



## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Missione del porto a Monaco..."** (L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, PressMare, Primo Magazine, Ferpress, Informare, Il Nautilus)

### Venezia:

**"...Rixi, Mose e home port temi da affrontare..."** (Il Nautilus)

**"...Friuli e Veneto insieme per formare logistica portuale adriatica..."** (Messaggero marittimo)

### La Spezia:

**"... da ministero trasporti e Rfi 5,7 milioni per porto..."**

(Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, Ferpress, Ansa)

### Livorno:

**"...Niente guerre, sono disposto a ascoltare il patron di Moby..."** (Il Tirreno)

**"...Darsena Toscana..."** (Messaggero Marittimo)

### Civitavecchia:

**"...di Majo convoca un conferenza di servizi..."** (Civonline)

### Napoli:

**"...Stop aoi booking al terminal container..."** (Informazioni Marittime)

### Salerno:

**"...Viabilità al porto..."** (Informazioni Marittime)

### Ancona:

**"...Deagaggio San Benedetto del Tronto..."** (Messaggero Marittimo)

**Altre notizie dai porti italiani ed esteri**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

## **MISSIONE DEL PORTO DI TRIESTE A MONACO: D'AGOSTINO NELLA CAPITALE BAVARESE PER ILLUSTRARE NUOVI INVESTIMENTI FERROVIARI E PIANI DI SVILUPPO**

**TRIESTE SI CONFERMA PORTO DI RIFERIMENTO DELLA BAVIERA NEL MEDITERRANEO PER I TRAFFICI CON IL FAR EAST**

Trieste, 14 novembre 2018 – Lo scalo giuliano consolida i legami istituzionali e commerciali con la Baviera, organizzando una missione nella capitale del land tedesco, conclusasi oggi, per illustrare i nuovi investimenti ferroviari e i nuovi piani di sviluppo. Per gli operatori e le istituzioni bavaresi, Trieste si conferma scalo privilegiato nel Mediterraneo per i traffici con il Far East.

Specie ora che l'Europa guarda con attenzione alla Cina e al progetto One Belt One Road, "Trieste diventa un hub privilegiato" ha sottolineato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, "grazie a una posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa. Un "rail port di rilievo internazionale" come l'ha definito D'Agostino, "che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco".

L'evento organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in collaborazione con la Camera di Commercio Italo-tedesca e il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, si è svolto presso la Camera di Commercio e dell'Industria di Monaco e dell'Alta Baviera. Alla serata hanno assistito un centinaio di ospiti, tra rappresentanti istituzionali, operatori del settore e giornalisti.

Francesco Leone, consigliere economico dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, e Alessandro Marino, Segretario generale della Camera di Commercio Italo-tedesca hanno aperto i lavori, evidenziando il solido legame economico tra Trieste e la Baviera e il ruolo del porto a servizio dei mercati dell'Europa centrale. Concetti ripresi da Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l'oleodotto transalpino e testimonia concretamente il legame storico che unisce lo scalo giuliano alla Germania. Se Trieste è il primo porto d'Italia e primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di SIOT, che fornisce il 100% del fabbisogno energetico della Baviera e il 40% della Germania, verso cui sono diretti circa 30 milioni di greggio all'anno.

A seguire, Zeno D'Agostino ha presentato ad ampio raggio investimenti, numeri e statistiche parlando di un "modello Trieste" il cui successo si basa su una governance snella gestita direttamente dall'Authority, a capo di un sistema complesso che include zona industriale, punti franchi e interporti. D'Agostino ha rimarcato anche i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, con investimenti per circa 110 milioni, nonché la strategicità che lo scalo riveste per l'economia della Regione Friuli Venezia Giulia e per il Governo italiano. Per quanto riguarda le relazioni ferroviarie, il 30% dei treni del porto giuliano sono diretti verso la Germania, mentre nel primo semestre dell'anno in corso, 1.467 sono stati i treni coinvolti su questa direttrice con un aumento di quasi il 12% rispetto al primo semestre del 2017.

## -segue

---

Vari i collegamenti diretti da Trieste alla Germania. Dal molo VII (Trieste Marine Terminal) partono e arrivano 6 coppie di treni settimanali per Monaco, 2 per Burghausen al servizio della Wacker Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, e 2 per la nuova destinazione di Giengen con un servizio da poco attivato. Dal molo VI (Ekol) invece 9 coppie di treni per Colonia, 4 per Ludwigshafen e 3 per Karlsruhe. Dal terminal della Samer Seaports invece 5 sono i roundtrip per Monaco, 3 per Ludwigshafen, 4 per Duisburg e infine 2 per Wörth.

Gli aspetti tecnici delle relazioni commerciali con Trieste sono stati evidenziati durante la tavola rotonda moderata da Gerhard Grünig, caporedattore della rivista VerkehrsRundschau, a cui hanno partecipato Daniel Jähn di Kombiverkehr, Sebastian Lechner (Associazione dei trasportatori bavaresi) e Alexander Goldemund (Associazione degli spedizionieri bavaresi).

Infine, Karin Jäntschi-Haucke in rappresentanza del Ministero Bavarese delle Infrastrutture e Trasporti, ha illustrato i progetti in corso per rendere più efficienti i collegamenti tra Italia e Germania attraverso il Brennero, rimarcando il vantaggio competitivo della rotta adriatica via Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, in termini di tempo e salvaguardia ambientale. La serata si è conclusa con un momento di networking dedicato agli operatori triestini e bavaresi.

## Il porto di Trieste a Monaco presenta i piani di sviluppo

Lo scalo giuliano riferimento della Baviera nel Mediterraneo

TRIESTE – Missione nella capitale del land tedesco per il porto di Trieste. Obiettivo: consolidare i legami istituzionali e commerciali con la Baviera, illustrando i nuovi investimenti ferroviari e i nuovi piani di sviluppo. Per gli operatori e le istituzioni bavaresi, Trieste si conferma scalo privilegiato nel Mediterraneo per i traffici con il Far East.

Nel momento attuale in cui l'Europa guarda con attenzione alla Cina e al progetto "One belt one road", "Trieste diventa un hub privilegiato" ha sottolineato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico orientale, "grazie a una posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa".

Un "rail port di rilievo internazionale" l'ha definito D'Agostino, "che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco".

L'evento organizzato dall'AdSp mare Adriatico orientale, in collaborazione con la Camera di commercio italo-tedesca e il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, si è svolto alla Camera di commercio e dell'industria di Monaco e dell'Alta Baviera. Alla serata hanno assistito un centinaio di ospiti, tra rappresentanti istituzionali, operatori del settore e giornalisti.

Francesco Leone, consigliere economico dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, e Alessandro Marino, segretario generale della Camera di commercio italo-tedesca hanno aperto i lavori, evidenziando il solido legame economico tra Trieste e la Baviera e il ruolo del porto a servizio dei mercati dell'Europa centrale. Concetti ripresi da Alessio Lilli, presidente del Gruppo Tal, che gestisce l'oleodotto transalpino e testimonia concretamente il legame storico che unisce lo scalo giuliano alla Germania. Se Trieste è il primo porto d'Italia e primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di Siot, che fornisce il 100% del fabbisogno energetico della Baviera e il 40% della Germania, verso cui sono diretti circa 30 milioni di greggio all'anno.

A seguire, Zeno D'Agostino ha presentato ad ampio raggio investimenti, numeri e statistiche parlando di un "modello Trieste" il cui successo si basa su una governance snella gestita direttamente dall'Authority, a capo di un sistema complesso che include zona industriale, punti franchi e interporti. D'Agostino ha rimarcato anche i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, con investimenti per circa 110 milioni, nonché la strategicità che lo scalo riveste per l'economia della regione Friuli Venezia Giulia e per il Governo italiano.

Per quanto riguarda le relazioni ferroviarie, il 30% dei treni del porto giuliano sono diretti verso la Germania, mentre nel primo semestre dell'anno in corso, 1467 sono stati i treni coinvolti su questa direttrice con un aumento di quasi il 12% rispetto al primo semestre del 2017. Dal molo VII (Trieste marine terminal) partono e arrivano 6 coppie di treni settimanali per Monaco, 2 per Burghausen al servizio della Wacher Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, e 2 per la nuova destinazione di Giengen con un servizio da poco attivato. Dal molo VI (Ekol) invece 9 coppie di treni per Colonia,

## - segue

---

4 per Ludwigshafen e 3 per Karlsruhe. Dal terminal della Samer Seaports invece 5 sono i roundtrip per Monaco, 3 per Ludwigshafen, 4 per Duisburg e infine 2 per Wörth.

Gli aspetti tecnici delle relazioni commerciali con Trieste sono stati evidenziati durante la tavola rotonda moderata da Gerhard Grünig, caporedattore della rivista VerkehrsRundschau, a cui hanno partecipato Daniel Jähn di Kombiverkehr, Sebastian Lechner (Associazione dei trasportatori bavaresi) e Alexander Goldemund (Associazione degli spedizioneri bavaresi).

Infine, Karin Jäntschi-Haucke in rappresentanza del ministero Bavarese delle Infrastrutture e Trasporti, ha illustrato i progetti in corso per rendere più efficienti i collegamenti tra Italia e Germania attraverso il Brennero, rimarcando il vantaggio competitivo della rotta adriatica via Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, in termini di tempo e salvaguardia ambientale. La serata si è conclusa con un momento di networking dedicato agli operatori triestini e bavaresi.

## D'Agostino in Baviera: "Trieste rail port internazionale, riferimento per il mercato tedesco"

**TRIESTE-** Il porto di Trieste in missione a Monaco di Baviera ha incontrato, presso la Camera di Commercio e dell'Industria di Monaco e dell'Alta Baviera, gli operatori e le istituzioni locali per presentare i nuovi investimenti ferroviari e i piani di sviluppo dello scalo nel rapporto di interscambio commerciali con il territorio della Bavarese al servizio dei traffici con il Far East.

**Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema** triestino durante l'incontro ha sottolineato che nell'ambito del progetto cinese One Belt One Road lo scalo giuliano assume il ruolo di hub privilegiato *"grazie alla posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa. Un "rail port di rilievo internazionale" come l'ha definito D'Agostino, "che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco"*.

L'evento che è stato promosso dall'Authority, la Camera di Commercio Italo-tedesca e con il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, presenti all'evento anche un centinaio di ospiti, tra rappresentanti istituzionali, operatori del settore e giornalisti. Francesco Leone, consigliere economico dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, e Alessandro Marino, Segretario generale della Camera di Commercio Italo-tedesca hanno aperto i lavori, evidenziando il solido legame economico tra Trieste e la Baviera e il ruolo del porto a servizio dei mercati dell'Europa centrale. Concetti ripresi da Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l'oleodotto transalpino e testimonia concretamente il legame storico che unisce lo scalo giuliano alla Germania. Se Trieste è il primo porto d'Italia e primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di SIOT, che fornisce il 100% del fabbisogno energetico della Baviera e il 40% della Germania, verso cui sono diretti circa 30 milioni di greggio all'anno.

L'Authority ha reso noto che il presidente D'Agostino ha presentato ad ampio raggio investimenti, numeri e statistiche parlando di un *"modello Trieste"* il cui successo si basa su una governance snella gestita direttamente dall'Authority, a capo di un sistema complesso che include zona industriale, punti franchi e interporti. D'Agostino ha rimarcato anche i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, con investimenti per circa 110 milioni, nonché la strategicità che lo scalo riveste per l'economia della Regione Friuli Venezia Giulia e per il Governo italiano. Per quanto riguarda le relazioni ferroviarie, il 30% dei treni del porto giuliano sono diretti verso la Germania, mentre nel primo semestre dell'anno in corso, 1.467 sono stati i treni coinvolti su questa direttrice con un aumento di quasi il 12% rispetto al primo semestre del 2017. Vari i collegamenti diretti da Trieste alla Germania. Dal molo VII (Trieste Marine Terminal) partono e arrivano 6 coppie di treni settimanali per Monaco, 2 per Burghausen al servizio della Wacher Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, e 2 per la nuova destinazione di Giengen con un servizio da poco attivato. Dal molo VI (Ekol) invece 9 coppie di treni per Colonia, 4 per Ludwigshafen e 3 per Karlsruhe. Dal terminal della Samer Seaports invece 5 sono i roundtrip per Monaco, 3 per Ludwigshafen, 4 per Duisburg e infine 2 per Wörth.

Gli aspetti tecnici delle relazioni commerciali con Trieste sono stati evidenziati durante la tavola rotonda moderata da Gerhard Grünig, caporedattore della rivista VerkehrsRundschau, a cui hanno partecipato Daniel Jähn di Kombiverkehr, Sebastian Lechner (Associazione dei trasportatori bavaresi) e Alexander Goldemund (Associazione degli spedizionieri bavaresi).

## - segue

---

Infine, Karin Jäntschi-Haucke in rappresentanza del ministero Bavarese delle Infrastrutture e Trasporti, ha illustrato i progetti in corso per rendere più efficienti i collegamenti tra Italia e Germania attraverso il Brennero, rimarcando il vantaggio competitivo della rotta adriatica via Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, in termini di tempo e salvaguardia ambientale. La serata si è conclusa con un momento di networking dedicato agli operatori triestini e bavaresi.

### **Missione del Porto di Trieste a Monaco nella Capitale Bavarese**

D'Agostino e relatori

Lo scalo giuliano consolida i legami istituzionali e commerciali con la Baviera, organizzando una missione nella capitale del land tedesco, conclusasi oggi, per illustrare i nuovi investimenti ferroviari e i nuovi piani di sviluppo. Per gli operatori e le istituzioni bavaresi, Trieste si conferma scalo privilegiato nel Mediterraneo per i traffici con il Far East.

