



Primo Piano:

"...Accordo Assoporti e Dottori Commercialisti per l'economia portuale..."
(Seareporter, Italia Oggi)

Dai porti:

Genova:

"...Ribaltamento a mare, il pressing dell'ad Bono..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Turismo crocieristico e strategie per rafforzare il settore..." (Corriere Marittimo)

"...Reintegrati tre dipendenti di "Alp"..." (Messaggero Marittimo)

"...Livorno, la lunga estate..." (La Gazzetta Marittima)

"...Crociere, le ricadute su Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Maersk e Chiquita a lasciare lo scalo..." (Civonline)

Napoli:

"...Los Angeles va in Campania..." (Informazioni Marittime)

"...Nuovo waterfront Beverello..." (Informazioni Marittime)

"...Svolta intermodale per l'interporto di Prato..." (The Medi Telegraph)

Brindisi:

"...Gli operatori portuali salentini rispondono all'agenzia Lorusso..."
(Brindisi Oggi)

"...Mancato approdo nave Prince..." (Brindisi Report)

"...A rischio il lavoro della task force sulle Zes..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Per la Puglia l'economia del mare è fattore di sviluppo..." (Regioni.it)

Gioia Tauro:

"...Azienda arrogante, portuali in agitazione..." (Gazzetta del Sud)

"...Gioia Tauro e Messina verso la separazione..." (Gazzetta del Sud)

"...Occorre vigilare..." (Gazzetta del Sud)

"...I parlamentari 5Stelle agiscano..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...La risorsa mare della Sicilia..." (La Gazzetta Marittima)

"...Sicilia, export boom in Cina e Singapore..." (La Sicilia)

Focus:

"...La lunga marcia della Cina sui porti europei..." (Il Sole 24 Ore)

Seareporter

L'accordo prevede l'analisi di problematiche che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni.

Roma , 17 luglio - È stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra l'Associazione dei Porti Italiani (ASSOPORTI) e il Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili (CNDCEC).

Lo scopo dell'accordo è quello di lavorare congiuntamente su iniziative che possano essere di supporto all'economia portuale italiana.

Tra le prime azioni individuate ci sono l'organizzazione di eventi scientifici relativi all'economia del mare e l'intermodalità, analisi di problematiche che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni.

“Il protocollo – afferma **Zeno D'Agostino**, presidente di ASSOPORTI – rappresenta un utile strumento per la portualità nazionale, che potrà da oggi usufruire della collaborazione di ulteriori professionisti impegnati nel settore.

Saranno messe insieme competenze diverse al fine di mappare processi e formare nuove professionalità”.

“Il nostro Consiglio nazionale commercialisti e degli esperti contabili – commenta il suo presidente **Massimo Miani** – intende valorizzare le competenze professionali del commercialista nell'ambito dei temi legati all'economia del mare e della logistica portuale ai fini dello sviluppo del cluster, fornendo adeguato supporto specialistico sia agli operatori economici nella loro evoluzione verso nuovi processi produttivi, sia ai porti per lo studio delle problematiche di ordine generale relative alle tematiche proprie della professione”.

commercialisti

Protocollo tra Cndcec e Assoport

Supportare l' economia portuale attraverso operazioni congiunte che prevedano la definizione di iniziative di aggiornamento e analisi.

Questo uno degli obiettivi fissati dal protocollo d' intesa raggiunto tra il Consiglio nazionale dei dottori commercialisti ed esperti contabili e Assoport, l' associazione dei porti italiani. Tra le prime azioni individuate ci sono l' organizzazione di eventi scientifici relativi all' economia del mare e l' intermodalità, analisi di problematiche che coinvolgono il settore e elaborazione di proposte comuni. «Il Consiglio nazionale intende valorizzare le competenze professionali del commercialista nell' ambito dei temi legati all' economia del mare e della logistica portuale ai fini dello sviluppo del cluster», afferma Massimo Miani, presidente del Cndcec. «Il protocollo rappresenta uno strumento utile per la portualità nazionale, che potrà da oggi usufruire della collaborazione di ulteriori professionisti impegnati nel settore», dichiara il presidente Assoport Zeno D' Agostino.

