ambasciata in Israele da Tel Aviv a Gerusalemme, l'ombra della guerra dei dazi e la sostanziale incapacità dell'Europa di toccare palla su questi temi.

In un contesto così avverso, spiega Cesare d'Amico, numero uno del gruppo d'Amico, una delle più grandi compagnie italiane ed europee, per l'armatore il motivo di maggiore destabilizzazione non è tanto la politica daziaria, perché la merce trova sempre la sua strada, quanto l'incertezza finanziaria, che può seriamente minare gli investimenti delle aziende del settore, sempre pesanti e sul lungo termine.

Sul fronte portuale, dice Francesco Mariani, segretario generale di Assoporti, l'Italia si trova nella sostanza schiacciata tra «due padroni», i grandi player e investitori internazionali, con una grande contraddizione: la presenza sul mercato di soggetti sempre più globali e il carattere invece fortemente nazionale della politica, che però non può lasciare sola i porti a dialogare «con questi due enormi mastodonti».

Sul fronte nazionale Mino Giachino, presidente della Saimare e ideatore della manifestazione Sì Tav di Torino, ha ricordato che proprio quella discesa in piazza, «un po' presa sottogamba a Genova, è in realtà importante anche per la città: perché un governo forte, alla luce di quei numeri (30 mila in corteo, 71 mila le petizioni a ieri mattina) è in grado di prendere qualunque decisione per le infrastrutture». —

Mark Lowe

Stati Uniti e Arabia Saudita utilizzano il petrolio come arma di pressione

Giachino: «Servono grandi infrastrutture, e Genova dovrebbe fare un po' di più»

Il Secolo XIX

La nuova tecnologia è sempre più vicina al mondo dei trasporti. Con qualche sorpresa

Il patto ancora da scrivere tra blockchain e logistica

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

È impossibile fermare le rivoluzioni tecnologiche. E la blockchain non fa eccezione. «Alla fine le innovazioni si impongono comunque: è bene prepararsi e capire che ruolo possono giocare i diversi operatori» spiega Paolo Guglielminetti, partner di Pwc. In fondo l'obiettivo di rendere più sicura, efficiente e veloce la transazione - o lo scambio di documenti vitali per il viaggio della merce - è un obiettivo condiviso. La blockchain è lo strumento più richiesto dal settore, quasi di moda. Guglielminetti spiega che però esistono anche criticità come la «scarsa maturità digitale» e il «rischio di oligopolio», ma per Pwc il bicchiere è comunque mezzo pieno. «La spinta mediatica è però andata molto avanti, quasi come se la tecnologia fosse già pronta. Ma quello che cerchiamo di studiare è: cosa possiamo realmente fare, senza farci ingannare?» È l'approccio di Massimo Maresca, docente di software platforms all'Università di Genova. «Identificazione e certificazione sono due punti fondamentali - risponde il presidente di Hub telematica Giorgio Cavo - E se la blockchain è un *brand* che vende e che serve per "fare sistema", allora ben venga». La transazione sicura come mezzo e non come fine, quasi a smuovere le barriere anche culturali che impediscono agli operatori di condividere le informazioni e quindi non permettono di fare sistema. «La blockchain dovrà essere pubblico/privata - spiega Nicola Bassi, responsabile area nuovi servizi Uirnet - Ci sono ambiti di applicazione di interesse pubblico che prevedono utilizzo e certificazione tra privati che hanno effetto normativo. Pensiamo a Sistri che pure aveva problemi tecnici: era una tracciabilità di scambi tra privati che aveva però implicazioni pubbliche». Le tecnologia potrebbe portare una rivoluzione sul fronte occupazionale. Non è detto in senso negativo: «C'è spesso un'eccessiva euforia e ad oggi sono pochi a lavorare con questi sistemi: si tratta soprattutto di grandi compagnie. Il nostro lavoro cambierà, bisogna capire come, ma esistono anche opportunità» spiega Pietro Abbona, del gruppo giovani di Assagenti che domani affronterà la rivoluzione tecnologica in un seminario con i colleghi di categoria. «Abbiamo già casi concreti: come quello sulla tracciabilità della filiera vitivinicola: è un caso unico al mondo» dice Giuseppe Bertone, responsabile della struttura distributed ledger technology di Almaviva. «La blockchain non può essere chiusa: ti permette di fare business con persone di cui non ti fidi» ha concluso Daniele Mazzei, cto di Things on Internet. —

L'intervento di Paolo Guglielminetti, partner di PwC

Il governatore Giovanni Toti con il parlamentare Roberto Cassinelli

Barbara Poli, Ugo Salerno, Enrico Picasso e Andrea Manchelli

Merlo: «Un errore l'accordo tra i cinesi e la Fincantieri»

«L'Europa ha permesso il trasferimento di una delle ultime conoscenze appannaggio del Vecchio Continente al Far East»

GENOVA

Il conflitto sui dazi tra Europa e Stati Uniti è anche, nota Marco Padovan, fondatore dello studio legale Padovan, un'azione di Washington per bloccare l'avanzata della nuova Via della Seta, che per produrre i suoi effetti ha bisogno dell'accordo dei Paesi che deve attraversare: le imprese italiane ed europee si trovano così divise, a dover scegliere tra due polarità, Cina da una parte e Stati Uniti dall'altra, «propendendo quasi sempre per questi ultimi».

Ma nel nuovo mondo delle barriere, in realtà non ci sono buoni e cattivi: le mosse sullo scacchiere sono sempre violente, e possono rappresentare opportunità ma anche fortissimi rischi. Nello shipping, sottolinea Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, c'è un tema che tocca da vicino Genova, e cioè la cessione di conoscenze determinata dall'accordo Fincantieri-Csse-Carnival: «Pechino - spiega Merlo - annuncia di voler costruire 15-20 navi da crociera l'anno: il pericolo di creare una sovracapacità nel settore delle navi da crociera è evidente, e questo si è determinato perché l'Europa ha permesso un trasferimento di una delle ultime conoscenze appannaggio del Vecchio Continente alla Cina, con il rischio concreto che questo abbia serie conseguenze sull'industria italiana, compreso il cantiere di Sestri Ponente qui a Genova». Anche Merlo sottolinea la necessità da parte dei governi di trovare un maggiore livello di interlocuzione con le realtà internazionali, sia private che pubbliche: «Il ministero dei Trasporti, a mio avviso, dovrebbe sul fronte delle relazioni internazionali migliorare i suoi rapporti con gli altri dicasteri che toccano questi aspetti: oltre ovviamente al ministero degli Esteri, anche quello dello Sviluppo economico».

L'intera videoregistrazione del Forum è disponibile sul sito www.themeditelegraph.it. —

A. QUA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Edoardo Rixi, Franco Mariani e Luigi Merlo FORNETTI

Porti italiani volano a Singapore col Propeller

Seconda missione con 40 delegati tra operatori e istituzioni, tra cui 6 presidenti dei porti e diversi funzionari

Si terrà a Singapore, dal 20 al 23 novembre, la seconda missione in Asia dell'International Propeller Clubs alla quale parteciperanno 40 delegati da tutt'Italia, fra cui i rappresentanti di 9 autorità di sistema portuale.
Quest'anno, oltre la consueta conferenza (giovedì 22 novembre) - organizzata con la partnership scientifica di SRM e in collaborazione con la National Universiy of Singapore, che avrà come titolo "L'Iniziativa Belt & Road: una visione del Cluster Marittimo italiano e di Singapore" con un panel di assoluto livello (allegato programma) - vi sarà anche un workshop per presentare agli stakeholder di Singapore le "Eccellenze del Sistema Logistico Italiano del Nord Ovest (venerdì 23 novembre) a cura di Alsea e Spediporto.
Singapore è la seconda economia al mondo, un centro finanziario e logistico internazionale e sede di uno dei porti primo al mondo per il transhipment (28,4 milioni di TEU nel 2017) e bunkering (50,6 milioni di tonnellate), il secondo al mondo per traffico di container (33,7 milioni di TEU), e il quinto per le merci, con un traffico di 626 milioni di tonnellate. A partire dal 2016, PSA ha iniziato a trasferire le operazioni dai terminal della città al nuovo Pasir Panjang Terminal ed ha in progetto la realizzazione del terminal di Tuas che prevede 4 fasi dal 2021 al 2040 e, una volta completato, avrà una capacità di 65 milioni di TEU (l'85% in più rispetto a oggi) estendendosi lungo 1,400 ettari (fonte SRM 2017).
«Il centro delle attività economiche e finanziare mondiali si è spostato in Asia e dopo la missione di Hong Kong avremo modo di conoscere più nel dettaglio l'ecosistema di Singapore con numerosi momenti di confronto e di presentarci come sistema», commenta **Umberto Masucci**, presidente del The International Propeller Clubs.
«Illustreremo le nostre best practices – continua - ai principali stakeholders per sviluppare relazioni di business e trarre spunti utili per i nostri porti e il nostro sistema logistico, nel quale l'Autorità portuale di Singapore ha già dimostrato di puntare con gli investimenti nei porti di Genova e Venezia.
Tra gli altri, parteciperanno: **Paolo Emilio Signorini**, presidente Adsp Liguria Occidentale; **Carla Roncallo**, presidente Adsp Liguria orientale; **Stefano Corsini** (presidente Adsp Alto Tirreno; **Pietro Spirito** e **Francesco Messineo**, presidente e segretario Adsp Tirreno Centrale; **Pino Musolino**, presidente Adsp Adriatico settentrionale; **Massimo Deiana** e Natale Dittel, presidente e segretario Adsp Sardegna; **Fulvio De Blasio**, segretario generale Adsp Ionio; **Alberto Squarzina**(rappresentante Adsp Adriatico centro settentrionale); **Maurizio d'Amico**, rappresentante Adsp Tirreno Centro Settentrionale e segretario generale Advisory Board World Free & Special Economic Zones Federation.