Specie ora che l'Europa guarda con attenzione alla Cina e al progetto One Belt One Road, "Trieste diventa un hub privilegiato" ha sottolineato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, "grazie a una posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa. Un "rail port di rilievo internazionale" come l'ha definito D'Agostino, "che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco".

L'evento organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in collaborazione con la Camera di Commercio Italo-tedesca e il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, si è svolto presso la Camera di Commercio e dell'Industria di Monaco e dell'Alta Baviera. Alla serata hanno assistito un centinaio di ospiti, tra rappresentanti istituzionali, operatori del settore e giornalisti.

Francesco Leone, consigliere economico dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, e Alessandro Marino, Segretario generale della Camera di Commercio Italo-tedesca hanno aperto i lavori, evidenziando il solido legame economico tra Trieste e la Baviera e il ruolo del porto a servizio dei mercati dell'Europa centrale. Concetti ripresi da Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l'oleodotto transalpino e testimonia concretamente il legame storico che unisce lo scalo giuliano alla Germania. Se Trieste è il primo porto d'Italia e primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di SIOT, che fornisce il 100% del fabbisogno energetico della Baviera e il 40% della Germania, verso cui sono diretti circa 30 milioni di greggio all'anno.

A seguire, Zeno D'Agostino ha presentato ad ampio raggio investimenti, numeri e statistiche parlando di un "modello Trieste" il cui successo si basa su una governance snella gestita direttamente dall'Authority, a capo di un sistema complesso che include zona industriale, punti franchi e interporti. D'Agostino ha rimarcato anche i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste,

## - segue

---

con investimenti per circa 110 milioni, nonché la strategicità che lo scalo riveste per l'economia della Regione Friuli Venezia Giulia e per il Governo italiano. Per quanto riguarda le relazioni ferroviarie, il 30% dei treni del porto giuliano sono diretti verso la Germania, mentre nel primo semestre dell'anno in corso, 1.467 sono stati i treni coinvolti su questa direttrice con un aumento di quasi il 12% rispetto al primo semestre del 2017. Vari i collegamenti diretti da Trieste alla Germania. Dal molo VII (Trieste Marine Terminal) partono e arrivano 6 coppie di treni settimanali per Monaco, 2 per Burghausen al servizio della Wacher Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, e 2 per la nuova destinazione di Giengen con un servizio da poco attivato. Dal molo VI (Ekol) invece 9 coppie di treni per Colonia, 4 per Ludwigshafen e 3 per Karlsruhe. Dal terminal della Samer Seaports invece 5 sono i roundtrip per Monaco, 3 per Ludwigshafen, 4 per Duisburg e infine 2 per Würth.

Gli aspetti tecnici delle relazioni commerciali con Trieste sono stati evidenziati durante la tavola rotonda moderata da Gerhard Grünig, caporedattore della rivista VerkehrsRundschau, a cui hanno partecipato Daniel Jähn di Kombiverkehr, Sebastian Lechner (Associazione dei trasportatori bavaresi) e Alexander Goldemund (Associazione degli spedizioneri bavaresi).

Infine, Karin Jäntschi-Haucke in rappresentanza del Ministero Bavarese delle Infrastrutture e Trasporti, ha illustrato i progetti in corso per rendere più efficienti i collegamenti tra Italia e Germania attraverso il Brennero, rimarcando il vantaggio competitivo della rotta adriatica via Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, in termini di tempo e salvaguardia ambientale. La serata si è conclusa con un momento di networking dedicato agli operatori triestini e bavaresi.

Trieste si conferma porto di riferimento della Baviera

15 novembre 2018 - Lo scalo giuliano consolida i legami istituzionali e commerciali con la Baviera, organizzando una missione nella capitale del land tedesco, conclusasi ieri, per illustrare i nuovi investimenti ferroviari e i nuovi piani di sviluppo. Per gli operatori e le istituzioni bavaresi, Trieste si conferma scalo privilegiato nel Mediterraneo per i traffici con il Far East. Specie ora che l'Europa guarda con attenzione alla Cina e al progetto One Belt One Road, "Trieste diventa un hub privilegiato" ha sottolineato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, "grazie a una posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa. Un "rail port di rilievo internazionale" come l'ha definito D'Agostino, "che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco". L'evento organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in collaborazione con la Camera di Commercio Italo-tedesca e il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, si è svolto presso la Camera di Commercio e dell'Industria di Monaco e dell'Alta Baviera. Alla serata hanno assistito un centinaio di ospiti, tra rappresentanti istituzionali, operatori del settore e giornalisti.

## Il Porto di Trieste a Monaco: D'Agostino illustra investimenti ferroviari e piani di sviluppo

(FERPRESS) – Trieste, 15 NOV – Lo scalo giuliano consolida i legami istituzionali e commerciali con la Baviera, organizzando una missione nella capitale del land tedesco, conclusasi ieri, per illustrare i nuovi investimenti ferroviari e i nuovi piani di sviluppo. Per gli operatori e le istituzioni bavaresi, Trieste si conferma scalo privilegiato nel Mediterraneo per i traffici con il Far East.

Specie ora che l'Europa guarda con attenzione alla Cina e al progetto One Belt One Road, "Trieste diventa un hub privilegiato" ha sottolineato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, "grazie a una posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa. Un "rail port di rilievo internazionale" come l'ha definito D'Agostino, "che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco".

L'evento organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in collaborazione con la Camera di Commercio Italo-tedesca e il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, si è svolto presso la Camera di Commercio e dell'Industria di Monaco e dell'Alta Baviera. Alla serata hanno assistito un centinaio di ospiti, tra rappresentanti istituzionali, operatori del settore e giornalisti.

Francesco Leone, consigliere economico dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, e Alessandro Marino, Segretario generale della Camera di Commercio Italo-tedesca hanno aperto i lavori, evidenziando il solido legame economico tra Trieste e la Baviera e il ruolo del porto a servizio dei mercati dell'Europa centrale. Concetti ripresi da Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l'oleodotto transalpino e testimonia concretamente il legame storico che unisce lo scalo giuliano alla Germania. Se Trieste è il primo porto d'Italia e primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di SIOT, che fornisce il 100% del fabbisogno energetico della Baviera e il 40% della Germania, verso cui sono diretti circa 30 milioni di greggio all'anno.

A seguire, Zeno D'Agostino ha presentato ad ampio raggio investimenti, numeri e statistiche parlando di un "modello Trieste" il cui successo si basa su una governance snella gestita direttamente dall'Authority, a capo di un sistema complesso che include zona industriale, punti franchi e interporti. D'Agostino ha rimarcato anche i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, con investimenti per circa 110 milioni, nonché la strategicità che lo scalo riveste per l'economia della Regione Friuli Venezia Giulia e per il Governo italiano. Per quanto riguarda le relazioni ferroviarie, il 30% dei treni del porto giuliano sono diretti verso la Germania, mentre nel primo semestre dell'anno in corso, 1.467 sono stati i treni coinvolti su questa direttrice con un aumento di quasi il 12% rispetto al primo semestre del 2017. Vari i collegamenti diretti da Trieste alla Germania. Dal molo VII (Trieste Marine Terminal) partono e arrivano 6 coppie di treni settimanali per Monaco, 2 per Burghausen al servizio della Wacher Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, e 2 per la nuova destinazione di Giengen con un servizio da poco attivato. Dal molo VI (Ekol) invece 9 coppie di treni per Colonia, 4 per Ludwigshafen e 3 per Karlsruhe. Dal terminal della Samer Seaports invece 5 sono i roundtrip per Monaco, 3 per Ludwigshafen, 4 per Duisburg e infine 2 per Wörth.

Gli aspetti tecnici delle relazioni commerciali con Trieste sono stati evidenziati durante la tavola rotonda moderata da Gerhard Grünig, caporedattore della rivista VerkehrsRundschau, a cui hanno partecipato Daniel Jähn di Kombiverkehr, Sebastian Lechner (Associazione dei trasportatori bavaresi) e Alexander Goldemund (Associazione degli spedizionieri bavaresi).

Infine, Karin Jäntschi-Haucke in rappresentanza del Ministero Bavarese delle Infrastrutture e Trasporti, ha illustrato i progetti in corso per rendere più efficienti i collegamenti tra Italia e Germania attraverso il Brennero, rimarcando il vantaggio competitivo della rotta adriatica via Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, in termini di tempo e salvaguardia ambientale. La serata si è conclusa con un momento di networking dedicato agli operatori triestini e bavaresi.

## Missione del porto di Trieste in Baviera

*D'Agostino: lo scalo giuliano è un "rail port di rilievo internazionale" che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco*

Si è conclusa oggi a Monaco di Baviera una missione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale organizzata per consolidare i legami istituzionali e commerciali del porto di Trieste con la Baviera e per illustrare i nuovi investimenti ferroviari e i nuovi piani di sviluppo dello scalo portuale giuliano. L'evento, organizzato dall'AdSP in collaborazione con la Camera di Commercio Italo-Tedesca e il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, si è svolto presso la Camera di Commercio e dell'Industria di Monaco e dell'Alta Baviera. Alla serata hanno assistito un centinaio di ospiti, tra rappresentanti istituzionali, operatori del settore e giornalisti.

In occasione dell'incontro il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, ha osservato che, specie ora che l'Europa guarda con attenzione alla Cina e al progetto One Belt One Road, «Trieste diventa un hub privilegiato grazie a una posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa. Un "rail port di rilievo internazionale" - ha sottolineato D'Agostino - che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco».

Nel suo intervento D'Agostino ha rimarcato anche i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, con investimenti per circa 110 milioni, nonché la strategicità che lo scalo riveste per l'economia della Regione Friuli Venezia Giulia e per il governo italiano. Per quanto riguarda le relazioni ferroviarie, il 30% dei treni del porto giuliano sono diretti verso la Germania, mentre nel primo semestre dell'anno in corso 1.467 sono stati i treni coinvolti su questa direttrice con un aumento di quasi il +12% rispetto al primo semestre del 2017.

Vari i collegamenti diretti da Trieste alla Germania: dal molo VII (Trieste Marine Terminal) partono e arrivano sei coppie di treni settimanali per Monaco, due per Burghausen al servizio della Wacher Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, e due per la nuova destinazione di Giengen con un servizio da poco attivato; dal molo VI (Ekol) invece nove coppie di treni per Colonia, quattro per Ludwigshafen e tre per Karlsruhe; infine dal terminal della Samer Seaports cinque sono i roundtrip per Monaco, tre per Ludwigshafen, quattro per Duisburg e due per Würth.

Francesco Leone, consigliere economico dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, e Alessandro Marino, segretario generale della Camera di Commercio Italo-tedesca hanno aperto i lavori evidenziando il solido legame economico tra Trieste e la Baviera e il ruolo del porto a servizio dei mercati dell'Europa centrale. Concetti ripresi da Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l'oleodotto transalpino e testimonia concretamente il legame storico che unisce lo scalo giuliano alla Germania. Se Trieste è il primo porto d'Italia e primo scalo petrolifero del Mediterraneo - è stato rilevato - il merito è di SIOT, che fornisce il 100% del fabbisogno energetico della Baviera e il 40% della Germania, verso cui sono diretti circa 30 milioni di greggio all'anno.

Gli aspetti tecnici delle relazioni commerciali con Trieste sono stati evidenziati durante la tavola rotonda moderata da Gerhard Grünig, caporedattore della rivista "VerkehrsRundschau", a cui hanno partecipato Daniel Jähn di Kombiverkehr, Sebastian Lechner (Associazione dei trasportatori bavaresi) e Alexander Goldemund (Associazione degli spedizionieri bavaresi).

Infine Karin Jäntschi-Haucke in rappresentanza del Ministero Bavarese delle Infrastrutture e Trasporti, ha illustrato i progetti in corso per rendere più efficienti i collegamenti tra Italia e Germania attraverso il Brennero, rimarcando il vantaggio competitivo della rotta adriatica via Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, in termini di tempo e salvaguardia ambientale. La serata si è conclusa con un momento di networking dedicato agli operatori triestini e bavaresi.

## MISSIONE DEL PORTO DI TRIESTE A MONACO

TRIESTE – Lo scalo giuliano consolida i legami istituzionali e commerciali con la Baviera, organizzando una missione nella capitale del land tedesco, conclusasi ieri, per illustrare i nuovi investimenti ferroviari e i nuovi piani di sviluppo. Per gli operatori e le istituzioni bavaresi, Trieste si conferma scalo privilegiato nel Mediterraneo per i traffici con il Far East.

Specie ora che l'Europa guarda con attenzione alla Cina e al progetto One Belt One Road, "Trieste diventa un hub privilegiato" ha sottolineato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, "grazie a una posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa. Un "rail port di rilievo internazionale" come l'ha definito D'Agostino, "che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco".

L'evento organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in collaborazione con la Camera di Commercio Italo-tedesca e il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, si è svolto presso la Camera di Commercio e dell'Industria di Monaco e dell'Alta Baviera. Alla serata hanno assistito un centinaio di ospiti, tra rappresentanti istituzionali, operatori del settore e giornalisti. Francesco Leone, consigliere economico dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, e Alessandro Marino, Segretario generale della Camera di Commercio Italo-tedesca hanno aperto i lavori, evidenziando il solido legame economico tra Trieste e la Baviera e il ruolo del porto a servizio dei mercati dell'Europa centrale. Concetti ripresi da Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l'oleodotto transalpino e testimonia concretamente il legame storico che unisce lo scalo giuliano alla Germania. Se Trieste è il primo porto d'Italia e primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di SIOT, che fornisce il 100% del fabbisogno energetico della Baviera e il 40% della Germania, verso cui sono diretti circa 30 milioni di greggio all'anno.