MICHELE DAMIANI

Il Secolo XIX

Ribaltamento a mare, il pressing dell' ad Bono

L' occasione per lanciare un ultimatum alle istituzioni, in primis all' Autorità di sistema portuale, arriva dalla cerimonia che domani si terrà nello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. L' ad del gruppo navalmeccanico, Giuseppe Bono, dovrebbe infatti essere in città per l' intera giornata e - oltre alla partecipazione al taglio della lamiera per la seconda nave da crociera destinata alla compagnia Virgin - il numero uno di Fincantieri cercherà di capire se ci sono stati passi in avanti sul nuovo progetto per il ribaltamento a mare del cantiere. Secondo quanto risulta al Secolo XIX, infatti, non è escluso che Bono incontri i vertici di Palazzo San Giorgio e quelli della Regione Liguria. Fincantieri ha presentato un nuovo progetto, dopo quello del 2012, con l' obiettivo aumentare gli spazi a disposizione dello stabilimento dove al momento non possono essere realizzate mega-navi da crociera di ultima generazione. Il piano dovrebbe ricevere il via libera dall' Autorità di sistema portuale che ancora non si è espressa: problemi di sicurezza alla realizzazione del piano potrebbero arrivare dalla presenza del terminal Porto petroli, a Mulino, che confina proprio con lo stabilimento navalmeccanico. I sindacati hanno già detto di essere «fortemente preoccupati» per l' immobilità di Palazzo San Giorgio visto che questa situazione di stallo potrebbe mettere a rischio il futuro dello stabilimento. Adesso anche Bono pare aver perso la pazienza visto che del ribaltamento a mare si parla da anni ma ancora nulla si è concretamente mosso.

Turismo crocieristico e strategie per rafforzare il settore / Convegno "Welcome to Livorno"

FIRENZE - Il turismo crocieristico e le strategie per rafforzare un settore in crescita e centrale nello sviluppo del porto di Livorno, le tematiche sono affrontate dal convegno dal titolo "Welcome to Livorno, port for Tuscany"- giovedì 19 luglio - ore 9,30, Fortezza Vecchia - Livorno, promosso da Porto di Livorno 2000, Autorità di Sistema portuale Mar Tirreno settentrionale, Camera di Commercio Maremma e Tirreno, , Irpet, Toscana Promozione Turistica e Regione Toscana. Presentazione dello studio sui movimenti turistici legati alle crociere attorno al quale si svilupperà il dibattito con una tavola rotonda, con numerosi contributi,

Programma:

9,30 Saluti istituzionali: Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Filippo Nogarin, sindaco di Livorno, Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio Maremma e Tirreno e Luciano Guerrieri, presidente di Porto di Livorno 2000- **Presentazione dello studio sul crocierismo:** Enrico Conti di IRPET.

ore 11,00 Tavola rotonda. A moderare i lavori saranno Alberto Peruzzini, direttore Toscana Promozione Turistica e Alessandro Guarducci, capo Cronista Tirreno Livorno.

Intervengono: Massimo Provinciali, segretario generale di Autorità di Sistema Portuale, Pierluigi Giuntoli, segretario generale Camera di Commercio Maremma e Tirreno, Michel Nestour, vice presidente di Carnival Corporation, Leonardo Massa, country manager Italy MSC Crociere, Gina Giani, a.d. di Toscana Aeroporti, Silvia Burzagli, dirigente settore Promozione Economica e Turistica della Regione Toscana, Massimiliano Bendinelli, dirigente Area Servizi del Comune di Livorno. Conclude i lavori Stefano Ciuoffo, assessore al Turismo e Attività Produttive della Regione Toscana.

A fare le conclusioni al termine della mattinata di lavori sarà l'assessore regionale alle attività produttive e turismo Stefano Ciuoffo, mentre i saluti istituzionali saranno fatti dal presidente Autorità portuale Stefano Corsini, dal sindaco di Livorno Filippo Nogarin, dal presidente della Camera di Commercio Maremma e Tirreno Riccardo Breda, dal presidente del Porto di Livorno 200 Luciano Guerrieri.