Il programma della missione

Incontro di una delegazione (Umberto Masucci, Alessandro Panaro, Head Maritime and Mediterranean Economy SRM e i Prof. Massimo Deiana, Università di Cagliari, Francesco Calza, Università Parthenope, e Greta Tellarini, Università di Bologna) con il Prof. Chye Tan, Presidente dell'Università Nazionale di Singapore

Conferenza "L'Iniziativa Belt & Road: una visione del Cluster Marittimo italiano e di Singapore" organizzata in collaborazione con la National University of Singapore presso la sede dell'Ateneo e con la partnership scientifica di SRM | Il programma

Incontro con Andrew Tan, Ceo MPA (Maritime & Port Authority of Singapore), e Chong Meg Tan, Group Executive Officer PSA e visita al Pasir Panjag Terminal di Singapore. La giornata terminerà con una cena con l'Ambasciatore Italiano S.E. Raffaele Langella, al YAN, National Gallery Singapore, offerta da Banchero Costa

"Business breakfast" presso Tower Club Singapore organizzata da Banca Intesa Sanpaolo con Megraj Shah, General Manager Intesa Sanpaolo Singapore Branch e Massimo De Andreis, DG SRM, seguita dalla visita alla Singapore Exchange e l'incontro con Chew Sutat, Executive Vice President e Head of Equities. La giornata di giovedì proseguirà con i meeting con Simon Neo, Direttore Regionale per l'Asia della International Bunker Industry Association, Esben Poulsenn e Michael Phoon, Presidente e Direttore Esecutivo della Singapore Shipping Association e Kenneth CHIA, Direttore Esecutivo della Singapore Maritime Foundation. Alle 19.00 si terrà un Cocktail presso la residenza dell'Ambasciatore Raffaele Langella a Cornwall Gardens

Incontro presso il Tower Club con la Camera di Commercio Internazionale di Singapore e la Camera di Commercio Italiana a Singapore e presentazione ""ITALIAN LOGISTICS AND SHIPPING - Focus on the North West Italy Logistics system" con gli interventi di Riccardo Fuochi,

Vicepresidente del Propeller Nazionale e Presidente della Commissione Internazionale Alsea), Gilberto Danesi (Amministratore Delegato di PSA Voltri Terminal Europa), Alessando Pitto (Presidente Spediporto Genova), Alberto Banchero (Presidente Assagenti Genova), Carla Roncallo, (Presidente Adsp del Mar Ligure Orientale) e conclusioni di Paolo Emilio Signorini (Presidente Adsp del Mar Ligure Occidentale) e Umberto Masucci, cui seguirà un buffet offerto da Logwin.

Belt & Road Initiative:una visione dai cluster marittimi italiani e di Singapore,organizzata da The International Propeller Clubs in collaborazione con Università Nazionale di Singapore e la partnership scientifica di SRM

Singapore, 21 novembre 2018 - Innovation 4.0, 3 Research Link # 01-03, Seminar Room, National University of Singapore 21, Lower Kent Ridge Road Singapore S117602
09,00 – INTRODUZIONE
Andrew LIM, Centro per gli studi marittimi del NUS, direttore
Umberto MASUCCI, Presidente, The International Propeller Clubs, Italia
09,30 – Iniziativa BELT & ROAD (15 minuti per il discorso)
Oratore principale:
Belt & Road: una prospettiva economica in Estremo Oriente: focus Singapore
Yan XIANKAI, Presidente di Unimex Forum, Singapore
Belt & Road: una prospettiva economica sul Mediterraneo
Alessandro PANARO, Responsabile del Dipartimento Marittimo, SRM (Intesa Sanpaolo Banking Group)
10,00 – 1a sessione: The Opinion Leaders – Belt & Road Initiative come un'opportunità per la crescita economica e marittima
Moderatori congiunti:
Riccardo FUOCHI, Vicepresidente nazionale The International Propeller Clubs, Italia
Andrew LIM, Centro per gli studi marittimi del NUS, direttore
La visione di Maritime Cluster & Ports italiani (10 minuti per il discorso)
Maurizio D'AMICO, Autorità Portuale del Nord Tirreno Civitavecchia Roma
Andrea MORANDI, Presidente delle Agenzie marittime e agenti per le regioni Marche e Abruzzo e Presidente della Gioventù Italia
Alessandro PITTO, Presidente SPEDIPORTO (Associazione Spedizionieri di Genova)
Pietro SPIRITO, Presidente Autorità Centrale Portuale Tirrenica (Napoli e Salerno)
La visione del Singapore Maritime Cluster (10 minuti per il discorso)
Ding WENJING, rappresentante degli armatori di Singapore
Quah LEY HOON, amministratore delegato di MPA
11.20 / 11,40 INTERRUZIONE DEL TÈ
11,40 – Seconda sessione: i nuovi modelli di porta e le previsioni sui porti e le tendenze di spedizione (10
minuti per il discorso)
Moderatori congiunti:
Vito TOTORIZZO, Vice Presidente Propeller Club Porto di Bari
Yan XIANKAI, Presidente di Unimex Forum, Singapore
Altoparlanti italiani (10 minuti per il parlato)
Stefano CORSINI, Presidente Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno / Piombino)

Fulvio Lino DI BLASIO, Segretario Generale dell'Autorità portuale del Mar Ionio (Taranto)
Carla RONCALLO, Presidente Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia / Marina di Carrara)
Relatori di Singapore (10 minuti per il discorso)
Andrew LIM, direttore del Center for Maritime Studies, NUS
Quah LEY HOON, amministratore delegato di MPA, Singapore
Huang QINGBO, professore dell'università marittima di Dalian, Cina
13.00 – Conclusioni

Messaggero Marittimo

Missione a Singapore del Propeller Clubs

Belt & Road Initiative al centro dei lavori

GENOVA – Da domani al 23 Novembre, si terrà a Singapore, la seconda missione in Asia dell' International Propeller Clubs alla quale parteciperanno 40 delegati da tutt'Italia, fra cui i rappresentanti di nove Autorità di Sistema portuale.

Singapore è la seconda economia al mondo, un centro finanziario e logistico internazionale di assoluto livello e sede di uno dei porti leader a livello globale. Il porto di Singapore è il primo al mondo per il transhipment (28,4 milioni di teu) e bunkering (50,6 milioni di tonnellate), il secondo al mondo per traffico di containers (33,7 milioni di teu), e il quinto per le merci, con un traffico di 626 milioni di tonnellate.
A partire dal 2016, PSA ha iniziato a trasferire le operazioni dai terminal della città al nuovo Pasir Panjang Terminal ed ha in progetto la realizzazione del terminal di Tuas, prevista in quattro fasi dal 2021 al 2040 e, una volta completato, avrà una capacità di 65 mln di teu (+ 85% rispetto ad oggi) estendendosi lungo 1.400 ettari.

Domani è in programma l'incontro di una delegazione (Umberto Masucci, Alessandro Panaro, Head Maritime and Mediterranean Economy SRM e i prof. Massimo Deiana, Università di Cagliari, Francesco Calza, Università Parthenope, e Greta Tellarini, Università di Bologna) con il prof. Chye Tan, presidente dell'Università Nazionale di Singapore.

Mercoledì 21 Novembre si terrà la conferenza "L'Iniziativa Belt & Road: una visione del Cluster Marittimo italiano e di Singapore" organizzata in collaborazione con la National University of Singapore presso la sede dell'Ateneo e con la partnership scientifica di SRM.

Umberto Masucci, presidente di The International Propeller Clubs, ha dichiarato: "Come ben sappiamo, il centro delle attività economiche e finanziare mondiali si è spostato in Asia e dopo la missione di Hong Kong, avremo modo di conoscere più nel dettaglio l'ecosistema di Singapore con numerosi momenti di confronto e di presentarci come sistema. Illustreremo le nostre best practices ai principali stakeholders per sviluppare relazioni di business e trarre spunti utili per i nostri porti e il nostro sistema logistico, nel quale l'Autorità portuale di Singapore ha già dimostrato di puntare con gli investimenti nei porti di Genova e Venezia. Per questo, sono particolarmente orgoglioso che parteciperanno alla missione, oltre a numerosi imprenditori e esponenti del mondo associativo del nostro settore, i rappresentanti di nove AdSp".