A seguire, Zeno D'Agostino ha presentato ad ampio raggio investimenti, numeri e statistiche parlando di un "modello Trieste" il cui successo si basa su una governance snella gestita direttamente dall'Authority, a capo di un sistema complesso che include zona industriale, punti franchi e interporti. D'Agostino ha rimarcato anche i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, con investimenti per circa 110 milioni, nonché la strategicità che lo scalo riveste per l'economia della Regione Friuli Venezia Giulia e per il Governo italiano. Per quanto riguarda le relazioni ferroviarie, il 30% dei treni del porto giuliano sono diretti verso la Germania, mentre nel primo semestre dell'anno in corso, 1.467 sono stati i treni coinvolti su questa direttrice con un aumento di quasi il 12% rispetto al primo semestre del 2017. Vari i collegamenti diretti da Trieste alla Germania. Dal molo VII (Trieste Marine Terminal) partono e arrivano 6 coppie di treni settimanali per Monaco, 2 per Burghausen al servizio della Wacher Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, e 2 per la nuova destinazione di Giengen con un servizio da poco attivato. Dal molo VI (Ekol) invece 9 coppie di treni per Colonia, 4 per Ludwigshafen e 3 per Karlsruhe. Dal terminal della Samer Seaports invece 5 sono i roundtrip per Monaco, 3 per Ludwigshafen, 4 per Duisburg e infine 2 per Würth.

Gli aspetti tecnici delle relazioni commerciali con Trieste sono stati evidenziati durante la tavola rotonda moderata da Gerhard Grünig, caporedattore della rivista VerkehrsRundschau, a cui hanno partecipato Daniel Jähn di Kombiverkehr, Sebastian Lechner (Associazione dei trasportatori bavaresi) e Alexander Golde-mund (Associazione degli spedizionieri bavaresi).

Infine, Karin Jäntschi-Haucke in rappresentanza del Ministero Bavarese delle Infrastrutture e Trasporti, ha illustrato i progetti in corso per rendere più efficienti i collegamenti tra Italia e Germania attraverso il Brennero, rimarcando il vantaggio competitivo della rotta adriatica via Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, in termini di tempo e salvaguardia ambientale. La serata si è conclusa con un momento di networking dedicato agli operatori triestini e bavaresi.

### Rixi: “Mose e home port temi da affrontare per Venezia”

VENEZIA – “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”.

### Rixi: “Mose e home port temi da affrontare per Venezia”

VENEZIA – “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”.

## **Friuli e Veneto insieme per formazione logistica portuale adriatica**

VENEZIA – È stato firmato oggi il primo atto di intesa tra Veneto e Friuli Venezia Giulia per avviare un progetto comune sullo sviluppo delle professioni “chiave” di oggi e di domani per la portualità nell’alto Adriatico.

La firma è quella dell’assessore regionale del Veneto Elena Donazzan e della collega della contigua regione autonoma Alessia Rosolen, condivisa dai vertici dell’Its Marco Polo di Venezia e dell’Accademia nautica di Trieste. Si posa così la prima pietra di un percorso comune tra le due regioni per integrare l’offerta formativa degli istituti tecnici di terzo livello (cioè per figure specializzate post-diploma) per la portualità e la nautica, con l’obiettivo di garantire al sistema integrato di logistica mare-ferro-gomma dell’alto Adriatico figure professionali in grado di guidare e accompagnare lo sviluppo della mobilità sostenibile nel sistema portuale e aeroportuale Venezia-Trieste.

L’Its-Academy Marco Polo di Mestre, presieduto da Damaso Zanardo e diretto da Enrico Morgante, mette in campo la propria esperienza formativa con i tre corsi attivati nel biennio in corso per super-tecnici per la mobilità in ambito marittimo portuale, per la gestione e conduzione dei mezzi ferroviari e quello per la gestione dei flussi logistici e delle catene di distribuzione.

Anche la fondazione Accademia nautica di Trieste offre al momento tre corsi, uno per allievi ufficiali di coperta e macchine, uno per supertecnici dell’infomobilità e strutture logistiche e uno per la progettazione e manutenzione navale.

I tassi occupazionali ad un anno dal diploma per entrambi i poli formativi sfiorano l’84%.

“Veneto e Friuli Venezia Giulia collaborano già da tempo nella formazione e, in particolare nell’offerta di percorsi professionalizzanti di alta formazione Its-Academy” sottolinea l’assessore Donazzan. “Obiettivo dell’avvio di intesa è sviluppare il cluster marittimo-portuale in una logica multiregionale. Venezia e Trieste sono le porte dell’Europa sia per le persone che per le merci. Imprese e sistemi logistici hanno bisogno di personale altamente qualificato per rispondere alla crescente domanda di mobilità, implementata anche dallo sviluppo dell’e-commerce. La collaborazione e il rinforzo reciproco nella formazione di figure tecniche altamente qualificate tra Its Marco Polo e Accademia di Trieste è il pre-requisito per allargare il raggio di azione dei due poli formativi e per sostenere il potenziamento e il rilancio della competitività del sistema portuale dell’alto Adriatico”.

## **Costa: «Provo imbarazzo per i tecnici di Toninelli»**

Venezia - «Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, dice che sta studiando il dossier... Ma cosa devono studiare ancora sulla Tav?». Lo afferma, in un'intervista al Corriere del Veneto, l'ex ministro dei Trasporti e presidente della Commissione Trasporti dell'Europarlamento Paolo Costa, tra gli inventori dei Corridoi europei e dell'alta velocità ferroviaria. Secondo Costa «l'analisi costi/benefici che l'esecutivo afferma di attendere prima di prendere qualsiasi decisione darà risultati del tutto superflui. Mi spiego: l'analisi può servire a decidere come fare un'opera, non se farla. Il se è già stato abbondantemente superato dall'Unione europea, che per tre volte in questi anni ha ribadito la necessità di realizzare la Tav tra Kiev e Algeiras». In caso di decisione contraria «Si potrebbe persino configurare una violazione del Trattato europeo da parte dell'Italia: non è roba locale, è un'opera strategica di interesse transnazionale, oltre che nostro». Riguardo alla manifestazione torinese dei Sì Tav, Costa sottolinea che «per fortuna si è messo in moto un movimento d'opinione che ha ridato voce alla maggioranza silenziosa. Però l'errore che si sta commettendo è quello di leggere la questione come se lo stop alla Tav fosse un problema torinese, legato al declino del Piemonte, mentre la Torino-Lione è soltanto un tratto di un disegno infrastrutturale molto più ampio». Infine, sul ruolo dei tecnici che dovrebbero analizzare il progetto «provo imbarazzo professionale - conclude Costa - per loro. Se la struttura tecnica darà ragione alle tesi del ministro Toninelli sarà un parere scontato, se invece si esprimerà in senso contrario verrà mandata a quel Paese. Siamo di fronte a un balletto e a questo balletto i tecnici si sono prestati».

## **«Ponte nel 2020 o qualcuno spiegherà»**

Genova - «Quel ponte deve essere finito nel 2020 o qualcuno dirà alla città di Genova per quale ragione non è pronto». Il presidente della Regione Giovanni Toti a margine del forum internazionale "Nuovo artico, vecchio Mediterraneo", risponde così sui tempi necessari per la ricostruzione di ponte Morandi: «Quando tutto è cominciato - ricorda Toti - ho detto che il percorso che la Regione aveva intrapreso avrebbe consentito di avere un ponte al massimo in 15 mesi. Il governo ha scelto un altro percorso, la clessidra corre, c'è chi si assume la responsabilità delle proprie scelte ma noi siamo qui a collaborare in ogni modo possibile». Toti accoglie come un buon segnale la notizia dell'avvio della demolizione il 15 dicembre data dal sindaco Bucci: «È una buona notizia e mi auguro che tutto l'iter del decreto e le assegnazioni dei lavori vadano a buon fine. Abbiamo aspettato tanto, abbiamo lavorato molto a un decreto che per alcuni lati è migliorato e per altri mi lascia tutti i dubbi dell'origine. Mi auguro - conclude Toti - che tutto questo avvenga davvero perché la città ha bisogno di un segnale».

# Informazioni Marittime

---

## La Spezia, da ministero Trasporti e Rfi 5,7 milioni per il porto

Finanziamento destinato a interventi per potenziare i collegamenti su ferro

Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) hanno assegnato **5,7 milioni di euro** all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, nell'ambito dell'iniziativa "Penultimo e Ultimo Miglio".

Obiettivo del finanziamento è il potenziamento della stazione di La Spezia Migliarina (che insieme a La Spezia Marittima e Santo Stefano Magra fa parte del sistema ferroviario del porto della Spezia) e nello specifico la centralizzazione nella gestione di tre binari di arrivo e partenza dei treni merci, nonché la creazione di un'area attrezzata per la manutenzione dei veicoli.

Grazie a questo intervento, anche la stazione di La Spezia Migliarina potrà disporre di un binario da 750 metri che si andrà ad aggiungere agli altri due binari con gli stessi standard europei che verranno realizzati a La Spezia Marittima con l'intervento di potenziamento del fascio di binari i cui lavori sono attualmente in corso.

## “Penultimo e ultimo miglio”: 5,7 milioni per La Spezia

Finanziamento del Mit per il sistema infrastrutturale ferroviario del porto

LA SPEZIA – L’Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale si è aggiudicata un finanziamento di 5,7 milioni di euro da parte di ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Rete ferroviaria italiana nell’ambito dell’iniziativa “Penultimo e ultimo miglio” in cui sono state messe a disposizione le risorse previste dalla legge di Stabilità 2015 e non attribuite alle imprese ferroviarie, corrispondenti a 48 milioni di euro.

Le risorse sbloccate sono state messe a disposizione per investimenti per il miglioramento delle connessioni dell’infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico.

Il finanziamento di 5,7 milioni di euro riguarda il potenziamento della stazione di La Spezia Migliarina, che insieme a La Spezia Marittima e Santo Stefano Magra fa parte del sistema ferroviario del porto della Spezia. Nello specifico, il progetto elaborato dal settore Progetti speciali dell’AdSp e selezionato da Rfi riguarda la centralizzazione nella gestione di tre binari di arrivo e partenza dei treni merci, nonché la creazione di un’area attrezzata per la manutenzione dei veicoli.

Grazie a questo intervento, anche la stazione di La Spezia Migliarina potrà disporre di un binario da 750 metri che si andrà ad aggiungere agli altri due binari con gli stessi standard europei che verranno realizzati a La Spezia Marittima con l’intervento di potenziamento del fascio di binari i cui lavori sono attualmente in corso.

L’AdSp ha partecipato insieme ad altri stakeholders al percorso avviato da Rfi che, dopo una prima fase di ascolto di tutti i soggetti interessati, ha analizzato le varie proposte progettuali presentate. Il processo è durato circa sei mesi, durante i quali si sono svolti diversi tavoli tecnici che hanno portato alla selezione dei progetti ritenuti più significativi dal punto di vista della logistica integrata, dell’intermodalità e della connessione con le reti di trasporto trans-europee.

Su 116 interventi proposti in tutto il Paese, ne sono stati accolti 28 e un altro è stato messo in stand by in attesa di maggiori approfondimenti. In totale, verranno impegnati 39 milioni di euro sui 48 disponibili per il miglioramento delle connessioni tra porti e terminal intermodali italiani, ove sono presenti i principali poli industriali e logistici del Paese, e la rete ferroviaria nazionale.

Il progetto finanziato da Rfi nell’iniziativa “Penultimo e ultimo miglio” contribuirà a migliorare l’operatività e l’efficienza del trasporto ferroviario nel porto della Spezia ed insieme agli altri interventi, di cui alcuni già in corso e altri in programma, permetterà di arrivare all’obiettivo del 50% sul totale del traffico merci movimentato dallo scalo.

## In arrivo per Spezia 5,7 milioni per trasporto ferroviario “Penultimo e Ultimo Miglio”

**Oltre 5 milioni di euro di finanziamenti in arrivo per il sistema infrastrutturale ferroviario del Porto della Spezia.**

**LA SPEZIA** - Finanziamento pari a 5,7 milioni di euro in arrivo per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - il finanziamento viene attribuito dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana nell'ambito dell'iniziativa “**Penultimo e Ultimo Miglio**” e rientra nelle risorse messe a disposizione dalla legge di Stabilità 2015 e non attribuite alle imprese ferroviarie, corrispondenti a 48 milioni di euro. Le risorse andranno a finanziare **investimenti per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**. Nel dettaglio riguarderà il potenziamento della stazione di **La Spezia Migliarina**, che insieme a **La Spezia Marittima e Santo Stefano Magra** fa parte del sistema ferroviario del porto della Spezia. Nello specifico riguarda la centralizzazione nella gestione di tre binari per treni merci, nonché la creazione di un'area attrezzata per la manutenzione dei veicoli.

Con questo intervento, anche la stazione di La Spezia Migliarina sarà dotata di un binario da 750 metri che si andrà ad aggiungere agli altri due binari con gli stessi standard europei che verranno realizzati a La Spezia Marittima con l'intervento di potenziamento del fascio di binari i cui lavori sono attualmente in corso.

A tal fine l'Authority ha partecipato insieme ad altri stakeholders al percorso avviato da RFI che, dopo una prima fase di ascolto di tutti i soggetti interessati, ha analizzato le varie proposte progettuali presentate. Il processo è durato circa sei mesi, durante i quali si sono svolti diversi tavoli tecnici che hanno portato alla selezione dei progetti ritenuti più significativi dal punto di vista della logistica integrata, dell'intermodalità e della connessione con le reti di trasporto trans-europee.