Reintegrati tre dipendenti di "Alp"

LIVORNO – Luca Becce, amministratore delegato di Alp l'agenzia per il lavoro portuale ed ex direttore del terminal darsena Toscana, ha inviato una nota agli organi di stampa, relativa alla riassunzione di tre dei cinque dipendenti di Alp licenziati nel Maggio scorso. Pubblichiamo integralmente il testo del suo intervento.

"Leggo che da parte di Unicobas viene presentata la notizia della riassunzione di tre dei 5 dipendenti licenziati da Alp come il risultato della lotta sfociata nello sciopero del 6 Luglio scorso. Alp si era astenuta dal rendere pubblica la notizia della firma della conciliazione da parte dei tre dipendenti, avvenuta il 13 Luglio, per non voler sottolineare esattamente l'opposto di quanto ora viene rappresentato dal sindacato Unicobas, ovvero l'evidenza del fallimento della loro iniziativa.

Infatti la riassunzione dei tre dipendenti è avvenuta esattamente nei termini che Alp aveva offerto nel tentativo di conciliazione avvenuto in sede di AdSp il giorno 4 Luglio e il testo che i tre dipendenti hanno sottoscritto è stato esattamente lo stesso sottoscritto il 5 Luglio dai primi due dipendenti, assistiti da altra sigla sindacale non aderente allo sciopero Unicobas.

Quindi lo sciopero del 6 non ha sortito effetto alcuno sulla disponibilità che l'azienda aveva già manifestato e che consisteva nella possibilità di un nuovo contratto di assunzione, a condizione della accettazione del licenziamento con il pieno riconoscimento della gravità del comportamento tenuto dai dipendenti.

Dispiace, conclude la nota di Becce, peraltro senza sorprendere, che le cose vengano rappresentate da Unicobas in modo tanto distorto, per tentare di nascondere il fallimento di una iniziativa ingiustificata, lo sciopero del 6 Luglio, perché basata su ricostruzioni dei fatti non veritiere, come riconosciuto dai 5 dipendenti con la sottoscrizione del testo della conciliazione. Ci vediamo costretti a questo intervento, che avremmo evitato, per amore della verità: l'evidenza dei fatti è più forte della demagogia e della propaganda".

Livorno, la lunga estate

LIVORNO—Tariffe di rimorchio rivisitate e ridotte; illuminazione notturna ormai pressoché collaudata sul canale industriale per far entrare e uscire le navi h/24; "marina" sul Mediceo con lavori in corso d'opera e soluzioni di trasferimento delle imbarcazioni in Darsena Nuova; ultimi passaggi burocratici con la Regione per la concessione al TCO sulla sponda est della Darsena Toscana; proposte in via di definizione per utilizzare finalmente anche il terzo "cancello" del varco finanziato dalla Lorenzini per la Darsena I; conclusione (ci possiamo sperare, finalmente?) della Neverending story della gara per la Porto 2000; primi passi per la messa in opera della delibera dell'ultimo comitato di gestione portuale per l'aumento della pianta organica....

Ci fermiamo qui? Potremmo aggiungere altri temi che l' Autorità portuale di sistema di Stefano Corsini sta dipanando in questi caldi giorni di luglio, prima che le macchine amministrative locali e centrali chiudano i battenti per ferie. Le urgenze? Sono tutti temi urgenti, sui quali gli uffici, in particolare la direzione della programmazione di Claudio Vanni, in questi giorni hanno più di una riunione di seguito

A.F.

all'altra. In particolare si spera di definire prima della fine del mese la pratica con il SIR (l'ex sito SIN oggi passato di competenza di Firenze) per la concessione al TCO della sponda est e di definire il trasferimento delle imbarcazioni dei circoli del "muro del pianto" in Darsena Nuova, con i pontili galleggianti che successivamente potranno essere integrati anche da quelli dello Yacht Club (anch'esso da trasferire).