Le nove AdSp che partecipano a questa missione sono rappresentate dai presidenti Paolo Emilio Signorini, Carla Roncallo, Stefano Corsini che ha definito questo viaggio "una importante presa di contatto e un momento di confronto per trarre spunti utili per i porti del nostro sistema", Pietro Spirito insieme al segretario generale Francesco Messineo, Pino Musolino, Massimo Deiana anche lui con il segretario generale Natale Dittel. Presenti, inoltre, Fulvio De Blasio, segretario generale dell'AdSp del Mar Ionio; Alberto Squarzina, rappresentante dell'AdSp del Mar Adriatico centro settentrionale e Maurizio d'Amico per conto dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale oltre che segretario generale dell'Advisory Board di The World Free & Special Economic Zones Federation.

Nella giornata conclusiva di venerdì 23 Novembre è in programma al Tower Club, un incontro con la Camera di Commercio Internazionale di Singapore e la Camera di Commercio Italiana a Singapore e presentazione di "Italian logistics and shipping – Focus on the North West Italy Logistics system" con gli interventi di Riccardo Fuochi, vicepresidente del Propeller Nazionale e presidente della Commissione Internazionale Alsea), Gilberto Danesi (amministratore delegato di PSA Voltri Terminal Europa), Alessando Pitto (presidente Spediporto Genova), Alberto Banchero (presidente Assagenti Genova), Carla Roncallo, (presidente Adsp del Mar Ligure orientale) e conclusioni di Paolo Emilio Signorini (presidente Adsp del Mar Ligure occidentale) e Umberto Masucci.

Missione a Singapore dal 20 al 23 Novembre 2018

Genova, 19 novembre 2018 – Si terrà a Singapore, dal 20 al 23 novembre, la seconda missione in Asia del The International Propeller Clubs alla quale parteciperanno 40 delegati da tutt'Italia, fra cui i rappresentanti di 9 Autorità di Sistema Portuale. Singapore è la seconda economia al mondo, un centro finanziario e logistico internazionale di assoluto livello e sede di uno dei porti leader a livello globale. Il Porto di Singapore è il primo al mondo per il transhipment (28,4 milioni di TEUS) e bunkering (50,6 milioni di tonnellate), il secondo al mondo per traffico di Containers (33,7 milioni di TEUS), e il quinto per le merci, con un traffico di 626 milioni di tonnellate. A partire dal 2016, PSA ha iniziato a trasferire le operazioni dai terminal della città al nuovo Pasir Panjang Terminal ed ha in progetto la realizzazione del Terminal di Tuas che prevede 4 fasi dal 2021 al 2040 e, una volta completato, avrà una capacità di 65mln di TEUS (+85%rispetto ad oggi) estendendosi lungo 1.400 ettari (fonte SRM 2017).
Quest'anno, oltre la consueta Conferenza (giovedì 22 novembre), organizzata con la partnership scientifica di SRM e in collaborazione con la National Universiy of Singapore, che avrà come titolo "L'Iniziativa Belt & Road: una visione del Cluster Marittimo italiano e di Singapore" con un panel di assoluto livello (allegato programma), vi sarà anche un workshop per presentare agli stakeholder di Singapore le "Eccellenze del Sistema Logistico Italiano del Nord Ovest (venerdì 23 novembre) a cura di Alsea e Spediporto
Umberto Masucci, Presidente del The International Propeller Clubs, ha dichiarato:
"Come ben sappiamo, il centro delle attività economiche e finanziare mondiali si è spostato in Asia e dopo la missione di Hong Kong, avremo modo di conoscere più nel dettaglio l'ecosistema di Singapore con numerosi momenti di confronto e di presentarci come sistema. Illustreremo le nostre best practices ai principali stakeholders per sviluppare relazioni di business e trarre spunti utili per i nostri porti e il nostro sistema logistico, nel quale l'Autorità portuale di Singapore ha già dimostrato di puntare con gli investimenti nei porti di Genova e Venezia. Per questo, sono particolarmente orgoglioso che parteciperanno alla missione, oltre a numerosi imprenditori e esponenti del mondo associativo del nostro settore, i rappresentanti di 9 Autorità di Sistema Portuale fra cui Paolo Emilio Signorini (Presidente Adsp del Mar Ligure Occidentale), Carla Roncallo (Presidente Adsp del Mar Ligure Orientale), Stefano Corsini (Presidente Adsp dell'Alto Tirreno) Pietro Spirito e Francesco Messineo (Presidente e Segretario dell'Adsp Portuale del Mar Tirreno Centrale), Pino Musolino (Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale), Massimo Deiana e Natale Dittel (Presidente e Segretario ADSP del Mare di Sardegna), Fulvio De Blasio (Segretario generale dell'AdSP del Mar Ionio),Alberto Squarzina (rappresentante dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale) e Maurizio d'Amico (rappresentante dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e Segretario Generale dell'Advisory Board di The World Free & Special Economic Zones Federation").
Questo il programma integrale della missione:
Martedì 20 novembre, ore 15.00 – Incontro di una delegazione (Umberto Masucci, Alessandro Panaro, Head Maritime and Mediterranean Economy SRM e i Prof. Massimo Deiana, Università di Cagliari, Francesco Calza, Università Parthenope, e Greta Tellarini, Università di Bologna) con il Prof. Chye Tan, Presidente dell'Università Nazionale di Singapore

Martedì 20 novembre, ore 20.00 – Welcome Dinner
Mercoledì 21 novembre, ore 09.00 – Conferenza "L'Iniziativa Belt & Road: una visione del Cluster Marittimo italiano e di Singapore" organizzata in collaborazione con la National University of Singapore presso la sede dell'Ateneo e con la partnership scientifica di SRM
Mercoledì 21 novembre dalle 14.30 – Incontro con Andrew Tan, Ceo MPA (Maritime & Port Authority of Singapore), e Chong Meg Tan, Group Executive Officer PSA e visita al Pasir Panjag Terminal di Singapore. La giornata terminerà con una cena con l'Ambasciatore Italiano S.E. Raffaele Langella, al YAN, National Gallery Singapore, offerta da Banchero Costa
Giovedì 22 novembre dalle 8.00 – "Business breakfast" presso Tower Club Singapore organizzata da Banca Intesa Sanpaolo con Megraj Shah, General Manager Intesa Sanpaolo Singapore Branch e Massimo De Andreis, DG SRM, seguita dalla visita alla Singapore Exchange e l'incontro con Chew Sutat, Executive Vice President e Head of Equities. La giornata di giovedì proseguirà con i meeting con Simon Neo, Direttore Regionale per l'Asia della International Bunker Industry Association, Esben Poulsenn e Michael Phoon, Presidente e Direttore Esecutivo della Singapore Shipping Association e Kenneth CHIA, Direttore Esecutivo della Singapore Maritime Foundation. Alle 19.00 si terrà un Cocktail presso la residenza dell'Ambasciatore Raffaele Langella a Cornwall Gardens
Venerdì 23 novembre dalle 10.00 – Incontro presso il Tower Club con la Camera di Commercio Internazionale di Singapore e la Camera di Commercio Italiana a Singapore e presentazione ""ITALIAN LOGISTICS AND SHIPPING - Focus on the North West Italy Logistics system" con gli interventi di Riccardo Fuochi, Vicepresidente del Propeller Nazionale e Presidente della Commissione Internazionale Alsea), Gilberto Danesi (Amministratore Delegato di PSA Voltri Terminal Europa), Alessando Pitto (Presidente Spediporto Genova), Alberto Banchero (Presidente Assagenti Genova), Carla Roncallo, (Presidente Adsp del Mar Ligure Orientale) e conclusioni di Paolo Emilio Signorini (Presidente Adsp del Mar Ligure Occidentale) e Umberto Masucci, cui seguirà un buffet offerto da Logwin.

Missione a Singapore del The International Propeller Clubs

20 novembre 2018 - Si terrà a Singapore, dal 20 al 23 novembre, la seconda missione in Asia del The International Propeller Clubs alla quale parteciperanno 40 delegati da tutt'Italia, fra cui i rappresentanti di 9 Autorità di Sistema Portuale. Singapore è la seconda economia al mondo, un centro finanziario e logistico internazionale di assoluto livello e sede di uno dei porti leader a livello globale. Il Porto di Singapore è il primo al mondo per il transhipment (28,4 milioni di TEUS) e bunkering (50,6 milioni di tonnellate), il secondo al mondo per traffico di Containers (33,7 milioni di TEUS), e il quinto per le merci, con un traffico di 626 milioni di tonnellate.