Su 116 interventi proposti in tutto il Paese, ne sono stati accolti 28 e un altro è stato messo in stand by in attesa di maggiori approfondimenti. In totale, verranno impegnati 39 milioni di Euro sui 48 disponibili per il miglioramento delle connessioni tra porti e terminal intermodali italiani, ove sono presenti i principali poli industriali e logistici del Paese, e la rete ferroviaria nazionale.

Il progetto finanziato da RFI nell'iniziativa “Penultimo e Ultimo Miglio” **contribuirà a migliorare l'operatività e l'efficienza del trasporto ferroviario nel Porto della Spezia** ed insieme agli altri interventi, di cui alcuni già in corso e altri in programma, permetterà di arrivare all'obiettivo del 50% sul totale del traffico merci movimentato dallo scalo.

## Oltre 5 mln di finanziamenti in arrivo per il sistema infrastrutturale ferroviario del Porto della Spezia

(FERPRESS) – La Spezia, 14 NOV – L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale si è aggiudicata un finanziamento di 5,7 milioni di euro da parte di Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana nell’ambito dell’iniziativa “Penultimo e Ultimo Miglio” in cui sono state messe a disposizione le risorse previste dalla legge di Stabilità 2015 e non attribuite alle imprese ferroviarie, corrispondenti a 48 milioni di euro. Le risorse sbloccate sono state messe a disposizione per investimenti per il miglioramento delle connessioni dell’infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico.

Il finanziamento di 5,7 milioni di euro riguarda il potenziamento della stazione di La Spezia Migliarina, che insieme a La Spezia Marittima e Santo Stefano Magra fa parte del sistema ferroviario del porto della Spezia. Nello specifico, il progetto elaborato dal settore Progetti Speciali dell’AdSP e selezionato da RFI riguarda la centralizzazione nella gestione di tre binari di arrivo e partenza dei treni merci, nonché la creazione di un’area attrezzata per la manutenzione dei veicoli.

Grazie a questo intervento, anche la stazione di La Spezia Migliarina potrà disporre di un binario da 750 metri che si andrà ad aggiungere agli altri due binari con gli stessi standard europei che verranno realizzati a La Spezia Marittima con l’intervento di potenziamento del fascio di binari i cui lavori sono attualmente in corso.

L’AdSP ha partecipato insieme ad altri stakeholders al percorso avviato da RFI che, dopo una prima fase di ascolto di tutti i soggetti interessati, ha analizzato le varie proposte progettuali presentate. Il processo è durato circa sei mesi, durante i quali si sono svolti diversi tavoli tecnici che hanno portato alla selezione dei progetti ritenuti più significativi dal punto di vista della logistica integrata, dell’intermodalità e della connessione con le reti di trasporto trans-europee.

Su 116 interventi proposti in tutto il Paese, ne sono stati accolti 28 e un altro è stato messo in stand by in attesa di maggiori approfondimenti. In totale, verranno impegnati 39 milioni di Euro sui 48 disponibili per il miglioramento delle connessioni tra porti e terminal intermodali italiani, ove sono presenti i principali poli industriali e logistici del Paese, e la rete ferroviaria nazionale.

Il progetto finanziato da RFI nell’iniziativa “Penultimo e Ultimo Miglio” contribuirà a migliorare l’operatività e l’efficienza del trasporto ferroviario nel Porto della Spezia ed insieme agli altri interventi, di cui alcuni già in corso e altri in programma, permetterà di arrivare all’obiettivo del 50% sul totale del traffico merci movimentato dallo scalo.

## Da Ministero Trasporti e Rfi 5,7 milioni al porto della Spezia

Fondi destinati al potenziamento dei collegamenti ferroviari

(ANSA) - LA SPEZIA, 14 NOV - Nell'ambito dell'iniziativa "Penultimo e Ultimo Miglio", in cui sono state messe a disposizione le risorse previste dalla legge di Stabilità 2015 e non attribuite alle imprese ferroviarie, corrispondenti in totale a 48 milioni di euro, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) hanno assegnato 5,7 milioni di euro all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

Il progetto selezionato da Rfi e destinatario del finanziamento, elaborato dal settore Progetti Speciali dell'AdSP, riguarda il potenziamento della stazione di La Spezia Migliarina (che insieme a La Spezia Marittima e Santo Stefano Magra fa parte del sistema ferroviario del porto della Spezia) e nello specifico la centralizzazione nella gestione di tre binari di arrivo e partenza dei treni merci, nonché la creazione di un'area attrezzata per la manutenzione dei veicoli. Grazie a questo intervento, anche la stazione di La Spezia Migliarina potrà disporre di un binario da 750 metri che si andrà ad aggiungere agli altri due binari con gli stessi standard europei che verranno realizzati a La Spezia Marittima con l'intervento di potenziamento del fascio di binari i cui lavori sono attualmente in corso.

Su 116 interventi proposti in tutto il Paese, ne sono stati accolti 28 e un altro è stato messo in stand by in attesa di maggiori approfondimenti. In totale, verranno impegnati 39 milioni di euro sui 48 disponibili per il miglioramento delle connessioni tra porti e terminal intermodali italiani, dove sono presenti i principali poli industriali e logistici del Paese, e la rete ferroviaria nazionale.

"Il progetto finanziato da Rfi nell'iniziativa "Penultimo e Ultimo Miglio" - spiega l'authority spezzina - contribuirà a migliorare l'operatività e l'efficienza del trasporto ferroviario nel porto della Spezia ed insieme agli altri interventi, di cui alcuni già in corso e altri in programma, permetterà di arrivare all'obiettivo del 50% sul totale del traffico merci movimentato dallo scalo".

IL NUMERO UNO DI PALAZZO ROSCIANO

## Corsini: «Niente guerre, sono disposto a ascoltare il patron di Moby»

LIVORNO

«Risentimento da parte mia? Nient'affatto. Mi piacerebbe conoscerlo personalmente e avere con lui un faccia a faccia: nei prossimi giorni lo cercherò». Stefano Corsini, presidente dell'Authority, spiazza tutti con una mossa sulla scacchiera che vale una apertura a sorpresa: all'attacco di Vincenzo Onorato che ne chiede la testa ribatte dicendo che «la mia porta non è chiusa e spero

non lo sia la sua: parliamone, ma per tempo. Così da poterne tenere conto nel modo migliore».

Il messaggio di Corsini è chiaro: alla dichiarazione di guerra non risponde schierando i cannoni. «Dobbiamo collaborare con tutti: di un clima di guerra non viene fuori niente di buono. Il bene del porto di Livorno – aggiunge – sta nel fatto che tutti siano rassicurati: l'Authority è garante, non ho dubbi che possa esserci una via d'u-

scita per la situazione che si è venuta a creare».

Del resto, a giudizio di Corsini siamo «in una fase delicatissima» e «sarebbe opportuna la massima riservatezza». Poi rincara: «Siamo contenti di aver avviato l'avventura di questa partnership sulla Porto 2000 con questi soggetti per dare un futuro importante che accresca le possibilità del porto di Livorno».

Il numero uno di Palazzo Rosciano ce la mette tutta per evitare strappi e dare rassicurazioni: «Siamo consapevoli delle considerazioni che vengono addotte, stiamo approfondendo con la massima attenzione quel che ci viene proposto. L'unica cosa che mi interessa è costruire lo sviluppo del porto». —

Foto: C. CALABRETTI/TVAE

## Il Tco potrà trasferirsi sulla sponda Est della darsena Toscana

LIVORNO – “Ero più che tranquillo” è stato questo il solo, stringatissimo commento che siamo riusciti a strappare dalle labbra di Roberto Alberti, titolare del Terminal Calata Orando (Tco), quando gli è stato chiesto di esprimersi sul contenuto della [sentenza n. 1475/2018](#) con cui il Tribunale amministrativo regionale per la Toscana ha rigettato, nei giorni scorsi, il ricorso che la società “Ltt” (Livorno terminal toscano) aveva proposto in opposizione alla scelta dell’AdSp di assegnare al Tco 180 metri di banchina (di fatto 150 per la sottrazione di 30 metri di zona di rispetto) con un fondale di 12 metri, adatto per l’accesso di navi fino a 25 mila tonnellate in radice delle sponda Est della darsena Toscana nel porto di Livorno.

E’ facilmente prevedibile che della sentenza pubblicata Lunedì 12 Novembre dai giudici fiorentini si continuerà a parlare ancora per un bel po’ visto che l’amministratore unico della Ltt, Federico Barbera, sembra intenzionato a non arrendersi e ad impugnarla di fronte al Consiglio di Stato. Intanto, però, il terminal Calata Orlando prosegue speditamente nelle impegnative operazioni di trasferimento verso il nuovo sito ottenuto in concessione, un passaggio che, fra l’altro, è essenziale, non soltanto per mandare a posto alcuni tasselli importanti del nuovo piano regolatore portuale, ma anche per liberare gli spazi occupati attualmente dal Tco, assegnati, sulla carta, ai vincitori della gara per la Porto di Livorno 2000.

Lo spostamento nella nuova sede, infatti costituisce la tessera di un articolato mosaico che, oltre a lasciare la calata Orlando disponibile per il fiorentino traffico delle navi da crociera, amplierà anche le potenzialità e l’offerta dello scalo marittimo livornese, specialmente, ma non esclusivamente, per quanto riguarda il movimento delle merci secche alla rinfusa.

«In questi mesi – spiega Alberti – non siamo stati certo con le mani in mano, non avevamo dubbi sulle nostre buone ragioni e abbiamo lavorato come se per noi non esistesse alcun giudizio pendente mandando avanti tutti gli adempimenti per trasferire il terminal alla radice della sponda Est della darsena Toscana. Abbiamo già concluso la gara per gli interventi di demolizione e di adeguamento dell’area, appaltati alla ditta Abate, e abbiamo predisposto tutta la pianificazione necessaria per far prendere al più presto corpo e forma alla nuova sede del terminal. Rimane in ballo soltanto la definizione di alcune pratiche amministrative con l’AdSp che dovrebbero perfezionarsi entro l’anno in corso».

Alberti, quando ritiene che potrà avvenire il trasferimento vero e proprio del Tco alla sponda Est? «Guardi, consideriamo che non si tratta di allestire una botteguccia, ma di compiere un’operazione complessa che prevede lo spostamento di grandi impianti e attrezzature fisse di banchina, in ogni caso, direi che potremmo farcela entro la Primavera del 2019 o, al massimo, nell’Estate. In questo frattempo, in vista della nuova sistemazione, abbiamo sottoposto a revamping tutte le nostre macchine da sollevamento e movimento materiali, a cominciare dalle più grandi, e, non essendo mai venuta meno in noi la certezza di insediarsi sulla nuova concessione, abbiamo iniziato ad investire nel rinnovamento sistematico degli impianti. Per cominciare ci siamo dotati di due ruspe e due benne in più».

All’inizio di quest’anno, per il trasferimento del terminal, lei preventivò un costo di circa cinque milioni. Pensa di starci dentro o ha ragione di prevedere un lievitare della spesa prevista?

## -segue

---

«Non sono solito sottovalutare le situazioni e non amo avere sorprese, specialmente quando si tratta di milioni. Ci sono da costruire gli uffici, le officine per i mezzi, e una serie di servizi diversi, ma, nel complesso, perso di poter dire che non sforeremo il budget previsto, anzi, a dirla tutta, la spesa complessiva potrebbe risultare inferiore alle previsioni, poi, per quanto riguarda – ad esempio – l'acquisto di nuovi mezzi di manovra e di macchinari operativi, trattandosi di attrezzature che avvertono abbastanza l'andamento del mercato...., vedremo».

Nell'attuale contesto congiunturale capita di ascoltare diverse lamentele, come sta andando l'attività del Tco?

«Se fossi superstizioso cercherei subito di stringere apotropaicamente qualcosa di acciaio per allontanare il malocchio. Scherzi a parte, per quanto riguarda la nostra attività e le specialità merceologiche con cui lavoriamo devo dire che non dobbiamo e non possiamo lamentarci, visto che ci stiamo avviando a chiudere l'anno con un buon 15% di incremento, un risultato che, con questi chiarimenti di luna, mi sbilancerei a definire soddisfacente».

Mesi fa prospettò la necessità assoluta di avere sul "nuovo" terminal efficienti collegamenti ferroviari, indispensabili per operare al meglio e per acquisire nuovi settori di mercato.

«Lo confermo. Sul punto le nostre idee sono abbastanza chiare; la linea ferrata fa parte di un progetto più generale e dovremo raccordarci con la progettazione dell'Authority che prevede binari di raccordo fra i diversi operatori sull'intera area».

Lei è il presidente dell'Associazione fra le imprese di spedizione italiane (Fedespedi), sappiamo che a fine anno concluderà il suo primo mandato. Ce ne sarà un secondo?

«Penso proprio di no, non ho intenzione di riproporre una mia candidatura, l'impegno è stato totale ed incondizionato, ma è arrivato il momento di passare la mano. Presto stabiliremo la data per l'elezione di chi mi succederà, il che sarà quasi certamente in Gennaio e poi sarò uno dei tanti presidenti emeriti o, come si dice oggi, past president».

Ha dei rimpianti?

«No, tutt'altro. Al di là delle capacità e dei risultati – che non sta a me giudicare – posso dire che è stato un periodo bellissimo, ricco di esperienze umane e professionali spesso uniche che porterò sempre con me, ma è giusto che tutto questo ora tocchi ad altri. Un mandato è anche troppo e, come ogni incarico svolto seriamente, è stato punteggiato da soddisfazioni e da qualche delusione. Certo, non sono riuscito a cambiare il corso degli eventi, come è normale che sia e come il mio modo di prendere sul serio tutto quello che faccio mi aveva fatto sperare.