Sarà tutto indolore? Ci saranno altri rinvii? I tempi stringono e l'agosto è ormai alle porte. Auguri.

Crociere, le ricadute su Livorno

Partecipano anche l'aeroporto di Pisa, la Carnival e le Istituzioni del territorio

LIVORNO - L'impatto e le ricadute dei traffici delle crociere saranno i temi di un workshop programmato per giovedì prossimo 19 luglio in Fortezza Vecchia dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Titolo: Welcome in Leghorn, port for Tuscany. Ecco il programma del workshop. Ore 9,30 Registrazione partecipanti e welcome coffee. Ore 10,00 Saluti istituzionali: Stefano Corsini - presidente AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Filippo Nogarini - sindaco di Livorno, Riccardo Breda - presidente Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Luciano Guerricci - presidente Porto di Livorno 2000. Ore 10,30 Presentazione Studio crocierismo: Enrico Conti - Irpct. Ore 11,00 Tavola Rotonda "Strategie per la crescita della destinazione". Moderano: Alberto Peruzzini - direttore Toscana Promozione Turistica e Alessandro

Guarducci - capo cronista Tirreno Livorno.

Partecipano: Massimo Provinciali - segretario generale AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Pierluigi Giuntoli - segretario generale Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Michel Nestour - vice president Carnival Corporation & Plc, Gina Giani - A.D. Toscana Aeroporti Spa, Massimiliano Bendinelli - dirigente area servizi Comune di Livorno. Ore 12,30 Conclusioni Stefano Ciuoffo - assessore al Turismo e Attività Produttive Regione Toscana. Segue Light Lunch.

Maersk e Chiquita pronti a lasciare lo scalo

CIVITAVECCHIA - Incontri più o meno formali, ore di tensione e discussioni, una situazione che rischia di esplodere. Il caso dello scarico dei container, dopo l'ordinanza firmata dal presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo che impone, dal 15 settembre, le attività solo ed esclusivamente alla banchina 25 gestita dalla Rtc invece delle attuali banchine 23 e 24 ad opera della Civitavecchia Fruit & Forest Terminal, rischia di avere conseguenze pesantissime sull'economia di tutto lo scalo.

Un'ordinanza che i vertici di Cfft leggono come un danno, non solo nei confronti della società italo belga, ma di tutto il porto. "Il rischio di una desertificazione commerciale è alto – ha sottolineato il managing director Steven Clercks – la prima risposta che chiediamo all'Adsp (*e lo faranno ufficialmente oggi ndr*) è una proroga dell'ordinanza, almeno fino alla fine dell'anno, utilizzando questo tempo per una soluzione della vertenza, nella legalità". La società, intanto, si vedrà costretta ad aprire lo stato di crisi. "È un paradosso – ha aggiunto Clercks, insieme al consigliere Sergio Serpente e al direttore del terminal Gianluca Rossi – dover eventualmente ricorrere ai licenziamenti con i numeri che abbiamo".

In questi 11 anni di attività nel porto, Cfft ha investito 18 milioni di euro, 2 milioni solo per il settore delle crociere, arrivando dai 15 iniziali agli attuali 65 impiegati, tutti di Civitavecchia e del territorio, senza contare l'indotto legato alle attività di Compagnia portuale, Cilp, agenti marittimi e trasportatori, movimentando 250mila tonnellate di frutta all'anno. Numeri tra l'altro in crescita, considerati gli accordi con le più grandi aziende che operano nel settore: Dolce, Chiquita, Bonita, Del Monte, solo per citarne alcune, hanno creduto negli anni nella struttura, diventata punto di riferimento per tutto il centro Italia.