A partire dal 2016, PSA ha iniziato a trasferire le operazioni dai terminal della città al nuovo Pasir Panjang Terminal ed ha in progetto la realizzazione del Terminal di Tuas che prevede 4 fasi dal 2021 al 2040 e, una volta completato, avrà una capacità di 65mln di TEUS (+85%rispetto ad oggi) estendendosi lungo 1.400 ettari (fonte SRM 2017). Quest'anno, oltre la consueta Conferenza (giovedì 22 novembre), organizzata con la partnership scientifica di SRM e in collaborazione con la National Universiy of Singapore, che avrà come titolo "L'Iniziativa Belt & Road: una visione del Cluster Marittimo italiano e di Singapore" con un panel di assoluto livello (allegato programma), vi sarà anche un workshop per presentare agli stakeholder di Singapore le "Eccellenze del Sistema Logistico Italiano del Nord Ovest (venerdì 23 novembre) a cura di Alsea e Spediporto Umberto Masucci, Presidente del The International Propeller Clubs, ha dichiarato:

"Come ben sappiamo, il centro delle attività economiche e finanziarie mondiali si è spostato in Asia e dopo la missione di Hong Kong, avremo modo di conoscere più nel dettaglio l'ecosistema di Singapore con numerosi momenti di confronto e di presentarci come sistema. Illustreremo le nostre best practices ai principali stakeholders per sviluppare relazioni di business e trarre spunti utili per i nostri porti e il nostro sistema logistico, nel quale l'Autorità portuale di Singapore ha già dimostrato di puntare con gli investimenti nei porti di Genova e Venezia. Per questo, sono particolarmente orgoglioso che parteciperanno alla missione, oltre a numerosi imprenditori e esponenti del mondo associativo del nostro settore, i rappresentanti di 9 Autorità di Sistema Portuale fra cui Paolo Emilio Signorini (Presidente Adsp del Mar Ligure Occidentale), Carla Roncallo (Presidente Adsp del Mar Ligure Orientale), Stefano Corsini (Presidente Adsp dell'Alto Tirreno) Pietro Spirito e Francesco Messineo (Presidente e Segretario dell'Adsp Portuale del Mar Tirreno Centrale), Pino Musolino (Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico

Settentrionale), Massimo Deiana e Natale Dittel (Presidente e Segretario ADSP del Mare di Sardegna), Fulvio De Blasio (Segretario generale dell'AdSP del Mar Ionio),Alberto Squarzina (rappresentante dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale) e Maurizio d'Amico (rappresentante dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e Segretario Generale dell'Advisory Board di The World Free & Special Economic Zones Federation)".

Intervento al China International Import Expo

La Via della Seta impone un riequilibrio logistico a livello europeo

di Pino Musolino

Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale

Scorrendo il Rapporto Annuale 2018 della Fondazione Italia-Cina scopriamo che il nostro *export* in quel mercato ha superato per la prima volta i 20 miliardi di dollari (+22%), realizzando così la miglior crescita di un Paese UE in Cina. Poiché il nostro *import* è pari a 29,28 miliardi di dollari (+10,24%, record dal 2011), l'interscambio tra i due Paesi è dunque pari a 49,79 miliardi (+14,79%, record dal 2011).

In questo contesto, la strategia della "Nuova Via della Seta" rappresenta una opportunità storica per l'Europa e per i porti italiani. L'iniziativa cinese interessa 68 Paesi coinvolti da specifici accordi di cooperazione su oltre 270 punti rilevati al servizio dell'iniziativa e connette tre continenti: Asia, Africa, Europa e Cina. Al tempo stesso la connettività fra tutti gli attori coinvolti riguarda la modalità sia marittima sia ferroviaria. Un tale complesso infrastrutturale e commerciale stimola processi geo-economici di assoluta rilevanza per il continente europeo in generale e, più specificatamente, per l'Italia.

Un primo processo – nel breve/medio periodo – riguarda la declinazione più classica della "Nuova Via della Seta". Attivare servizi diretti Far East/Europa, tipicamente *container* (sebbene il mercato vada allargandosi anche verso altre tipologie di merci, quali ad esempio i *project cargo*). In questo caso, per quanto riguarda l'Italia, tali servizi possono trovare soluzioni complementari per servire mercati differenti. Gli scali dell'Alto Tirreno (Genova-Savona, La Spezia, Livorno) possono servire i mercati centro-occidentali dell'Europa e quelli dell'Alto Adriatico (Trieste-Venezia-Ravenna) i mercati centro-orientali dell'Europa, mentre i porti centro-meridionali, oltre a servire i mercati nazionali "domestici", potranno – se adeguatamente connessi al Corridoio scandinavo-mediterraneo – aumentare la propria penetrazione nel mercato europeo centrale. Il Porto di Gioia Tauro potrebbe inoltre costituire un valido riferimento portuale per il *transhipment* nel Mediterraneo centro-occidentale; *transhimpment* che, per quel concerne tutti i porti adriatici italiani da Brindisi a Trieste, verrebbe garantito invece dall'attivazione di linee oceaniche fra il Far East e il Pireo.

Un secondo processo – nel medio periodo – riguarda invece la declinazione terrestre della "Nuova Via della Seta", la cui implementazione, incentrata per ora principalmente sull'interporto di Duisburg, potrebbe aumentare l'attività delle Autostrade del Mare, oltre a sfruttare le potenzialità delle reti infrastrutturali terrestri. La grandiosa iniziativa che intende connettere la Cina con l'Europa occidentale lungo una linea ferroviaria di 2.500 chilometri attraverso il Kazakhstan (collegando inoltre Cina, Europa, Turchia e Medio Oriente) ha preso il proprio avvio già 2 anni fa. Ai servizi ferroviari attivati fra ChengDu e Duisburg se ne sono, da allora, aggiunti altri. Le potenzialità della rete infrastrutturale terrestre europea verrebbero sfruttate in questo scenario permettendo l'inoltro delle merci di provenienza cinese verso tutte le destinazioni continentali. L'inverso vale per le produzioni europee, distribuite in tutti i paesi dell'Unione, che attraverso il reticolo delle TEN-T possono essere convogliate negli *hub* terrestri per l'inoltro verso l'Asia. Parallelamente, la politica europea delle Autostrade del Mare sta sempre più aumentando la rilevanza dei traffici Ro/Ro intra-mediterranei. Se a questo si aggiunge l'augurabile stabilizzazione delle fragili istituzioni dei Paesi della sponda meridionale e orientale del Mediterraneo, si può facilmente immaginare la crescita rilevante nel giro di pochi anni del ruolo degli *hub* italiani dedicati al settore Ro/Ro. In particolare, l'attivazione di servizi interamente intermodali treno-nave potrebbe garantire connessioni fra gli interporti europei, i porti della sponda settentrionale del Mediterraneo e i mercati di destinazione.

Il terzo e ultimo processo – nel medio e lungo periodo – è invece connesso alla declinazione africana della "Nuova Via della Seta", che attribuisce a quel Continente un ruolo di intermediazione dei flussi da e per la Cina così come da e per l'Europa. La Cina vi sta investendo ingenti risorse finanziarie, con particolare attenzione ai Paesi della fascia sub-sahariana. Nell'arco di una decade potremmo pertanto assistere a una sensibile crescita economica di tali Paesi e quindi alla creazione di nuovi mercati di consumo. Il tutto potrebbe tradursi in un aumento sensibile della richiesta di

beni ad alto valore aggiunto – tipicamente di produzione europea – e pertanto in un aumento dei traffici intra-mediterranei. Il sistema portuale italiano non può e non vuole sottrarsi a tali dinamiche. I tassi di crescita dell'economia africana e la rilevanza sempre più evidente della "Nuova Via della Seta" faranno del Mediterraneo l'anello centrale di quella catena logistica che legherà l'Italia al commercio mondiale con ovvi riflessi sulla produzione manifatturiera nazionale. Rilevanza tutta da dimostrare ma che va pesata attraverso quel filtro sapientemente distillato da Luigi Einaudi nella sua massima "conoscere per deliberare" e che consente di individuare quali sono le infrastrutture – nazionali ed europee – essenziali al Paese e, di conseguenza, quanto si debba investire sulle stesse.

Fortunatamente, oggi la tecnologia ci mette a disposizione una immensa quantità di informazioni. La strada su cui puntare è l'analisi dei Big Data: per definire al meglio un Piano industriale 4.0 che guardi ad un orizzonte di sviluppo di almeno 50 anni, per analizzare le dinamiche della catena logistica, per individuare le storture operative. Tutto questo rischia però di non essere sufficiente. Per cogliere nuove opportunità l'Italia dovrà affrontare e vincere almeno due partite, entrambe connesse alla politica europea di trasporto.