La politica continua ad essere sorda e cieca di fronte alle esigenze del mondo imprenditoriale produttivo che poi, in fondo, chiede soltanto è un po' di semplificazione burocratica, un po' più di trasparenza e, sopra tutto, più coerenza verso le infrastrutture. Quelle avviate dovrebbero essere completate senza continuare a procedere facendo un passo avanti e tre indietro. Non è possibile rimettere sempre tutto in discussione, anche quello che è già finanziato e avviato. Non è una bella immagine che diamo al mondo».

IL CONVEGNO AL DE LAUGIER

## I porti nelle piccole isole, ecco i progetti dell'Authority

Stamani a partire dalle 9,30 l'evento organizzato dall'ente con il Comune Del Mastro: «Spiegheremo quali sono i finanziamenti comunitari per l'isola»

Luigi Cignoni - F. DI FERRELLI

Continuità territoriale marittima e aerea per l'isola d'Elba. Non solo. Ma anche connessioni e infrastrutture digitali al servizio della mobilità. Poi, a seguire, sostenibilità e monitoraggio ambientale dei processi portuali e logistici saranno i temi, insieme con finanziamenti in corso e programmazione europea per lo sviluppo delle filiere dell'economia blu. Sono i temi che saranno affrontati in occasione della "Giornata della cooperazione tra porti e piccole isole 2018", il convegno che si terrà oggi al centro congressuale De Laugier.

L'evento si svolgerà oggi a partire dalle 9,30 in concomitanza con la discussione del Disegno di legge per lo sviluppo sostenibile e la valorizzazione delle isole minori. Per questo, l'Authority di sistema portuale del Mar



Il porto di Portoferraio

Tirreno settentrionale e il Comune di Portoferraio organizzano la presentazione e una riflessione sui progetti di sviluppo e innovazione per l'Isola d'Elba.

«È stata una iniziativa fortemente voluta - ha dichia-

rato Angelo Del Mastro, assessore al Demanio - dai due enti. L'obiettivo che ci si prefiggeva era quello di permettere alla cittadinanza e alle associazioni di categoria di conoscere quello che il Comune di Portoferra-

io sta facendo in ambito di finanziamenti comunitari e quali saranno gli investimenti da parte dell'Authority di sistema riguardo l'innovazione e la sostenibilità, derivanti dai fondi Interreg».

Il confronto di questa mattina porrà le basi per un'agenda di lavoro condivisa, che vede nel territorio non una semplice circoscrizione o ambito di pertinenza, ma un tessuto articolato di enti, operatori privati e cittadini interessati dalle stesse dinamiche di sviluppo e fattori limitanti per la crescita.

A partire dal gennaio prossimo l'Authority di sistema, dopo la fase informativa e receipt le osservazioni degli stakeholders locali, proporrà l'avvio delle prime attività favorendo l'integrazione e la saldatura le iniziative finanziate dai programmi europei con le agende di sviluppo territoriale di iniziativa pubblica e privata.

Nel corso della giornata saranno presentate le azioni cofinanziate dell'Unione Europea che consentiranno di avviare interventi concreti sull'isola, con particolare attenzione all'innovazione ed alla sostenibilità.

L'Authority di sistema portuale, in collaborazione con il Comune di Portoferraio e con le Scuole, offrirà delle borse di studio per studenti dell'ultimo anno degli istituti scolastici elbani, per approfondire i temi dello sviluppo sostenibile, della blu economy e della continuità territoriale delle regioni insulari. Nel corso della giornata saranno presentate le azioni cofinanziate dell'Unione Europea. —

© RICERCA PUBBLICA - 10/00000

## Vertenza Cfft: Di Majo convoca una conferenza di servizi

*Dopo il vertice con il belga Steven Clerckx, manager di Civitavecchia Fruit and Forest Terminal, il presidente dell'Authority Francesco Maria di Majo ha deciso di convocare una riunione tecnica con Regione, Comune, Città Metropolitana, autorità marittime e parti interessate. L'appuntamento è per le 17.30. L'obiettivo è trovare una soluzione alla vertenza prima di chiudere ogni contatto con Chiquita*

CIVITAVECCHIA - Una riunione tecnica allargata. Una sorta di conferenza dei servizi. Questa l'ultima speranza per non perdere definitivamente un traffico commerciale importante per il porto, come quello garantito da Chiquita, con le sue 140mila tonnellate annue di frutta sbarcate nello scalo. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Maria di Majo, nonostante le pressioni degli ultimi giorni e la richiesta giunta da più parti di concedere una proroga dell'ordinanza per lo scarico dei container alla banchina 24, quella del terminal agroalimentare gestito da Cfft, almeno fino al pronunciamento nel merito da parte del Tar del Lazio, previsto per il 5 giugno prossimo, ha preso tempo. Anzi, ha deciso di chiamare a raccolta le istituzioni e tutte le parti interessate all'interno dello scalo per discutere insieme la delicata questione, "di particolare rilevanza per questo porto - scrive il numero uno di Molo Vespucci - e con significative ricadute occupazionali".

La riunione tecnica è convocata per questo pomeriggio alle 17.30 e sono stati invitati a partecipare Regione Lazio, Comune, Città Metropolitana, Roma Terminal Container (società che ha in concessione la banchina 25), la Civitavecchia Fruit and Forest Terminal (banchina 24), Compagnia Portuale, Roma Cruise Terminal (che usufruisce di parte della banchina 25 per l'attracco delle crociere), Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl, oltre a Capitaneria, Polizia di frontiera e Dogane, con la lettera inviata per conoscenza anche al Ministero delle Infrastrutture e trasporti. L'obiettivo della conferenza dei servizi è quello di esaminare la questione e cercare di trovare una soluzione che oggi è quanto mai necessaria, perché comunque entro le 10 di domani Chiquita dovrà avere una risposta, in un senso o nell'altro, perché deve poi programmare le tratte della prossima settimana.

E come già accaduto ieri e la scorsa settimana, il rischio è quello di perdere il terzo approdo e, molto probabilmente, l'intero traffico. In questi giorni il presidente Di Majo, criticato la scorsa settimana per aver delegato la segretaria generale Roberta Macii a tentare di dirimere la vertenza, ha affrontato il problema in prima persona. Nella serata di lunedì si è incontrato con il manager belga della Cfft, Steven Clerckx, con la riunione che è stata poi aggiornata alla mattinata di ieri, per proseguire la discussione e valutare la presenza o meno di spiragli per trovare una strada in grado di far uscire lo scalo dal pantano. Da qui è nata quindi la decisione di convocare tutti di nuovo attorno allo stesso tavolo. Nella lunga lettera di accompagnamento, Di Majo ha ripercorso la vicenda, dall'ordinanza che va a sancire lo scarico di ogni container, agroalimentare compreso, alla 25 fino al Tar e alla proclamazione di sciopero generale per il 22 novembre.

Per il presidente l'obiettivo fondamentale è che venga trovato un accordo commerciale tra Rtc e Cfft «per ottimizzare l'utilizzo dell'intera infrastruttura portuale. Qualora non si addivesse alla conclusione in tempi brevi di questo accordo - ha aggiunto - è verosimile, secondo le informazioni raccolte, che la Maersk, per volere del suo cliente Chiquita, non verrà più presso questo scalo a meno che non le sarà consentito di sbarcare nuovamente container presso la banchina 24, apparentemente per i vantaggi tecnico economici derivanti dalla vicinanza di tale banchina al magazzino della frutta». Un'ultima chiamata, quindi, per salvare il traffico.

## Napoli, Migliaccio: "Stop ai booking al terminal container"

di Paolo Bosso

Lunghi tempi di attesa dei mezzi pesanti per entrare e uscire dal terminal container del porto di Napoli. È una buona notizia, paradossalmente, perché è il sintomo di una ripresa dei traffici che va avanti dall'inizio dell'anno, tant'è che all'inizio di questa settimana Conateco ha dovuto estendere gli orari di apertura per fronteggiare il picco dello scorso week end. Ma la viabilità interna al porto è in affanno, le attese medie superano le cinque ore e spesso i camion tornano senza poter ritirare il carico. Il porto è strutturalmente compresso, basti vedere l'immagine in alto con l'autostrada che 'invade' i piazzali. Così l'aumento del traffico, seppur sia un elemento positivo, mette in realtà in seria difficoltà il flusso in entrata e uscita dei mezzi pesanti.

### Il terminal subisce overbooking

«Dall'inizio del mese viviamo disservizi giornalieri», spiega **Ciro Migliaccio**, titolare della Migliaccio Logistic Group di Napoli. «Facciamo riunioni con Accsea, gli agenti marittimi e tutte le altre associazioni di categoria del territorio. Sabato ne abbiamo un'altra. Chiediamo alle compagnie di non emettere più booking finché non c'è la garanzia del servizio, altrimenti il carico si blocca. Lunedì il ritiro di un container pieno ha richiesto un'attesa di 6 ore e il carico, alla fine, neanche lo abbiamo ritirato. I clienti ci chiedono spiegazioni». Conateco, spiega Migliaccio, ne «subisce le conseguenze». A questo punto, secondo Migliaccio, l'autorità portuale partenopea dovrebbe cercare di aprire altri piazzali dove stoccare i contenitori. «Vista la quantità di container vuoti a terra, perché non organizzarsi e mettere a disposizione un'area in più? Sulla darsena di Levante, nei pressi del cantiere, lo spazio c'è».

### Terminalismo esternalizzato

Nel terminal container del porto di Napoli, denuncia Migliaccio, c'è un'apparente flessibilità. «È aperto 24 ore ma, di fatto, conviene attenersi a determinate fasce orarie perché le tariffe sono proibitive se si chiede l'allungamento dell'apertura. Per sopperire a queste disfunzioni nei servizi, e per offrire noi un servizio puntuale, ogni azienda si è dovuta dotare di un piccolo terminal. In sostanza, esternalizziamo il terminalismo, una cosa assurda. Non è possibile che il terminal container di Napoli, uno dei più importanti del Meridione, richieda in alcuni casi fino a 5 ore per movimentare un carico, quando la normalità dovrebbe essere di un'ora. Non ci sono sufficienti mezzi nel terminal per movimentare i container. La conseguenza, per gli autotrasportatori, è che sosta, movimentazione, carico e scarico sono operati in barba ai tempi di guida e riposo, quelli stabiliti dal Regolamento Ue 561/2006».

«La categoria è in sofferenza – conclude Migliaccio – chiediamo alle compagnie di smettere di emettere booking finché non si smaltisce lo sdoganamento dei container ancora da ritirare».

## Viabilità al porto di Salerno, Fai precisa

In relazione alla notizia pubblicata lo scorso 18 ottobre a seguito di un comunicato Fai diramato lo stesso giorno, ci scrive l'avvocato Antonio Iannone, per nome e per conto di Angelo Punzi, segretario coordinamento Fai Campania, chiedendoci di rettificare alcuni punti. In particolare il titolo "Caos viabilità al porto di Salerno. Fai aspetta la fine dei lavori" e quindi una frase dell'articolo "gli autotrasportatori aderenti alla Fai rinunciano alla manifestazione di protesta, indetta per venerdì, contro i rallentamenti interni al porto di Salerno dovuti ai lavori per la viabilità".

In entrambi i casi precisiamo che si tratta di sintesi ad una nota che, nella sostanza, mette allarme su divieti e modifiche alla viabilità esterna al porto che avrebbero potuto creare problemi alle attività del porto stesso.

Forse la nostra sintesi, relativamente a "caos" e "rallentamenti", che non si sarebbero verificati secondo quanto ci riferisce l'avvocato Iannone, non corrisponde a quanto comunicato dalla Fai. Per questo ce ne scusiamo con gli interessati e con i lettori che, in ogni caso, possono comunque fare ogni loro doverosa valutazione confrontando notizia e comunicato.

## Dragaggio San Benedetto del Tronto: AdSp e comune a confronto

Presentata una strategia per il problema in entrata e uscita delle imbarcazioni, dovuto all'insabbiamento

**SAN BENEDETTO DEL TRONTO** – Il problema dell'insabbiamento del porto di San Benedetto del Tronto, che sta creando grandi problemi alle imbarcazioni in entrata e in uscita, ha portato all'incontro tra il sindaco, Pasqualino Piunti, e i vertici dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale.

Presenti anche il comandante della Capitaneria di porto, Mauro Colarossi, affiancato dall'ufficiale Marco Marinelli, i consiglieri comunali Emidio Del Zompo e Mario Ballatore che hanno ascoltato dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Rodolfo Giampieri, dal segretario generale Matteo Paroli, dal dirigente tecnico Gianluca Pellegrini e dal membro del comitato di gestione, Giulio Piergallini, la strategia che l'ente competente per la gestione del porto ha in mente di attuare. Attualmente sono a disposizione 1,7 milioni di euro per il dragaggio, cifra che consentirebbe di scavare dal fondale portuale circa 40 mila metri cubi di sabbia: stimando che solo una parte, per qualità, potrebbe essere usata per il ripascimento della spiaggia o per la redistribuzione a largo, ne resterebbe una metà che necessariamente dovrebbe essere stoccata. L'idea proposta dall'Autorità di Sistema, in considerazione che oggi non c'è la possibilità di depositare altrove queste sabbie, è quella di un'implementazione del progetto della vasca di colmata che, raddoppiando la sua estensione, potrebbe trasformarsi in uno spazio, pur di competenza demaniale, aperto alla città, una sorta di "sea front" a nord dell'attuale bacino portuale. Per questa operazione sono necessari sia un intervento di carattere normativo che consenta di variare le previsioni del Piano regolatore del porto sia uno economico: per il primo, l'Autorità di Sistema prospetta l'impiego dello strumento dell'"adeguamento tecnico funzionale", suggerito dallo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici come il più idoneo per apportare, senza eccessivi appesantimenti burocratici, delle modifiche al Prg che non incidano sull'assetto fondamentale dell'area portuale. Per l'aspetto economico, diventa indispensabile il supporto della Regione Marche che ha competenza diretta in materia di infrastrutture, come si configurerebbe la nuova opera. "Vorrei prima di tutto evidenziare la disponibilità dell'Autorità ad un confronto aperto e costante - ha detto al termine dell'incontro il sindaco Piunti - da tempo apprezziamo il modo operativo e franco con cui essa opera mettendosi a disposizione delle istituzioni locali. Il progetto è ambizioso ma fattibile perché da un lato risolverebbe in modo significativo il problema dell'accessibilità del bacino portuale, dall'altro aprirebbe prospettive nuove per la zona a nord del porto in termini di fruibilità degli spazi che si andrebbero a creare. Utilizzando la nostra sabbia, e non quella di altre realtà come avveniva in passato, si andrebbe a costruire uno spazio pubblico aperto sul mare. E questo assume un valore particolare se pensiamo alla recente approvazione del piano di comparto che offre la possibilità di insediare attività commerciali diverse da quelle a servizio del porto proprio dinanzi a quella zona. Per far questo però l'intervento della Regione è indispensabile - ha aggiunto - e infatti ho già chiesto un incontro alla vicepresidente Anna Casini per affrontare questo ed altri temi di comune interesse".