Il 17 maggio la lettera della compagnia Hamburg Sud (gruppo Maersk) che trasporta i prodotti di Chiquita: *"L'unica condizione che ci permetteva, ci permette e ci permetterà di considerare il porto di Civitavecchia come punto strategico per la nostra logistica – si legge – è il fatto che la nostra merce arrivi direttamente presso il nostro terminal, abbattendo così sia i tempi morti che i relativi costi di trasferimento, nonché i tempi necessari per le operazioni doganali e quindi di effettiva disponibilità della merce così da far fronte alla richiesta del mercato prima e meglio dei nostri competitor. Se lo scarico diretto della nostra merce presso il Terminal Frutta non fosse più possibile, per qualsivoglia motivo, abbiamo già previsto di trasferire tutto il nostro stock in altra località portuale, così da non perdere i benefici legati a questa operatività logistica"*. E se realtà come Maersk e Chiquita lasceranno lo scalo "sarà la catastrofe - ha spiegato Clerks - l'ultimatum del 15 settembre ci dà poco tempo per convincerli che c'è ancora una soluzione".

Ma per i clienti la celerità oggi è tutto. Martedì pomeriggio, ad esempio, la nave arrivata al terminal agroalimentare alle 17.30 è ripartita alle 23, con gli operatori che hanno scaricato un centinaio di container di banane, immessi immediatamente nel ciclo produttivo, passando in poche ore dalla nave al camion, tanto che la frutta, già ieri mattina, era al Car di Roma. Dalle 7 di ieri mattina, invece, alle 13.30 erano arrivati al Cfft 11 container trasportati dalla nave attraccata alla banchina 25, a fronte dei 24 che sarebbero dovuti giungere in poco più di sei ore (la media è di 4 all'ora ndr). "Senza dimenticare – hanno aggiunto i vertici di Cfft – che abbiamo investito ultimamente 5 milioni di euro per l'acquisto di due gru, comunicando a settembre la decisione all'Adsp. Navi e clienti che lasciano Civitavecchia significano un danno anche di immagine e di credibilità del porto".

-segue

Oggi tutte le attività commerciali si svolgono sulle banchine 24 e 25: auto, container, agroalimentare; ma anche crociere, con le aree che hanno visto sorgere negli anni diversi insediamenti produttivi. “Vediamo con questa ordinanza – hanno aggiunto – la volontà di colpire una sola azienda, l’unica tra l’altro che porta traffici. Stavamo cercando altre aree ed altri spazi, anche fuori dal porto: ma con questa ordinanza dobbiamo fermarci. Il Cfit, negli anni, ha rappresentato un valore aggiunto per il porto? Questo lo chiediamo oggi alle istituzioni”.

Informazioni Marittime

Los Angeles va in Campania. Il Consolato: "Costruiamo ponti"

di Paolo Bosso

Il Satiro ebbro custodito al Museo Archeologico Nazionale di Napoli (MANN), proveniente dalla Villa dei Papiri di Pompei, in esposizione dal 2019 alla Villa Getty di Malibu, ricostruzione della rovina pompeiana voluta dal filantropo Jean Paul Getty. Poi l'accordo tra il porto di Los Angeles e quelli della Campania per scambiarsi buone pratiche. Infine la neonata Zona economica speciale (Zes) della Campania per attrarre nuova imprenditoria direttamente dalla West Coast. Tante le iniziative promosse dal consolato italiano a Los Angeles nella scorsa settimana, insieme alla Camera di Commercio italoamericana guidata da Genny Nevoso, all'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale guidata da Pietro Spirito, al ministero degli Esteri e all'Ambasciata a Washington. «Costruiamo ponti dove far collaborare due comunità lontane ma con un retroterra d'origine comune», spiega Antonio Verde, Console generale d'Italia a Los Angeles.

Cultura ed economia. Da dov'è iniziato il percorso che ha portato al MoU tra i porti della Campania e Los Angeles, alla collaborazione tra il MANN e il Getty Museum, alla presentazione della Zes alla Camera di commercio italoamericana.

«Il MoU nasce per intuizione del presidente Spirito. Un anno e mezzo fa venne in missione esplorativa e si rivolse a noi per intensificare i rapporti col porto di Los Angeles, basandosi su un'iniziativa analoga del counsil Buscaino (Joe, counsilman del distretto di San Pedro, ndr) di gemellaggio tra i porti di Los Angeles e Palermo. A questa collaborazione abbiamo voluto dare una visione più ampia. Conoscendo la geografia, il nostro obiettivo non è portare le merci di Napoli a Los Angeles, visto che il porto di sbarco è New York».