La prima riguarda la revisione, da elaborare nel 2023, dell'architettura delle Reti Trans Europee di Trasporto TEN-T. Nella sua versione attuale individua 9 Corridoi di trasporto (composti da archi ferroviari e stradali e nodi anche portuali), quattro dei quali riguardano direttamente l'Italia. Nel prossimo quinquennio il nostro Paese dovrà pertanto essere in grado di redigere un'agenda credibile degli investimenti infrastrutturali da realizzare, che intende operare facendo emergere che, una portualità italiana competitiva è necessaria non solo a soddisfare gli interessi nazionali ma anche quelli europei.

La seconda partita invece si gioca sulla revisione del Programma comunitario Connecting Europe Facilityche assegnerà, al 2020, fondi per 31,2 miliardi di euro alle infrastrutture ricomprese nelle reti TEN-T. Se è vero, come è vero, che esiste una rinnovata centralità del Mediterraneo nella relazione commerciale Europa-Mondo, s'impone allora a livello europeo un riequilibrio logistico continentale. Ne conseguono investimenti portuali in Italia e nel sud dell'Europa e non, come invece accaduto sinora, una miope implementazione delle catene portuali-logistiche nord europee.

Almeno fino ad oggi, il *cluster* marittimo portuale nazionale ha dimostrato una scarsa capacità di influenzare le decisioni prese a Bruxelles. È arrivato il momento per invertire tale tendenza puntando sulla piena intermodalità, sullo sviluppo delle Autostrade del Mare (da riconoscere anche per i collegamenti con i Paesi extra-UE), sullo sviluppo portuale dell'Europa meridionale e sulla definizione di *cluster* portuali operativi che rifuggendo dai campanilismi siano in grado di competere a livello globale.

Inviate ai concorrenti le lettere per la gara dei bacini di Livorno

Per il riscontro Azimut Benetti e Jobson avranno tempo fino al 23 Gennaio

LIVORNO – E' dello scorso Venerdì 17 (sic!) l'exequatur impresso da Massimo Provinciali, per l'invio ai concorrenti prequalificati (Azimut – Benetti e Jobson) delle lettere di invito a partecipare alla gara per l'assegnazione del sistema dei bacini di carenaggio livornesi comprendente anche la grande vasca in muratura.

Con tale importante ed attesissimo adempimento dovrebbe ripartire l'iter per l'espletamento della gara, interrotta il 25 Agosto 2015 in conseguenza di un mortale incidente sul lavoro.

Finalmente, dunque, a meno di contestazioni ed eventuali contenziosi che potrebbero insorgere in relazione allo status quo del grande bacino, le cui condizioni sono di certo ulteriormente peggiorate rispetto a quelle di più di tre anni fa, sarà possibile giungere alla conclusione di una vicenda per diversi aspetti davvero poco commendevole che ha segnato la vita di Livorno e del suo territorio almeno dal 2009 (anno di scadenza della concessione ad Azimut) ad oggi.

Per il riscontro i "concorrenti prequalificati avranno tempo fino al prossimo 23 Gennaio"; da parte nostra, proprio perchè l'operazione di espletamento della gara giungerà a termine dopo una serie incalcolabile di rinvii e di ostacoli, di incontri e scontri e... chi più ne ha più ne metta, non ci è mancato il verso di farci un'idea del così detto stato dell'arte. Siamo anche un polo di scommettitori, così ci prendiamo la libertà di azzardare un pronostico e di assegnare ad Azimut la palma – per adesso virtuale – della vittoria. Se i fatti ci smentissero ne saremmo sinceramente felici per diversi motivi, ma, sopra tutto, perché significherebbe che – come sarebbe giusto che fosse – l'esito era imprevedibile, il che dovrebbe essere la caratteristica fissa di certe competizioni.

Traffico nei porti AdSp mar Tirreno centrale

Si registra una crescita nei primi dieci mesi del 2018

NAPOLI – Continuano a crescere i volumi di traffico dei porti dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, come indicano i dati pubblicati relativi ai primi mesi dell'anno in corso.
Da Gennaio si registra un incremento del 5% del volume nel trasporto dei container rispetto all'analogo periodo del 2017, con un dato che porta al superamento degli 850.000 teu (855.778) tra i porti di Napoli e Salerno.
Sempre nel settore merci, significativo è anche l'aumento, per quanto riguarda il porto di Napoli, del traffico delle rinfuse liquide, che, rispetto ai primi dieci mesi dell'anno 2017, registra un incremento del 5,4%. Nelle rinfuse solide torna di nuovo un segno positivo, per il porto di Salerno, con una crescita rispetto allo scorso anno, pari al 6,4%.

Nel traffico crocieristico, i porti di Napoli e Salerno considerati nell'insieme, sempre nel periodo Gennaio-Ottobre 2018, confermano la decisa e costante ripresa del traffico, con un incremento complessivo del 14% circa nei confronti dell'analogo periodo del 2017: rispettivamente nel porto di Napoli l'aumento è stato del 13,8%, con 991.886 passeggeri, e nel porto di Salerno del 15,9%, con 75.376 passeggeri.

Il numero dei passeggeri locali e dei traghetti mantiene la sua abituale crescita lenta ma costante, con una percentuale di aumento del 2,15%, registrando 6.915.413 unità rispetto alle 6.770.048 del 2017.

Il segmento del traffico ro-ro continua a registrare una flessione nei volumi, con una diminuzione del 5,4% rispetto ai primi dieci mesi del 2017, ma comunque con un miglioramento rispetto ai mesi precedenti del 2018. La forchetta del divario rispetto all'anno passato, partita con una riduzione nei primi mesi dell'anno superiore al 10%, sta progressivamente riducendosi.

L'Informatore Navale

Napoli:Andamento del traffico nei primi 10 mesi del 2018 Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Circa 8 milioni di passeggeri tra crocieristi,traghetti con le isole locali e la Sicilia.

Napoli, 19, novembre 2018 – I volumi di traffico dei porti compresi nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale continuano a crescere. Nei primi dieci mesi del 2018 si registra un incremento del 5% del volume nel trasporto dei container rispetto all'analogo periodo dell'anno 2017, con un dato che porta al superamento degli 850.000 Teus (per l'esattezza 855.778) tra i porti di Napoli e Salerno.

Sempre nel settore merci, significativo è anche l'aumento, per quanto riguarda il porto di Napoli, del traffico delle rinfuse liquide, che registra – rispetto ai primi dieci mesi del 2017 – un incremento del 5,4%. Nelle rinfuse solide si registra di nuovo un segno positivo, per il porto di Salerno, con una crescita rispetto ai primi dieci mesi del 2017, pari al 6,4%.

Nel traffico crocieristico, i porti di Napoli e Salerno considerati nell'insieme, durante i primi dieci mesi del 2018, confermano la decisa e costante ripresa del traffico, con un incremento complessivo del 14% circa nei confronti dell'analogo periodo del 2017: rispettivamente nel porto di Napoli l'aumento è stato del 13,8%, con 991.886 passeggeri, e nel porto di Salerno del 15,9%, con 75.376 passeggeri.

Il numero dei passeggeri locali e dei traghetti mantiene la sua abituale crescita lenta ma costante, con una percentuale di aumento del 2,15%, registrando 6.915.413 unità rispetto alle 6.770.048 del 2017.

Il segmento del traffico Ro-Ro continua a registrare una flessione nei volumi, con una diminuzione del 5,4% rispetto ai primi dieci mesi del 2017, ma comunque con un miglioramento rispetto ai mesi precedenti del 2018. La forchetta del divario rispetto al 2017, partita con una riduzione nei primi mesi dell'anno superiore al 10%, sta progressivamente riducendosi.

ADSP Mar Tirreno Centrale: più 5% nel trasporto dei container nei primi 10 mesi del 2018

(FERPRESS) – Napoli, 19 NOV – "I volumi di traffico dei porti compresi nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale continuano a crescere. Nei primi dieci mesi del 2018 si registra un incremento del 5% del volume nel trasporto dei container rispetto all'analogo periodo dell'anno 2017, con un dato che porta al superamento degli 850.000 Teus (per l'esattezza 855.778) tra i porti di Napoli e Salerno". Lo annuncia in una nota l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

"Sempre nel settore merci, significativo è anche l'aumento, per quanto riguarda il porto di Napoli, del traffico delle rinfuse liquide, che registra – rispetto ai primi dieci mesi del 2017 – un incremento del 5,4%. Nelle rinfuse solide si registra di nuovo un segno positivo, per il porto di Salerno, con una crescita rispetto ai primi dieci mesi del 2017, pari al 6,4%.

Nel traffico crocieristico, i porti di Napoli e Salerno considerati nell'insieme, durante i primi dieci mesi del 2018, confermano la decisa e costante ripresa del traffico, con un incremento complessivo del 14% circa nei confronti dell'analogo periodo del 2017: rispettivamente nel porto di Napoli l'aumento è stato del 13,8%, con 991.886 passeggeri, e nel porto di Salerno del 15,9%, con 75.376 passeggeri.