# Corriere Marittimo

---

Più 10 treni merci tra Genova VTE e i terminal Rivalta Scrivia, Padova e Milano Smistamento

**Il Gruppo FS Italiane e Polo Mercitalia sviluppano nuovo traffico ferroviario merci, dieci treni a settimana (per trasporto container marittimi) da e per il Porto di Genova - I nuovi servizi, sono operativi dalla scorsa settimana e gestiti per importanti clienti.**

**MILANO - Nuovi servizi ferroviari gestiti da il Gruppo FS Italiane e Polo Mercitalia a supporto del traffico di merce in entrata e in uscita dal porto di Genova.** In tutto si tratta di **dieci treni settimanali** in più (per trasporto di container marittimi) che collegano **Genova VTE (Voltri Terminal Europa)** verso i tre maggiori interporti del nord Italia. In dettaglio i treni settimanali di collegamento sono: sei per l'Interporto **Rivalta Scrivia** (per Autosped), **due** per l'Interporto di Padova (per Logtainer) e **due** per il terminal di Milano Smistamento (per Mercitalia Intermodal).

*"Tutto questo è stato 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. " - **Scrive FS Italiane in una nota-** "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.*

## La Rete FVG Marinas a Rimini: “Serve un chiarimento normativo”

RIMINI – Molti porti turistici italiani sono stati costruiti in base ad una concessione contratto molto simile al moderno project financing: in base ad un valore dell'investimento sono stati stabiliti sia la durata della concessione, che l'ammontare del canone demaniale per permettere al concessionario di rientrare dell'investimento. Questo caso riguarda anche alcuni marina del network del Friuli Venezia Giulia, tra i circa 25 porti turistici italiani coinvolti secondo l'associazione di categoria Assomarinas – Confindustria.

Da oltre dieci anni su queste realtà pende la spada di Damocle del vertiginoso aumento dei canoni demaniali introdotto unilateralmente dalla finanziaria del 2007 – oltre il 300 % – che ha fatto insorgere gli operatori e le associazioni di categoria ed ha portato, dopo dieci anni di contenzioso, al giudizio di legittimità espresso dalla Corte Costituzionale del gennaio 2017.

“Un Marina non è solo posti barca” dichiara Giorgio Ardito Amministratore per l'area di Lignano Sabbiadoro, di Aprilia Marittima e del fiume Stella “è un sistema complesso ed articolato che garantisce sia posti di lavoro diretti sia un ampio indotto, nella filiera propriamente turistica, come in quella della cantieristica. Per un dipendente di porto turistico, ce ne sono nove in attività indirette quali bar, ristoranti, alberghi, negozi e tutte le attività del turismo, oppure legati alle attività della cantieristica come officine e cantieri nautici per alaggi, rimessaggi, carene, teli, revisioni ai motori, refitting tra gli altri.”

Il recente caso del Marina Blu di Rimini, che a seguito degli effetti della legge 296/06 (legge finanziaria 2007) si è visto bloccare l'operatività e di fatto rischia la chiusura, appare grave per l'intero comparto, mettendo a rischio gli investimenti in essere di imprenditori italiani e scoraggiando gli investitori esteri, per un cambio in corsa delle regole fissate dallo Stato con tanto di concessioni contratto registrate alla Corte dei Conti.

La Rete FVG Marinas e i suoi Amministratori non potevano restare insensibili di fronte a una situazione così grave e hanno quindi accolto l'invito di Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas, a partecipare ad una manifestazione di solidarietà.

La manifestazione si terrà giovedì 15 novembre alle 12.00 di fronte al Municipio di Rimini e gli organizzatori sono fiduciosi che questa azione serva a sensibilizzare il Parlamento di fronte alle esigenze del comparto, per fare urgentemente chiarezza e portare ad un intervento legislativo che risolva il decennale contenzioso su canoni demaniali iniqui, ridando respiro al settore.

Alla manifestazione riminese interverranno gli amministratori Giorgio Ardito e Fortunato Moratto, insieme ai direttori e ai titolari di altri marina della Rete.

“La nautica da diporto deve poter tornare ad investire e credere nello sviluppo di un settore che ha un grandissimo impatto sul territorio: la vera porta sull'entroterra, tanto più vero in Friuli Venezia Giulia, regione dotata di una laguna come quella di Marano e Grado e con un canale come la Litoranea Veneta, che per acque interne da Lignano arriva fino a Monfalcone. Norme poco chiare o la possibilità che interventi normativi con carattere retroattivo mettono a rischio importanti investimenti in infrastrutture nautico-turistiche e possono minare un settore già penalizzato dalla crisi economica, dai provvedimenti del governo Monti e da poco tempo in lenta ripresa.” conclude Giorgio Ardito.

## La Rete FVG Marinas a Rimini: serve un chiarimento normativo su canoni demaniali iniqui

(FERPRESS) – Rimini, 15 NOV – “La Rete FVG Marinas con i suoi 20 marina aderenti, circa 7000 posti barca dai 6 ai 100 metri di lunghezza, è la Rete di porti turistici più estesa in Italia. Molti porti turistici italiani sono stati costruiti in base ad una concessione contratto molto simile al moderno project financing: in base ad un valore dell’investimento sono stati stabiliti sia la durata della concessione, che l’ammontare del canone demaniale per permettere al concessionario di rientrare dell’investimento. Questo caso riguarda anche alcuni marina del network del Friuli Venezia Giulia, tra i circa 25 porti turistici italiani coinvolti secondo l’associazione di categoria Assomarinas – Confindustria”.

Lo scrive in una nota la Rete FVG Marinas. “Da oltre dieci anni su queste realtà pende la spada di Damocle del vertiginoso aumento dei canoni demaniali introdotto unilateralmente dalla finanziaria del 2007 – oltre il 300 % – che ha fatto insorgere gli operatori e le associazioni di categoria ed ha portato, dopo dieci anni di contenzioso, al giudizio di legittimità espresso dalla Corte Costituzionale del gennaio 2017”.

“Un Marina non è solo posti barca” dichiara Giorgio Ardito Amministratore per l’area di Lignano Sabbiadoro, di Aprilia Marittima e del fiume Stella “è un sistema complesso ed articolato che garantisce sia posti di lavoro diretti sia un ampio indotto, nella filiera propriamente turistica, come in quella della cantieristica. Per un dipendente di porto turistico, ce ne sono nove in attività indirette quali bar, ristoranti, alberghi, negozi e tutte le attività del turismo, oppure legati alle attività della cantieristica come officine e cantieri nautici per alaggi, rimessaggi, carene, teli, revisioni ai motori, refitting tra gli altri.”

Il recente caso del Marina Blu di Rimini, che a seguito degli effetti della legge 296/06 (legge finanziaria 2007) si è visto bloccare l’operatività e di fatto rischia la chiusura, appare grave per l’intero comparto, mettendo a rischio gli investimenti in essere di imprenditori italiani e scoraggiando gli investitori esteri, per un cambio in corsa delle regole fissate dallo Stato con tanto di concessioni contratto registrate alla Corte dei Conti.

La Rete FVG Marinas e i suoi Amministratori non potevano restare insensibili di fronte a una situazione così grave e hanno quindi accolto l’invito di Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas, a partecipare ad una manifestazione di solidarietà.

La manifestazione si terrà giovedì 15 novembre alle 12.00 di fronte al Municipio di Rimini e gli organizzatori sono fiduciosi che questa azione serva a sensibilizzare il Parlamento di fronte alle esigenze del comparto, per fare urgentemente chiarezza e portare ad un intervento legislativo che risolva il decennale contenzioso su canoni demaniali iniqui, ridando respiro al settore.

Alla manifestazione riminese interverranno gli amministratori Giorgio Ardito e Fortunato Moratto, insieme ai direttori e ai titolari di altri marina della Rete.

“La nautica da diporto deve poter tornare ad investire e credere nello sviluppo di un settore che ha un grandissimo impatto sul territorio: la vera porta sull’entroterra, tanto più vero in Friuli Venezia Giulia, regione dotata di una laguna come quella di Marano e Grado e con un canale come la Litoranea Veneta, che per acque interne da Lignano arriva fino a Monfalcone. Norme poco chiare o la possibilità che interventi normativi con carattere retroattivo mettono a rischio importanti investimenti in infrastrutture nautico-turistiche e possono minare un settore già penalizzato dalla crisi economica, dai provvedimenti del governo Monti e da poco tempo in lenta ripresa”, conclude Giorgio Ardito.

## Assomarinas manifesta solidarietà per il porto Marina di Rimini

**Roma, 14 novembre 2018** – Il 15 novembre Assomarinas alle ore 12.00 chiama a raccolta a Rimini in Piazza Cavour 27, di fronte al Municipio, tutti gli operatori dei porti turistici italiani per partecipare ad una manifestazione in segno di solidarietà nei confronti del porto turistico di Marina di Rimini che, con i suoi 650 posti barca, rischia di fallire e di dover licenziare 40 lavoratori a causa dell'errato aumento dei canoni demaniali deciso nella Finanziaria del Governo Prodi, ancora nel 2007.

La manifestazione, come lo fu quella di Trieste del 2011 contro la tassa di stazionamento, si rileva necessaria per cercare di ottenere dal Governo il più celermente possibile un chiarimento normativo per risolvere il contenzioso sui canoni demaniali e per prevenire nuovi incombenti aumenti futuri a causa della prevista riforma del demanio.

Per rivendicare la dignità del nostro settore e affinché sia messo a punto un chiarimento normativo che allinei l'eventuale rideterminazione dei canoni per i porti, da parte del Demanio, a quanto stabilito dalla sentenza della Corte costituzionale abbiamo proposto un emendamento al Decreto fiscale del Governo.

## La Rete FVG Marinas a Rimini “Serve un chiarimento normativo”

La Rete FVG Marinas con i suoi 20 marina aderenti, circa 7000 posti barca dai 6 ai 100 metri di lunghezza, è la Rete di porti turistici più estesa in Italia.

Molti porti turistici italiani sono stati costruiti in base ad una concessione contratto molto simile al moderno project financing: in base ad un valore dell'investimento sono stati stabiliti sia la durata della concessione, che l'ammontare del canone demaniale per permettere al concessionario di rientrare dell'investimento. Questo caso riguarda anche alcuni marina del network del Friuli Venezia Giulia, tra i circa 25 porti turistici italiani coinvolti secondo l'associazione di categoria Assomarinas – Confindustria.

Da oltre dieci anni su queste realtà pende la spada di Damocle del vertiginoso aumento dei canoni demaniali introdotto unilateralmente dalla finanziaria del 2007 – oltre il 300 % – che ha fatto insorgere gli operatori e le associazioni di categoria ed ha portato, dopo dieci anni di contenzioso, al giudizio di legittimità espresso dalla Corte Costituzionale del gennaio 2017.

“Un Marina non è solo posti barca” dichiara **Giorgio Ardito Amministratore per l'area di Lignano Sabbiadoro, di Aprilia Marittima e del fiume Stella** “è un sistema complesso ed articolato che garantisce sia posti di lavoro diretti sia un ampio indotto, nella filiera propriamente turistica, come in quella della cantieristica. Per un dipendente di porto turistico, ce ne sono nove in attività indirette quali bar, ristoranti, alberghi, negozi e tutte le attività del turismo, oppure legati alle attività della cantieristica come officine e cantieri nautici per alaggi, rimessaggi, carene, teli, revisioni ai motori, refitting tra gli altri.”

Il recente caso del Marina Blu di Rimini, che a seguito degli effetti della legge 296/06 (legge finanziaria 2007) si è visto bloccare l'operatività e di fatto rischia la chiusura, appare grave per l'intero comparto, mettendo a rischio gli investimenti in essere di imprenditori italiani e scoraggiando gli investitori esteri, per un cambio in corsa delle regole fissate dallo Stato con tanto di concessioni contratto registrate alla Corte dei Conti.

La Rete FVG Marinas e i suoi Amministratori non potevano restare insensibili di fronte a una situazione così grave e hanno quindi accolto l'invito di Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas, a partecipare ad una manifestazione di solidarietà. La manifestazione si terrà **giovedì 15 novembre alle 12.00 di fronte al Municipio di Rimini** e gli organizzatori sono fiduciosi che questa azione serva a sensibilizzare il Parlamento di fronte alle esigenze del comparto, per fare urgentemente chiarezza e portare ad un intervento legislativo che risolva il decennale contenzioso su canoni demaniali iniqui, ridando respiro al settore.