Los Angeles è affacciato sul Pacifico.

«Naturalmente c'è un'interesse crocieristico. Ma la cosa più importante è lo scambio di esperienze, per esempio nella gestione della logistica. Un settore nel quale il porto di Napoli è estremamente interessato è l'aspetto ambientale, basta chiedere a Spirito. Qui a Los Angeles le navi attraccate sono alimentate con l'elettricità, il cold ironing».

I contenuti di questo know-how potrebbero essere: per Napoli lo sviluppo tecnologico, soprattutto in campo ambientale. Per Los Angeles nuove conoscenze nel campo della logistica dei passeggeri.

«Ma anche il movimento dei passeggeri e delle merci dal centro città al territorio circostante. Certo, San Pedro è una località lontana dal centro città, considerando la particolare morfologia di Los Angeles, e ha esigenze diverse. Ma attorno al porto di Napoli c'è una città, attorno a quello di Los Angeles si sta cercando di farne crescere un'altra, il che accende interessi culturali ed economici».

Un nuovo waterfront, per esempio.

«Sì, e anche la creazione, su iniziativa del counsil Buscaino, di un distretto italiano a San Pedro, dov'è stata creata recentemente una historical little italy, base per quello che dovrebbe trasformarsi in una vera e propria little italy, un quartiere che va al di là della memoria, una 'piazza Italia' per espandere le imprese italiane sulla west coast. Ci sono tanti modi per collaborare, alla base c'è un rapporto di amicizia tra le due città».

-segue

Un legame generazionale tra California e Sud Italia.

«È poco conosciuto. Inizia da Carlo III, che è stato contemporaneamente re di Napoli, della Sicilia e della California quando era colonia spagnola».

San Pedro è popolata per lo più da ischitani e siciliani di Castellammare del golfo, di seconda e terza generazione.

«Qui si inserisce lo studio tra arte e portualità in corso tra il Museo di Capodimonte e l'Edith O' Donnell Institute of Art History di Dallas, in Texas. È importante perché non si vive di soli valori materiali. Il porto di Napoli è in città, non poteva che essere oggetto di manifestazioni artistiche. Questo deve essere di ispirazione per Los Angeles».

Cultura accademica, economia turistica, imprenditoria. Tante iniziative.

«Arte, cultura, porto, migrazione, memoria, promozione turistica in una regione ricchissima come la Campania. C'è anche la sana alimentazione, il 2018 è "anno del cibo" per il ministero delle Politiche agricole. Alla terza edizione della "settimana della cucina nel mondo", organizzata dal ministero degli Affari Esteri che si terrà a Los Angeles a metà novembre, promuoveremo la cucina mediterranea e la cultura del buon vivere. Non ci sono singole entità separate ma tante realtà si integrano l'un l'altro».

Un macro tema, quello della relazione città-porto, dentro il quale ci sono cultura, economia e promozione turistica. Apriamo l'ultimo: la Zona economica speciale, ovvero la possibilità che imprenditori losangelini possano investire in Campania. In che modo?

«Attraverso la collaborazione tra la Camera di Commercio italoamericana e quella di Los Angeles. Abbiamo organizzato degli incontri con imprenditori interessati all'Europa, all'Italia. Spirito ha spiegato di cosa si tratta, quali sono gli incentivi con cui il mondo imprenditoriale losangelino potrà sbarcare nel Mediterraneo. Si tratta di seminare conoscenza e strumenti, lasciando alla libera impresa di usufruire delle risorse dello Stato italiano, nazionale, regionale e cittadino per incoraggiare la crescita dell'economia tramite la relazione tra due città. Il lavoro di noi diplomatici è quello di creare ponti».

Il consolato è un mediatore.

«Sotto la guida del ministero degli Esteri e dell'Ambasciata a Washington, svolge un compito importante nell'avvicinare mondi diversi ma compatibili e compenetrabili».