Il numero dei passeggeri locali e dei traghetti mantiene la sua abituale crescita lenta ma costante, con una percentuale di aumento del 2,15%, registrando 6.915.413 unità rispetto alle 6.770.048 del 2017.

Il segmento del traffico Ro-Ro continua a registrare una flessione nei volumi, con una diminuzione del 5,4% rispetto ai primi dieci mesi del 2017, ma comunque con un miglioramento rispetto ai mesi precedenti del 2018. La forchetta del divario rispetto al 2017, partita con una riduzione nei primi mesi dell'anno superiore al 10%, sta progressivamente riducendosi".

Porti: Napoli e Salerno, cresce l'andamento del traffico nei primi 10 mesi del 2018

Napoli, 19 novembre 2018 – - I volumi di traffico dei porti compresi nell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** continuano a crescere. Nei primi dieci mesi del 2018 si registra un incremento del **5%** del volume nel **trasporto dei container** rispetto all'analogo periodo dell'anno 2017, con un dato che porta al superamento degli **850.000 Teus** (per l'esattezza **855.778**) tra i porti di **Napoli e Salerno**.

Sempre nel settore merci, significativo è anche l'aumento, per quanto riguarda il porto di **Napoli**, del **traffico delle rinfuse liquide**, che registra – rispetto ai primi dieci mesi del 2017 – un incremento del **5,4%.** Nelle **rinfuse solide** si registra di nuovo un segno positivo, per il porto di **Salerno**, con una crescita rispetto ai primi dieci mesi del 2017, pari al **6,4%.**

Nel **traffico crocieristico**, i porti di **Napoli e Salerno** considerati nell'insieme, durante i primi dieci mesi del 2018, confermano la decisa e costante ripresa del traffico, con un incremento complessivo del **14%** circa nei confronti dell'analogo periodo del 2017: rispettivamente nel porto di **Napoli** l'aumento è stato del **13,8%**, con **991.886 passeggeri**, e nel porto di **Salerno del 15,9%, con 75.376 passeggeri**.

Il numero dei **passeggeri locali** e dei **traghetti** mantiene la sua abituale crescita lenta ma costante, con una percentuale di aumento del **2,15%**, registrando **6.915.413** unità rispetto alle **6.770.048** del 2017.

Il segmento del **traffico Ro-Ro** continua a registrare una flessione nei volumi, con una diminuzione del **5,4%**rispetto ai primi dieci mesi del 2017, ma comunque con un miglioramento rispetto ai mesi precedenti del 2018. La forchetta del divario rispetto al 2017, partita con una riduzione nei primi mesi dell'anno superiore al **10%**, sta progressivamente riducendosi.

Traffico container, Napoli e Salerno insieme oltre gli 850 mila teu

Il dato è relativo ai primi 10 mesi dell'anno. Bene gli altri segmenti, solo ro-ro in calo

Continuano a crescere i volumi di traffico dei porti compresi nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Nei primi dieci mesi del 2018 si registra un incremento del 5% del volume nel trasporto dei container rispetto all'analogo periodo del 2017, con un totale di 855.778 tra gli scali di Napoli e Salerno.

Tutto il traffico nel dettaglio

Merci

Sempre nel settore merci, significativo è anche l'aumento, per quanto riguarda il porto di Napoli, del traffico delle rinfuse liquide, che registra - rispetto ai primi dieci mesi del 2017 - un incremento del 5,4%. Nelle rinfuse solide si registra di nuovo un segno positivo, per il porto di Salerno, con una crescita rispetto ai primi dieci mesi del 2017, pari al 6,4%.

10 mesi 2018 del traffico container

Traffico containers in TEU	2017	2018	Var. %
Porto di Napoli	429.466	474.527	10,49%
Porto di Salerno	385.517	381.251	-1,11%
AdSP del Mar Tirreno Centrale	814.983	855.778	5,01%

Crociere

Nel traffico crocieristico, i porti di Napoli e Salerno considerati nell'insieme, durante i primi dieci mesi del 2018, confermano la decisa e costante ripresa del traffico, con un incremento complessivo del 14% circa nei confronti dell'analogo periodo del 2017: rispettivamente nel porto di Napoli l'aumento è stato del 13,8%, con 991.886 passeggeri, e nel porto di Salerno del 15,9%, con 75.376 passeggeri.

10 mesi 2018 del traffico crocieristico

Traffico crocieristico (numero)	2017	2018	Var. %
Porto di Napoli	871.659	991.886	13,79%
Porto di Salerno	65.018	75.376	15,93%
AdSP del Mar Tirreno Centrale	936.677	1.067.262	13,94%

Passeggeri locali

Il numero dei passeggeri locali e dei traghetti mantiene la sua abituale crescita lenta ma costante, con una percentuale di aumento del 2,15%, registrando 6.915.413 unità rispetto alle 6.770.048 del 2017.

Traffico ro-ro

Il segmento del traffico ro-ro continua a registrare una flessione nei volumi, con una diminuzione del 5,4% rispetto ai primi dieci mesi del 2017, ma comunque con un miglioramento rispetto ai mesi precedenti del 2018. La forchetta del divario rispetto al 2017, partita con una riduzione nei primi mesi dell'anno superiore al 10%, sta progressivamente riducendosi.

L'AdSP Mare Adriatico Meridionale al LogiTrans di Istanbul

20 novembre 2018 - Logitrans, la fiera internazionale per la logistica e i trasporti, ponte perfetto tra il mercato europeo, quello asiatico e quello russo, si è tenuta presso l'Expo Center IFM di Istanbul, in Turchia, dal 14 al 16 novembre 2018, ed ha visto quest'anno la partecipazione congiunta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli - Interporto Bologna e GTS – Green Transport Solutions.

L'evento espositivo, arrivato alla sua dodicesima edizione, con un'ampia gamma di prodotti e servizi nel settore della logistica e del trasporto integrato, ha registrato oltre 13.00 partecipanti di 50 paesi diversi, 150 espositori provenienti da 24 nazioni. Insieme nello stand collettivo, i porti dell'AdSP MAM, con Interporto Bologna e GTS, hanno presentato alla platea internazionale, le proprie infrastrutture, i servizi ferroviari e, in particolare il servizio intermodale Bologna - Bari effettuato in partnership.

La partecipazione congiunta fa seguito all'accordo sottoscritto da AdSP MAM e Interporto Bologna che prevede lo sviluppo della relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso lo scalo brindisino, che verrà effettuata da GTS. L'obiettivo è creare un sistema di trasporto e di logistica integrato che faccia da leva per aumentare la competitività e facilitare gli scambi, rafforzando i legami tra i soggetti del settore dei trasporti al fine di offrire al mercato soluzioni innovative ed ecosostenibili. "Interporto Bologna è impegnata a sviluppare il proprio network ferroviario al fine di dare alle 120 aziende insediate e al mercato servizi di qualità.

A fronte di uno sviluppo immobiliare della logistica in continua espansione, finalmente anche l'anima ferroviaria della Piattaforma Logistica più grande d'Europa sta emergendo grazie a progetti innovativi come il Mercitalia Fast, il primo treno al mondo che trasporta merce a 300 km/h e che grazie a Interporto Bologna sta sviluppandosi sul mercato dei trasporti, così come al lancio di diverse relazioni con GTS, leader sul corridoio Sud – Nord di servizi ferroviari come il Bologna - Bari – Brindisi, Bari – Bologna - Zeebrugge. La partecipazione condivisa a Logitrans di Istanbul con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionalee GTS ha avuto un grande successo ed è la dimostrazione che solo facendo rete è possibile essere attrattivi in un mercato che ha bisogno di competenza, professionalità e passione", commenta il Direttore di Interporto Bologna Sergio Crespi.

"LogiTrans ci ha offerto l'opportunità di confrontarci con gli stakeholders dei mercati emergenti, in settori strategici quali la logistica e l'intermodalità trasportistica", dichiara

il Presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. "È necessario imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia - mare. Ciò porterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggellerà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali. Con grande soddisfazione, ad Istanbul abbiamo visto finalmente la Puglia sulle mappe di tutti i maggiori operatori. Come avvenuto in Campania, Lombardia, Piemonte e Liguria, è però necessario promuovere - anche con misure di sostegno economico quali il ferrobonus regionale - l'intermodalità. A tal fine chiederò alla Regione Puglia di prevedere una siffatta misura. Se il costo della tratta Brindisi- Bari fosse ridotto, infatti, il porto di Brindisi potrebbe essere davvero competitivo con altri scali italiani ed esteri".