Alla manifestazione riminese intervengono gli amministratori **Giorgio Ardito** e **Fortunato Moratto**, insieme ai direttori e ai titolari di altri marina della Rete.

“La nautica da diporto deve poter tornare ad investire e credere nello sviluppo di un settore che ha un grandissimo impatto sul territorio: la vera porta sull'entroterra, tanto più vero in Friuli Venezia Giulia, regione dotata di una laguna come quella di Marano e Grado e con un canale come la Litoranea Veneta, che per acque interne da Lignano arriva fino a Monfalcone. Norme poco chiare o la possibilità che interventi normativi con carattere retroattivo mettono a rischio importanti investimenti in infrastrutture nautico-turistiche e possono minare un settore già penalizzato dalla crisi economica, dai provvedimenti del governo Monti e da poco tempo in lenta ripresa.” conclude **Giorgio Ardito**.

## - segue

---

### RETE FVG MARINAS NETWORK

Tutti i Marina della Rete, dalle foci del Tagliamento a Muggia:

- **Lignano Sabbiadoro, Aprilia Marittima e fiume Stella:** Porto Turistico Marina Uno Resort, Marina Punta Faro Resort, Marina Resort Punta Gabbiani, Marina Punta Verde, Darsena Porto Vecchio, Aprilia Marittima 2000 Dry Marina, Marina Stella Resort, Dry Marina Punta Gabbiani;
- **San Giorgio di Nogaro e laguna di Marano:** Portomaran, Shipyard & Marina Sant'Andrea, Cantieri Marina San Giorgio, Marina Planais;
- **Grado:** Darsena San Marco, Marina Primero, Porto San Vito Resort;
- **Monfalcone:** Marina Hannibal e Marina Lepanto Resort;
- **Trieste e costa triestina:** Portopiccolo, Porto San Rocco Marina Resort, Marina San Giusto.

## Gemellaggio tra porto di Mariupol e l'area industriale di Porto Nogaro

La buona riuscita resa possibile dalla Fratelli Cosulich spa ed il gruppo ucraino Metinvest

GENOVA – Martedì 20 Novembre verrà siglato il gemellaggio fra il porto ucraino di Mariupol e l'area industriale di Porto Nogaro rappresentata dal Cosef (Consorzio di sviluppo economico del Friuli), evento importante per la comunità portuale di Porto Nogaro e in generale per tutta l'area industriale dell'Aussa Como. La buona riuscita del gemellaggio è stata resa possibile dalla Fratelli Cosulich spa ed il gruppo ucraino Metinvest uniti dai medesimi interessi ovvero la presenza dei laminatoi nell'area di San Giorgio di Nogaro e quindi la necessità di gestire ed organizzare al meglio la logistica. A questo si aggiungono le origini della Famiglia Cosulich e del suo gruppo nel Nord-Est d'Italia al quale la società è particolarmente affezionato.

Sarà dunque il sindaco Roberto Mattiussi a patrocinare il gemellaggio nella cerimonia che si terrà nella sala consiliare del municipio di San Giorgio di Nogaro. Presenti in rappresentanza dell'Agenzia statale per i porti e le infrastrutture ucraine (Uspa) il ceo Raivis Vekagans, il direttore della Autorità portuale di Mariupol Igor Barsky e il direttore del porto commerciale di Mariupol Oleksandr Oleinik. Per la parte italiana, interverranno il dottor Marinig, presidente del Cosef.

Il porto di Mariupol è ad oggi il principale scalo da cui partono milioni di tonnellate di acciaio destinate ai laminatoi presenti a San Giorgio di Nogaro, tra i principali protagonisti dello sviluppo industriale dell'area.

Storicamente il porto utilizzato per sbarcare acciaio destinato ai laminatoi di Porto Nogaro è sempre stato Monfalcone. La quantità di merce sbarcata da instradare su Porto Nogaro, la conseguente presenza di flotte di camion nella tratta stradale fra i due porti e le lamentele della cittadinanza locale hanno spronato il Friuli a trovare alternative che non colpissero l'attività economica della regione lanciando una gara per gli operatori del settore che avessero voluto scommettere su tale progetto concretizzatosi successivamente con la possibilità di sbarcare parte dei prodotti siderurgici direttamente su Porto Nogaro.

Nell'Aprile 2017 è stata firmata una partnership fra Fratelli Cosulich spa, Trieste e Metinvest holding, Kiev dove la Fratelli Cosulich viene nominata agente generale esclusivo per Metinvest sui porti nel territorio italiano.

Grazie a soluzioni logistiche innovative la partnership è riuscita a sbarcare direttamente a Porto Nogaro parte del carico che fino a quel momento arrivava a Monfalcone. Nei primi 11 mesi di attività si sono registrati questi risultati:

- 200.000 tonnellate di merce sbarcata direttamente a Porto Nogaro
- riduzione del traffico stradale di circa 5000 camion
- aumento nel 2018 del 25% dei volumi su Porto Nogaro rispetto allo stesso periodo del 2017

## - segue

---

La Fratelli Cosulich, di proprietà della famiglia Cosulich, è un'affermata società che abbraccia tutti i settori dell'industria dello shipping, presente sul mercato internazionale da oltre 160 anni. Il gruppo è formato da più di 70 società, impiega circa 1000 persone nel mondo ed ha un giro di affari di circa 1 miliardo di euro all'anno. La sede legale della società è a Trieste e la sede operativa a Genova.

La Metinvest è una importante società Ucraina che gestisce la produzione ed il trasporto di prodotti siderurgici; è proprietaria di due stabilimenti di produzione, la Trametel a Porto Nogaro e la Valsider a Verona ed i porti maggiormente coinvolti in questo business sono stati, sin dall'inizio della collaborazione, Monfalcone e Marghera, attrezzati per la movimentazione, lo sbarco e l'imbarco proprio per quella tipologia di merce.

I vantaggi più evidenti delle operazioni scaturite dalla partnership sono stati certamente, oltre all'alleggerimento del traffico stradale, una migliore organizzazione logistica, un minore impatto ambientale causato dall'inquinamento prodotto dai camion e conseguentemente una migliore qualità di vita dei residenti nella zona.

La prima nave che ha effettuato servizio fra il porto di Mariupol e Porto Nogaro è stata la motor vessel Ata nel Novembre del 2017 e da quel momento, con cadenza regolare, altre 21 navi hanno approdato a Porto Nogaro sbarcando in media 7300 tonnellate di merce.

Il gemellaggio prevede non solo il mantenimento ed il rispetto dell'attuale collaborazione fra i due porti, ma avrà come scopo principale quello di favorire l'incremento delle attività operative di entrambi i porti non solo per i prodotti siderurgici ma anche per tutte quelle tipologie merceologiche d'interesse per la zona.

Porto Nogaro e la sua zona industriale potranno quindi diventare partner privilegiato negli scambi commerciali con l'Ucraina con grande beneficio di entrambi i paesi.

# Informazioni Marittime

---

## Porto Nogaro pronto al gemellaggio con Mariupol (Ucraina)

Il 20 novembre la firma dell'intesa promossa da Fratelli Cosulich e dal gruppo Metinvest

Martedì 20 novembre verrà siglato un gemellaggio fra il porto ucraino di **Mariupol** e l'area industriale friulana di **Porto Nogaro** rappresentata dal Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (COSEF). La cerimonia si terrà a partire dalle 10,30 presso la Sala Consiliare del Comune di San Giorgio di Nogaro (piazza Municipio, 1).

La Fratelli Cosulich SpA ed il gruppo ucraino Metinvest si sono impegnati affinché questo gemellaggio si realizzasse in virtù dei loro interessi comuni che sono, nello specifico, la presenza dei laminatoi nell'area di San Giorgio di Nogaro e quindi la necessità di gestire ed organizzare al meglio la logistica e le origini della Famiglia Cosulich e del suo Gruppo nel Nord-Est d'Italia al quale è particolarmente affezionato e al quale desidera apportare il suo contributo affinché si sviluppi economicamente.

Il Sindaco Roberto Mattiussi patrocinerà il gemellaggio tra il porto Ucraino di Mariupol e l'area industriale di Porto Nogaro rispettivamente rappresentati dall'Agenzia Statale per i Porti e le Infrastrutture Ucraine (USPA) nelle persone del CEO Mr. Raivis Veckagans, il Direttore della Autorità Portuale di Mariupol Igor Barsky e il direttore del Porto Commerciale di Mariupol Oleksandr Oleinik e, per la parte italiana, Il Marinig, Presidente del COSEF – Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli.

### Linea diretta Mariupol-Porto Nogaro

Il Porto di Mariupol è ad oggi il principale scalo da cui partono milioni di tonnellate di acciaio destinate ai laminatoi presenti a S. Giorgio di Nogaro, tra i principali protagonisti dello sviluppo industriale dell'area. Storicamente il porto utilizzato per sbarcare acciaio destinato ai laminatoi di Porto Nogaro è sempre stato Monfalcone. La quantità di merce sbarcata da instradare su Porto Nogaro, la conseguente presenza di flotte di camion nella tratta stradale fra i due porti e le lamentele della cittadinanza locale hanno spronato la Regione Friuli a trovare alternative che non colpissero l'attività economica della regione lanciando una gara per gli operatori del settore che avessero voluto scommettere su tale progetto concretizzatosi successivamente con la possibilità di sbarcare parte dei prodotti siderurgici direttamente su Porto Nogaro.

### La partnership

Nell'aprile 2017 è stata firmata una partnership fra Fratelli Cosulich (Trieste) e Metinvest Holding (Kiev) dove la Fratelli Cosulich viene nominata agente generale esclusivo per Metinvest sui porti nel territorio italiano. Grazie a soluzioni logistiche innovative la sopraddetta partnership è riuscita a sbarcare direttamente a Porto Nogaro parte del carico che fino a quel momento veniva sbarcata a Monfalcone. Questi i risultati raggiunti nei primi 11 mesi di attività: 200.000 tonnellate di merce sbarcata direttamente a Porto Nogaro; riduzione del traffico stradale di circa 5000 camion; aumento nel 2018 del 25% dei volumi su Porto Nogaro rispetto allo stesso periodo del 2017.

### Fratelli Cosulich

Di proprietà della Famiglia Cosulich, la Fratelli Cosulich abbraccia tutti i settori dell'industria dello shipping, presente sul mercato internazionale da oltre 160 anni. Il gruppo è formato da più di 70 società, impiega circa 1000 persone nel mondo ed ha un giro di affari di circa un miliardo di Euro all'anno. La sede legale della società è a Trieste e la sede operativa a Genova.

### La Metinvest

La Metinvest è una importante società ucraina che gestisce la produzione ed il trasporto di prodotti siderurgici; è proprietaria di due stabilimenti di produzione, la Trametmetal a Porto Nogaro e la Valsider a Verona ed i porti maggiormente coinvolti in questo business sono stati, sin dall'inizio della collaborazione, Monfalcone e Marghera, in quanto porti attrezzati per la movimentazione, lo sbarco e l'imbarco proprio per quella tipologia di merce.

### Un anno dalla prima nave

I vantaggi più evidenti delle operazioni scaturite dalla partnership sono stati certamente, oltre all'alleggerimento del traffico stradale, una migliore organizzazione logistica, un minore impatto ambientale causato dall'inquinamento prodotto dai camion e conseguentemente una migliore qualità di vita dei residenti nella zona. La prima nave che ha

## - segue

---

effettuato servizio fra il porto di Mariupol e Porto Nogaro è stata la motor vessel *ATA* nel novembre del 2017 e da quel momento, con cadenza regolare, altre 21 navi hanno approdato a Porto Nogaro sbarcando in media 7300 tonnellate di merce cad.

Il gemellaggio prevede non solo il mantenimento ed il rispetto dell'attuale collaborazione fra i due porti ma avrà come scopo principale quello di favorire l'incremento delle attività operative di entrambi i porti non solo per i prodotti siderurgici ma anche per tutte quelle tipologie merceologiche d'interesse per la zona. Porto Nogaro e la sua zona industriale potranno quindi diventare partner privilegiato negli scambi commerciali con l'Ucraina con grande beneficio di entrambi i paesi.

# Informazioni Marittime

---

## Napoli, Conateco continua a prolungare gli orari

Da mercoledì fino a sabato apertura a oltranza

Conateco, il principale terminal container di Napoli di proprietà del gruppo Msc, [continua a prolungare](#) gli orari a seguito dei picchi dell'ultima settimana, cosa che sta causando non pochi disagi alla viabilità interna [e agli autotrasportatori](#).

### Mercoledì 14 Novembre

prolungamento fino alle 23, con fuori orario varco doganale fino alle 24

invariato. Chiusura ore 20.30

invariato. Chiusura ore 18.30

### 15, 16 e 17 novembre

apertura il 15 alle 6.30, ad oltranza. Chiusura sabato 17 ore 12

apertura il 15 alle 6.30, ad oltranza. Chiusura sabato 17 ore 12

invariato. Chiusura ore 18.30

## Terzo trimestre positivo per Yang Ming

KEELUNG – Yang Ming Marine Transport Corporation ha approvato la relazione finanziaria del terzo trimestre, chiuso con ricavi consolidati per 1,29 miliardi di dollari Usa, in crescita del 15,23% rispetto a quelli del trimestre precedente.

Sempre nel periodo dal primo Luglio al 30 Settembre, Yang Ming ha anche registrato nei confronti del secondo trimestre, un aumento del 9,19% del volume di contenitori trasportati che ammontano a 1,41 milioni di teu.