Informazioni Marittime

Nuovo waterfront Beverello. I 5 Stelle: "A rischio la funzionalità del porto"

La funzionalità del porto di Napoli potrebbe essere compromessa dagli interventi previsti per la riqualificazione del waterfront del molo Beverello. E' quanto ritengono alcuni esponenti del Movimento 5 Stelle che in merito alla questione hanno presentato una interrogazione parlamentare (primo firmatario il senatore Vincenzo Presutto) che chiede al ministro per le Infrastrutture Danilo Toninelli di verificare se questa operazione e l'utilizzo dei fondi senza gara è legittimo.

Nell'interrogazione si sollecita in particolare il ministro ad "analizzare la condotta e la legittimità dell'operato dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale sia in riferimento a quanto disposto dal decreto legislativo n. 50 del 2016, sia in riferimento all'opportunità di distogliere risorse destinate ad interventi prioritari per dar corso ad un'opera che, a parere degli interroganti, certamente non appare indispensabile per la funzionalità delle esistenti infrastrutture, e da altre che abbisognano di urgenti interventi manutentivi".

Svolta intermodale per l'interporto di Prato

Genova - Il primo treno per il porto della Spezia segna una svolta commerciale, ma anche culturale, per l'interporto della Toscana Centrale, situato nel comune di Prato, ma che conta di estendersi anche in quello vicino di Campi Bisenzio

Genova - Il primo treno per il porto della Spezia segna una svolta commerciale, ma anche culturale, per l'interporto della Toscana Centrale, situato nel comune di Prato, ma che conta di estendersi anche in quello vicino di Campi Bisenzio. Dal 2009 l'interporto ha una piattaforma intermodale da 110 mila metri quadrati, con undici binari di cui due lunghi 750 metri e due 600 metri. Ma dopo aver tentato invano di farla partire, nel 2016 e nel 2017 la piattaforma non ha prodotto alcuna attività, complice anche un gap infrastrutturale con le gallerie verso l'Italia settentrionale con sagoma Pc 22, dimensione insufficiente per i container high-cube. Nel luglio 2016 gli azionisti dell'interporto (il principale è il Comune di Prato, con il 41% delle quote) hanno rinnovato il consiglio d'amministrazione, con il nuovo incarico di far ripartire l'attività intermodale. Alla guida dell'interporto è arrivato Ivano Menchetti e alla direzione generale Daniele Ciulli, un tecnico dell'intermodalità con 22 anni di esperienza in Contship Italia. A dicembre 2017 è stato approvato il nuovo piano industriale che ha superato la vecchia vocazione unicamente rivolta alla gestione immobiliare dell'area, aggiungendo come obiettivi lo sviluppo delle logistica e dell'intermodalità.

Gli Operatori Portuali Salentini rispondono all'agenzia Lorusso: "Le autorizzazioni alla partenza non c'erano"

BRINDISI- Dopo la risposta della Lorusso Travel, l'agenzia che ha ricevuto le prenotazioni per il traghetto Prince che ha lasciato a terra centinaia di passeggeri, gli Operatori Portuali Salentini alla minaccia di querela rispondono: "Il direttivo tutto della OPS rimane meravigliato da quanto pubblicato dall'agenzia Lorusso Travel & Shipping di Bari, sentitasi chiamata immotivatamente in causa e siamo grati che la stessa ci riconosca essere "soggetti dotati di adeguata preparazione tecnica e innegabile conoscenza delle normative vigenti". E in particolare sulle autorizzazioni che al momento della partenza, dice Ops, sarebbero mancate, specificano:"In ogni caso risulta che nave Prince abbia ottenuto, nel porto di Igoumenitsa, l'autorizzazione richiesta dal DL 28/2001 ad entrare sulla linea Italia-Grecia, solo il 16 Luglio 2018 e quindi in data successiva ai fatti avvenuti, come d'altronde reso pubblico dalla stessa AdSP in data 16/7/2018 alle ore 19:25".