Al LogiTrans Istanbul, partecipazione collettiva di: Interporto Bologna, porti di Bari e Brindisi e GTS

ISTANBUL- Partecipazione congiunta quest'anno per il **Logitrans**, la fiera internazionale per la logistica e i trasporti. Hanno partecipato all'evento espositivo nello stand collettivo: l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) l'Interporto di Bologna e GTS – Green Transport Solutions.**

La fiera alla XII° edizione, si è svolta presso l'Expo Center IFM di Istanbul, ed ha raccolto i partecipanti del mercato europeo, quello asiatico e quello russo, presentando un'ampia gamma di prodotti e servizi nel settore della logistica e del trasporto integrato, ha registrato oltre 13.00 partecipanti di 50 paesi diversi, 150 espositori provenienti da 24 nazioni.

Insieme nello stand collettivo, i porti dell'AdSP MAM, con Interporto Bologna e GTS, hanno presentato al pubblico , le proprie infrastrutture, i servizi ferroviari e, in particolare il servizio intermodale Bologna - Bari effettuato in partnership.

La partecipazione congiunta è nata in relazione all'accordo tra l'Authority e l'Iterporto Bologna che prevede lo sviluppo della relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso lo scalo brindisino, che verrà effettuata da GTS. al fine di sviluppare un traffico

L'obiettivo è creare un sistema di trasporto e di logistica integrato che faccia da leva per aumentare la competitività e facilitare gli scambi, rafforzando i legami tra i soggetti del settore dei trasporti al fine di offrire al mercato soluzioni innovative ed ecosostenibili.

"Interporto Bologna è impegnata a sviluppare il proprio network ferroviario al fine di dare alle 120 aziende insediate e al mercato servizi di qualità. A fronte di uno sviluppo immobiliare della logistica in continua espansione, finalmente anche l'anima ferroviaria della Piattaforma Logistica più grande d'Europa sta emergendo grazie a progetti innovativi, come il Mercitalia Fast, il primo servizio ferroviario di trasporto merci ad alta velocità (300Km/h.) che **collegherà Bologna Interporto - terminal Maddaloni Marcianise** (Caserta) **5 giorni alla settimana**.

Il presidente dell'Authority Ugo Patroni Griffi ha dichiarato: "*LogiTrans ci ha offerto* ***l'opportunità di confrontarci con gli stakeholders dei mercati emergenti, in settori strategici quali la logistica e l'intermodalità trasportistica****. È necessario imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia - mare. Ciò porterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggellerà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali.* "

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Interporto Bologna e GTS insieme al LogiTrans di Istanbul

(FERPRESS) – Roma, 19 NOV – Logitrans, la fiera internazionale per la logistica e i trasporti, ponte perfetto tra il mercato europeo, quello asiatico e quello russo, si è tenuta presso l'Expo Center IFM di Istanbul, in Turchia, dal 14 al 16 novembre 2018, ed ha visto quest'anno la partecipazione congiunta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli – Interporto Bologna e GTS – Green Transport Solutions. Lo si apprende da una nota congiunta di di Interporto Bologna Spa, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e GTS.

L'evento espositivo, arrivato alla sua dodicesima edizione, con un'ampia gamma di prodotti e servizi nel settore della logistica e del trasporto integrato, ha registrato oltre 13.00 partecipanti di 50 paesi diversi, 150 espositori provenienti da 24 nazioni.

Insieme nello stand collettivo, i porti dell'AdSP MAM, con Interporto Bologna e GTS, hanno presentato alla platea internazionale, le proprie infrastrutture, i servizi ferroviari e, in particolare il servizio intermodale Bologna – Bari effettuato in partnership.

La partecipazione congiunta fa seguito all'accordo sottoscritto da AdSP MAM e Interporto Bologna che prevede lo sviluppo della relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso lo scalo brindisino, che verrà effettuata da GTS.

L'obiettivo è creare un sistema di trasporto e di logistica integrato che faccia da leva per aumentare la competitività e facilitare gli scambi, rafforzando i legami tra i soggetti del settore dei trasporti al fine di offrire al mercato soluzioni innovative ed ecosostenibili.

"Interporto Bologna è impegnata a sviluppare il proprio network ferroviario al fine di dare alle 120 aziende insediate e al mercato servizi di qualità. A fronte di uno sviluppo immobiliare della logistica in continua espansione, finalmente anche l'anima ferroviaria della Piattaforma Logistica più grande d'Europa sta emergendo grazie a progetti innovativi come il Mercitalia Fast, il primo treno al mondo che trasporta merce a 300 km/h e che grazie a Interporto Bologna sta sviluppandosi sul mercato dei trasporti, così come al lancio di diverse relazioni con GTS, leader sul corridoio Sud – Nord di servizi ferroviari come il Bologna – Bari – Brindisi, Bari – Bologna – Zeebrugge. La partecipazione condivisa a Logitrans di Istanbul con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionalee GTS ha avuto un grande successo ed è la dimostrazione che solo facendo rete è possibile essere attrattivi in un mercato che ha bisogno di competenza, professionalità e passione", commenta il Direttore di Interporto Bologna Sergio Crespi.

"LogiTrans ci ha offerto l'opportunità di confrontarci con gli stakeholders dei mercati emergenti, in settori strategici quali la logistica e l'intermodalità trasportistica", dichiara il Presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. "È necessario imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia – mare. Ciò porterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggellerà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali. Con grande soddisfazione, ad Istanbul abbiamo visto finalmente la Puglia sulle mappe di tutti i maggiori operatori. Come avvenuto in Campania, Lombardia, Piemonte e Liguria, è però necessario promuovere – anche con misure di sostegno economico quali il ferrobonus regionale – l'intermodalità. A tal fine chiederò alla Regione Puglia di prevedere una siffatta misura. Se il costo della tratta Brindisi- Bari fosse ridotto, infatti, il porto di Brindisi potrebbe essere davvero competitivo con altri scali italiani ed esteri".

L'Authority del Mare Adriatico Meridionale, Interporto Bologna e GTS insieme al LogiTrans di Istanbul

ISTANBUL – Logitrans, la fiera internazionale per la logistica e i trasporti, ponte perfetto tra il mercato europeo, quello asiatico e quello russo, si è tenuta presso l'Expo Center IFM di Istanbul, in Turchia, dal 14 al 16 novembre 2018, ed ha visto quest'anno la partecipazione congiunta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli – Interporto Bologna e GTS – Green Transport Solutions.
L'evento espositivo,arrivato alla sua dodicesima edizione,con un'ampia gamma di prodotti e servizi nel settore della logistica e del trasporto integrato, ha registrato oltre 13.00 partecipanti di 50 paesi diversi, 150 espositori provenienti da 24 nazioni.Insieme nello stand collettivo, i porti dell'AdSP MAM, con Interporto Bologna e GTS, hanno presentato alla platea internazionale, le proprie infrastrutture, i servizi ferroviari e, in particolare il servizio intermodale Bologna – Bari effettuato in partnership.La partecipazione congiunta fa seguito all'accordo sottoscritto da AdSP MAM e Interporto Bologna che prevede lo sviluppo della relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso lo scalo brindisino, che verrà effettuata da GTS.
L'obiettivo è creare un sistema di trasporto e di logistica integrato che faccia da leva per aumentare la competitività e facilitare gli scambi, rafforzando i legami tra i soggetti del settore dei trasporti al fine di offrire al mercato soluzioni innovative ed ecosostenibili.
"Interporto Bologna è impegnata a sviluppare il proprio network ferroviario al fine di dare alle 120 aziende insediate e al mercato servizi di qualità. A fronte di uno sviluppo immobiliare della logistica in continua espansione, finalmente anche l'anima ferroviaria della Piattaforma Logistica più grande d'Europa sta emergendo grazie a progetti innovativi come il Mercitalia Fast, il primo treno al mondo che trasporta merce a 300 km/h e che grazie a Interporto Bologna sta sviluppandosi sul mercato dei trasporti, così come al lancio di diverse relazioni con GTS, leader sul corridoio Sud – Nord di servizi ferroviari come ilBologna – Bari – Brindisi, Bari – Bologna – Zeebrugge. La partecipazione condivisa a Logitrans di Istanbul con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionalee GTS ha avuto un grande successo ed è la dimostrazione che solo facendo rete è possibile essere attrattivi in un mercato che ha bisogno di competenza, professionalità e passione", commenta il Direttore di Interporto Bologna Sergio Crespi.
"LogiTrans ci ha offerto l'opportunità di confrontarci con gli stakeholders dei mercati emergenti, in settori strategici quali la logistica e l'intermodalità trasportistica", dichiara il Presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. "È necessario imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia-mare. Ciò porterà collegamenti più rapidi,decongestionandole strade italiane dal traffico su gomma e suggellerà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali.Con grande soddisfazione, ad Istanbul abbiamo visto finalmente la Puglia sulle mappe di tutti i maggiori operatori. Come avvenuto in Campania,Lombardia, Piemonte e Liguria,è però necessario promuovere – anche con misure di sostegno economico quali il ferrobonus regionale – l'intermodalità. A tal fine chiederò alla Regione Puglia di prevedere una siffatta misura. Se il costo della tratta Brindisi- Bari fosse ridotto, infatti, il porto di Brindisi potrebbe essere davvero competitivo con altri scali italiani ed esteri".