In termini finanziari, invece, la perdita netta di Yang Ming al netto delle imposte per il terzo trimestre è stata di 30 milioni di dollari, con una riduzione del 76,16% rispetto allo scorso trimestre. I ricavi consolidati da inizio anno sono aumentati del 4,12% su base annua, a 3,45 miliardi di dollari, con un aumento del traffico dell'11,35%, anno su anno, a 3,92 milioni di teu. La perdita netta dopo le imposte per i primi tre trimestri si attesta a 220 milioni di dollari.

Lo squilibrio tra domanda e offerta, oltre alla diminuzione delle tariffe di trasporto e l'aumento dei prezzi dei bunker, salito del 28,38% nei primi nove mesi dell'anno, ha contribuito per 134 milioni di dollari ai costi operativi del vettore di Taiwan.

Ma l'intensificarsi della guerra commerciale prevista in questo trimestre, potrebbe accelerare le esportazioni cinesi verso gli Stati Uniti e, pertanto, i costi di trasporto ed i fattori di carico dovrebbero migliorare per il settore Transpacific.

Yang Ming prevede di migliorare tassi e volumi anche nelle relazioni commerciali tra Asia ed Europa, man mano che le fabbriche riprenderanno la produzione dopo la settimana October China Golden.

Considerando tutti questi fattori, le prospettive di Yang Ming per il quarto trimestre sono ottimistiche. Guardando al prossimo anno poi, l'ultima proiezione di Alphaliner prevede un aumento del traffico del 4,3%, maggiore della prevista crescita della capacità del 3,9%.

Infine, per quanto riguarda l'implementazione della flotta, nel 2019 Yang Ming introdurrà quattro navi noleggiate da 14.000 teu e restituirà sette navi noleggiate più costose. Infine, l'applicazione di nuove tecnologie come Blockchain e Chatbot produrrà servizi di qualità più convenienti ed efficienti.

## **Il gruppo A.P. Møller-Mærsk ha chiuso il terzo trimestre del 2018 con un utile netto di 360 milioni di dollari**

*Nel segmento del trasporto marittimo containerizzato il margine operativo lordo ha registrato una crescita del -15,6%*

Nel terzo trimestre di quest'anno la flotta di portacontainer del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk, che è operata principalmente con il marchio Maersk Line e con i marchi Safmarine, Sea land, Hamburg Süd e Aliança, ha trasportato un volume complessivo di carichi containerizzati pari ad oltre 3,3 milioni di container da 40' (feu), con un incremento del +26,7% rispetto a 2,6 milioni di feu nel corrispondente periodo del 2017 che è effetto essenzialmente dell'acquisizione della compagnia di navigazione Hamburg Süd e della sua filiale Aliança avvenuta alla fine dello scorso anno (del [30 novembre](#) 2017). Escludendo l'effetto dell'acquisizione delle due compagnie il totale dei carichi containerizzati trasportati nel periodo luglio-settembre del 2018 risulta in crescita del -5,0% sullo stesso periodo dello scorso anno.

Sulle sole rotte est-ovest le navi del gruppo hanno trasportato complessivamente carichi pari a quasi 1,1 milioni di feu (+14,2%), con un nolo medio che è risultato di 1.923 dollari/feu (+5,0%). Sulle rotte nord-sud il totale trasportato è stato di 1,6 milioni di feu (-23,9%) con un nolo medio di 2.133 dollari/feu (+5,0%). I servizi intra-regionali hanno trasportato 660mila feu (+65,4%) con un nolo medio che è risultato pari a 1.480 dollari/feu (+19,3%).

Il gruppo danese ha specificato che nel terzo trimestre di quest'anno la domanda di trasporto marittimo containerizzato è stata inferiore alle attese, in particolare relativamente ai collegamenti tra Asia ed Europa in cui i volumi trasportati sono risultati di 65mila feu inferiori (-1,9%) a quelli trasportati nel precedente secondo trimestre del 2018. Il nolo medio globale per container trasportato è stato di 1.929 dollari/feu, con un incremento del +5,5% sul terzo trimestre del 2017.

Al 30 settembre scorso la flotta di portacontainer del gruppo era costituita da 353 navi di proprietà per una capacità di carico pari a quasi 2,6 milioni di container da 20' (teu) e da 370 navi a noleggio per una capacità di oltre 1,4 milioni di teu rispetto a 285 navi di proprietà per 2,0 milioni di teu e 383 navi a noleggio per 1,5 milioni di teu al 30 settembre 2017.

Nel terzo trimestre di quest'anno il costo medio del combustibile utilizzato dalle navi è risultato pari a 452 dollari/tonnellata (+47,2%) e il costo complessivo per l'acquisto del bunker è risultato di 1,3 miliardi di dollari (+62,9%). Il bunker consumato nel periodo dalle navi della flotta è ammontato ad oltre 2,9 milioni di tonnellate (+10,6%).

Nel terzo trimestre di quest'anno i ricavi della divisione Ocean del gruppo danese, che è formata dalle compagnie di navigazione che operano servizi di linea containerizzati nonché dai principali terminal portuali di transhipment operati dalla filiale APM Terminals, direttamente o attraverso partecipazioni, a Rotterdam, Algeciras, Tanger Med, Port Said, Salalah, Tanjung Pelepas e Bremerhaven, sono ammontati a 7,3 miliardi di dollari, con un aumento del +32,1% sul periodo luglio-settembre del 2017. L'EBITDA è stato pari a 925 milioni di dollari (+15,6%). Il gruppo danese ha ricordato che i risultati economici conseguiti nel terzo trimestre del 2017 riflettono anche l'impatto negativo sulla divisione Ocean dell'attacco di hacker a sistemi informatici del gruppo verificatisi alla fine del mese di giugno dello scorso anno che ha comportato una riduzione dell'attività nel corso del periodo (del [28](#) e [29](#) giugno 2017).

L'intero gruppo A.P. Møller-Mærsk ha archiviato il terzo trimestre del 2018 con ricavi pari a 10,1 miliardi di dollari (+30,6%), con un EBITDA di 1,1 miliardi di dollari (+16,5%), con un utile operativo di 365 milioni di dollari (+1.638,1%) e con un utile netto di 360 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di oltre -1,5 miliardi di dollari nel terzo trimestre dello scorso anno.

# Informare

---

**Ad ottobre il traffico delle merci nei porti marittimi cinesi è cresciuto del +6,1%**

*I container sono stati pari a 18,8 milioni di teu (+5,9%)*

Lo scorso mese i porti cinesi hanno movimentato complessivamente 1,12 miliardi di tonnellate di merci, con un incremento del +6,3% sull'ottobre 2017. I soli porti marittimi hanno movimentato 766,7 milioni di tonnellate di carichi (+6,1%) e i porti interni 358,8 milioni di tonnellate (+6,8%). I più rilevanti volumi di traffico sono stati movimentati dai porti di Ningbo-Zhoushan con 86,7 milioni di tonnellate (+4,1%), Shanghai con 57,6 milioni di tonnellate (+1,2%), Tangshan con 53,3 milioni di tonnellate (+12,4%), Guangzhou con 49,6 milioni di tonnellate (-5,1%), Qingdao con 47,2 milioni di tonnellate (+12,5%) e Tianjin con 44,0 milioni di tonnellate (+0,8%).

Il solo traffico containerizzato movimentato ad ottobre 2018 dai porti cinesi è stato pari a 21,2 milioni di teu, con una progressione del +6,2% sullo stesso mese dello scorso anno, di cui 18,8 milioni di teu movimentati dai porti marittimi (+5,9%) e 2,4 milioni di teu dagli inland port (+9,2%). Il maggior volume di traffico dei container è stato movimentato dal porto di Shanghai che ha registrato un traffico di 3,5 milioni di teu (+3,8%), seguito dai porti di Shenzhen con 2,2 milioni di teu (+2,0%), Ningbo-Zhoushan con 2,1 milioni di teu (+7,0%), Guangzhou con 1,9 milioni di teu (+6,5%), Qingdao con 1,6 milioni di teu (+9,7%), Tianjin con 1,4 milioni di teu (+5,7%), Xiamen con 897mila teu (-3,7%) e Dalian con 724mila teu (+0,3%).

Nei primi dieci mesi di quest'anno il traffico totale delle merci movimentato dai porti cinesi si è attestato a 11,09 miliardi di tonnellate, con un incremento del +2,7% sullo stesso periodo del 2017, di cui 7,70 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+4,2%) e 3,4 miliardi di tonnellate dai porti interni (-0,6%). I primi porti per volume di traffico sono stati Ningbo-Zhoushan con 915,1 milioni di tonnellate (-7,1%), Shanghai con 572,6 milioni di tonnellate (-2,6%), Tangshan con 514,4 milioni di tonnellate (+7,2%), Guangzhou con 499,3 milioni di tonnellate (+6,3%), Qingdao con 444,9 milioni di tonnellate (+4,7%), Tianjin con 415,8 milioni di tonnellate (-1,4%), Dalian con 393,5 milioni di tonnellate (+2,2%), Yantai con 387,4 milioni di tonnellate (+19,0%), Rizhao con 367,5 milioni di tonnellate (+10,1%) e Yingkou con 315,5 milioni di tonnellate (+1,3%).

Nel segmento dei container i primi dieci mesi del 2018 sono stati archiviati con un traffico complessivo di 207,4 milioni di teu (+5,1%), di cui 184,0 milioni di teu movimentati dai porti marittimi (+5,1%) e 23,4 milioni di teu dai porti interni (+5,1%). In testa alla graduatoria dei porti container cinesi c'è Shanghai con 34,9 milioni di teu (+4,8%) seguito da Ningbo-Zhoushan con 22,3 milioni di teu (+7,2%), Shenzhen con 21,3 milioni di teu (+1,0%), Guangzhou con 17,8 milioni di teu (+7,4%), Qingdao con 16,0 milioni di teu (+5,0%), Tianjin con 13,5 milioni di teu (+5,8%), Xiamen con 8,9 milioni di teu (+4,2%), Dalian con 8,4 milioni di teu (+0,3%), Yingkou con 5,3 milioni di teu (+3,2%) e Lianyungang con 4,0 milioni di teu (-0,2%).

## **Ad ottobre nuovo record storico mensile delle merci imbarcate sulle navi che hanno attraversato il canale di Suez**

*Registrato anche il picco massimo di carichi a bordo delle navi dirette a sud*

Lo scorso mese il volume totale delle merci a bordo delle navi che sono transitate nel canale di Suez ha raggiunto il nuovo record storico di 89,1 milioni di tonnellate, con un incremento del +11,4% sull'ottobre 2017 e con un differenziale di circa 2,7 milioni di tonnellate rispetto al precedente picco massimo mensile stabilito lo scorso agosto. Il nuovo record è stato stabilito grazie al nuovo picco massimo storico dei carichi imbarcati sulle navi transitate nel canale egiziano nella direzione nord-sud che sono ammontati a 49,6 milioni di tonnellate (+16,6% sull'ottobre 2017) e grazie anche alla crescita del +5,5% dei volumi di carico imbarcati sulle navi transitate nella direzione opposta che hanno totalizzato 39,5 milioni di tonnellate (+5,5%), cifra che costituisce il nuovo record relativamente al mese di ottobre per questa direttrice di traffico marittimo.

Ad ottobre 2018 il canale è stato attraversato globalmente da 1.657 navi, con una progressione del +6,7% sull'ottobre dello scorso anno, di cui 442 petroliere (+12,8%) e 1.215 navi di altra tipologia (-4,7%).

Nei primi dieci mesi di quest'anno le navi transitate sono state 15.109, con un aumento del -4,3% sullo stesso periodo del 2017, di cui 3.896 petroliere (+5,4%) e 11.213 di altro tipo (+3,9%).

Nel periodo gennaio-ottobre del 2018 il totale delle merci a bordo delle navi che hanno attraversato il canale è risultato di 815,8 milioni di tonnellate (+9,1%), di cui 429,6 milioni di tonnellate sulle navi dirette a sud (+9,9%) e 386,23 milioni di tonnellate su quelle dirette a nord (+8,2%). Sulle sole navi dirette a sud i carichi originati dai mercati del Mediterraneo settentrionale sono ammontati a 52,7 milioni di tonnellate, con un calo del -21,6% sui primi sei mesi del 2017, mentre sulle sole navi dirette a nord i carichi diretti ai mercati del Mediterraneo settentrionale sono stati pari a 84,2 milioni di tonnellate, in crescita del +7,1%.

Nei primi dieci mesi di quest'anno il più consistente volume di carichi a bordo delle navi transitate in entrambe le direzioni è stato quello delle merci containerizzate con complessive 409,2 milioni di tonnellate (+4,9%), di cui 203,7 milioni di tonnellate sulle navi dirette a sud (+4,5%) e 205,5 milioni di tonnellate su quelle dirette a nord (+4,9%). A seguire ci sono i carichi costituiti da petrolio grezzo per un totale di 96,2 milioni di tonnellate (+4,7%), di cui 36,8 milioni di tonnellate sulle navi dirette a sud (+31,2%) e 59,4 milioni di tonnellate su quelle dirette a nord (-0,7%), i carichi di cereali per complessive 43,7 milioni di tonnellate (+18,4%), di cui 42,9 milioni di tonnellate dirette verso il Mediterraneo (+10,5%) e 783mila tonnellate verso il Mar Rosso (-102,3%), i carichi di minerali e metalli per 28,1 milioni di tonnellate (+3,2%), di cui 25,6 milioni di tonnellate sulle navi dirette a sud (+5,8%) e 2,5 milioni di tonnellate sulle navi dirette a nord (+133,1%) e i carichi di carbone e coke per un totale di 27,4 milioni di tonnellate (+80,7%), di cui 17,7 milioni di tonnellate sulle navi transitate verso sud (+126,5%) e 9,7 milioni di tonnellate su quelle transitate verso nord (+33,1%).