Gioia Tauro, sindacati: si rispetti l'Accordo di programma quadro

Cgil e Filt-Cgil chiedono al Governo di farsi garante degli impegni presi

GIOIA TAURO – Nota congiunta Cgil, Filt-Cgil Calabria e Gioia Tauro sul futuro del porto, riportata sul sito della confederazione.
"Sul porto di Gioia Tauro -si legge- è giunta l'ora di un cambio di passo definitivo per farlo diventare lo scalo più importante dello shipping nel Mediterraneo e per realizzare un vero retroporto industriale per dare prospettiva economica e occupazionale all'area e all'intera Calabria".
Per i sindacati perchè questo si realizzi è necessario che il Governo nazionale faccia rispettare l'Accordo di programma quadro sottoscritto a Luglio di due anni fa, condiviso anche dalle stesse Organizzazioni sindacali, che prevedeva il gateway ferroviario, la banchina di carenaggio e investimenti fondamentali da parte di Msc e Mct per ammodernare i mezzi e i macchinari in modo tale da poter rispondere ad un dichiarato aumento di volumi.

"Chiediamo dunque al Governo ed al ministro Toninelli -continua- di convocare un incontro per monitorare lo stato di avanzamento dell'Apq e, soprattutto, capire perchè gli investimenti previsti e decisi di Msc e Mct non sono ancora avvenuti.

Il Governo deve con immediatezza decidere di rendere concreta la Cabina di regia sulla Zes per velocizzare decisioni e scelte in grado di garantire l'allocazione di aziende industriali nelle aree individuate. Allo stesso modo è necessario superare il Commissariamento dell'Autorità portuale di Gioia Tauro nominando il presidente per rafforzare le scelte e le decisioni indispensabili in questa fase delicata. Così come bisogna incentivare le opportunità di diversificazione delle attività portuali, a cominciare dal terminal auto (Auto terminal Gioia Tauro), che sta registrando volumi importanti con conseguenti ricadute occupazionali. In questo quadro, chiediamo al Governo di pensare sin da adesso a rifinanziare l'Agenzia fino alla completa rioccupazione di tutto il personale".

Le organizzazioni chiedono anche di rivedere la decisione "penalizzante" di istituire la sedicesima Autorità portuale nella quale vengono inseriti i due porti calabresi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni che "in questo modo, vengono sottratti alla loro vocazione naturale e alla possibilità di usufruire degli effetti trascinanti dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. L'Area dello Stretto non si costruisce dividendo il territorio e la Calabria e impoverendo Reggio e Villa San Giovanni per rispondere a vecchie e logore logiche di potere. Per questo chiediamo al presidente della giunta regionale Oliverio, ai sindaci di Reggio e Villa San Giovanni una decisa e pubblica presa di posizione".

"In questi anni, il sindacato calabrese ha fatto la propria parte con senso di responsabilità. Adesso, però, è necessario rendere concreti gli impegni assunti e gli investimenti previsti e decisi, a cominciare da quelli di Mct per nuova occupazione nelle nuove attività.

Il Governo non può rimanere inerme in questa situazione ma deve essere il garante di

questo processo facendo rispettare gli impegni e rispondendo alle esigenze economiche e occupazionali di Gioia e della Calabria.

In sostanza -conclude la lettera- è necessario fare il tagliando a quell'Accordo di programma quadro e ognuno si deve assumere le proprie responsabilità. In mancanza di ciò si devono costruire le condizioni di una nuova larga e unitaria mobilitazione per chiedere prospettive e certezze per i lavoratori, i giovani e il territorio".

Porti:Filt-Cgil, il Governo dica se Gioia T. é una priorità per il Paese

"Mct investa nell'infrastruttura e Msc aumenti i volumi"

(ANSA) - CATANZARO, 19 NOV - "Sul porto di Gioia Tauro è giunta l'ora di un cambio di passo definitivo per farlo diventare lo scalo più importante dello 'shipping' nel Mediterraneo e per realizzare un vero retroporto industriale per dare prospettiva economica e occupazionale all'area e all'intera Calabria". Lo sostengono, in una nota, la Cgil e la Filt-Cgil della Calabria.

"Per fare questo - aggiungono - è necessario che il Governo nazionale faccia rispettare l'Accordo di programma quadro sottoscritto nel luglio di due anni fa e condiviso dalle organizzazioni sindacali, che prevedeva il gateway ferroviario, la banchina di carenaggio e investimenti fondamentali da parte di Msc e Mct per ammodernare i mezzi e i macchinari in modo da poter rispondere ad un dichiarato aumento di volumi. Chiediamo, dunque, al Governo ed al Ministro Toninelli di convocare un incontro per monitorare lo stato di avanzamento dell'Apq e, soprattutto, capire perchè gli investimenti previsti e decisi di Msc e Mct non sono ancora avvenuti. Il Governo deve con immediatezza decidere di rendere concreta la Cabina di regia sulla Zes per velocizzare decisioni e scelte in grado di garantire l'allocazione di aziende industriali nelle aree individuate. Allo stesso modo è necessario superare il Commissariamento dell'Autorità portuale di Gioia Tauro nominando il Presidente per rafforzare le scelte e le decisioni indispensabili in questa fase delicata. Così come bisogna incentivare le opportunità di diversificazione delle attività portuali, a cominciare dal terminal auto (Auto terminal Gioia Tauro), che sta registrando volumi importanti con conseguenti ricadute occupazionali. In questo quadro, chiediamo al Governo di pensare sin da adesso a rifinanziare l'Agenzia fino alla completa rioccupazione di tutto il personale".

"Chiediamo, inoltre, al Governo nazionale - dicono ancora la Cgil e la Filt-Cgil - di rivedere la penalizzante decisione di istituire la 16^ Autorità portuale nella quale vengono inseriti i due porti calabresi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni che, in questo modo, vengono sottratti alla loro vocazione naturale e alla possibilità di usufruire degli effetti trascinanti dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. L'Area dello Stretto non si costruisce dividendo il territorio e la Calabria e impoverendo Reggio e Villa San Giovanni per rispondere a vecchie e logore logiche di potere. Per questo chiediamo al Presidente della Giunta regionale Oliverio ed ai sindaci di Reggio e Villa San Giovanni una decisa e pubblica presa di posizione. In questi anni il sindacato calabrese ha fatto la propria parte con senso di responsabilità. Adesso, però, è necessario rendere concreti gli impegni assunti e gli investimenti previsti e decisi, a cominciare da quelli di Mct per nuova occupazione nelle nuove attività. Il Governo non può rimanere inerme in questa

situazione ma deve essere il garante di questo processo facendo rispettare gli impegni e rispondendo alle esigenze economiche e occupazionali di Gioia e della Calabria".

"In sostanza - conclude la Cgil - è necessario fare il tagliando a quell'Accordo di programma quadro e ognuno si deve assumere le proprie responsabilità. In mancanza di ciò si devono costruire le condizioni di una nuova larga e unitaria mobilitazione per chiedere prospettive e certezze per i lavoratori, i giovani e il territorio".

Container, Eurokai perde traffico nei primi nove mesi

È del 7,6% il calo registrato dai terminal italiani del gruppo tedesco. Salerno in controtendenza

Nei primi nove mesi del 2018, si chiude con 10,5 milioni di teu e una contrazione del 3,7% la movimentazione complessiva di container registrata dai terminal nel mondo del network Eurokai. Nel nostro Paese, dove il gruppo tedesco opera attraverso Contship Italia, i 3,3 milioni di teu raggiunti nel periodo gennaio-settembre, sono il 7,6% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.
Un calo in termini generali dovuto nella Penisola alle performance negative di Cagliari e Gioia Tauro, mentre Salerno ha chiuso con un discreto aumento e La Spezia e Ravenna sono rimaste pressoché stabili, ma con tendenza positiva. **Nel dettaglio, il traffico a Gioia Tauro è stato di 1,7 milioni di teu (-5,9%), a La Spezia di 1 milioni di teu (+0,5%), a Salerno di 249mila teu (+7,9%), a Cagliari di 164mila teu (-53,1%) e a Ravenna di 138mila teu (+0,3%).**
Per quanto riguarda gli scali tedeschi, il traffico a Bremerhaven è stato di 4,1 milioni di teu (-1,6%), ad Amburgo di 1,2 milioni di teu (-9,4%) e a Wilhelmshaven di 447mila teu (+15,2%). Relativamente agli altri terminal esteri, il traffico nel porto di Tanger Med è stato di 1 milioni di teu (-0,7%), a Limassol di 294mila teu (+14,6%), a Lisbona di 118mila teu (-22,6%) e a Ust-Luga di 57mila teu (+0,9%).