Brindisi Report

Mancato approdo nave Prince, Ops: "Meravigliati da quanto pubblicato dall'agenzia"

"

Redazione

18 luglio 2018 18:58

BRINDISI - *Riceviamo e pubblichiamo una nota del consiglio direttivo Operatori portuali salentini sul mancato approdo di sabato 14 luglio della nave Prince della compagnia Euopenaweys nel porto di Brindisi , circostanza che ha determinato disservizi e disagi a centinaia di passeggeri e che ha scatenato una sorta di botta e risposta tra l'associazione di operatori portuali e l'agenzia marittima Lorusso Travel & Shipping di Bari*

[Non c'è il traghetto per la Grecia, centinaia di passeggeri a terra](#)

Il direttivo tutto della Ops rimane meravigliato da quanto pubblicato dall'agenzia Lorusso Travel & Shipping di Bari, sentitasi chiamata immotivatamente in causa e siamo grati che la stessa ci riconosca essere "soggetti dotati di adeguata preparazione tecnica e innegabile conoscenza delle normative vigenti".

[Prince, l'agenzia marittima replica all'Ops](#)

In ogni caso risulta che nave Prince abbia ottenuto, nel porto di Igoumenitsa, l'autorizzazione richiesta dal DL 28/2001 ad entrare sulla linea Italia-Grecia, solo il 16 Luglio 2018 e quindi in data successiva ai fatti avvenuti, come d'altronde reso pubblico dalla stessa AdSP in data 16/7/2018 alle ore 19:25.

A rischio il lavoro della task force sulle Zes Così monta la protesta

Il presidente Asi di Brindisi, Bianco: «Il gruppo tecnico ha ben lavorato. Più campanilismi col bando pubblico»

● Non c'è alcuna intenzione di alimentare polemiche nella lettera inviata alla Regione e ai vertici delle Autorità portuali dal presidente dell'Area di sviluppo industriale della provincia di Brindisi, Mimmo Bianco, ma c'è tanta voglia di evitare che sia vanificato il lavoro effettuato sinora in Puglia per la istituzione delle Zes dalla Task force coordinata da Aldo Berlinguer e dai rappresentanti del partenariato economico, sociale e istituzionale. Bianco ricorda all'assessore allo Sviluppo economico, Antonio Nunziante e agli altri destinatari che «la situazione di momento impone del piano strategico provocato dalla reiterata richiesta di inclusione nel perimetro Zes di alcuni Comuni già considerata negli studi preliminari e che ora viene riproposta, rischia di inficiare il lavoro analitico ed obiettivo svolto in oltre otto mesi dal Gruppo di Lavoro designato dalla Regione Puglia e coordinato da Aldo Berlinguer». E sottolinea di non considerare positiva l'ipotesi circolata negli ultimi giorni di una perimetrazione di prima fase, demandando ad una successiva graduatoria preceduta da apposito bando la decisione sulle rimanenti aree.

«Lo stralcio ipotizzato di 700-800 ettari dai 3400 delineati per le due Zes pugliesi, ove attuato, forzando le conclusioni già delineate nello studio sin qui condotto, risulterebbe molto vantaggioso oltre che inopportuno, per gli ulteriori ritardi che determinerebbe la modifica della procedura di istituzione delle Zes», sottolinea Bianco, il quale ha collaborato alla stesura del lavoro della Commissione regionale.

Con riferimento alle aree di competenza dell'Asi da lui pre-

L'appello

«Basta modifiche»



● Il monito: «Appare superfluo evidenziare che la collocazione nella Zes Adriatica dell'Area retroportuale di Brindisi di 590 ettari circa è imprescindibile».

sieduta, ricorda che «appare superfluo evidenziare che la collocazione nella Zes Adriatica dell'Area retroportuale di Brindisi di 590 ettari circa è imprescindibile sia per la presenza fisica di aree edificabili prossime alle banchine portuali sia per le infrastrutture presenti, ivi compreso il raccordo ferroviario portuale, proprio in questi giorni dichiarato agibile da Rfi e collegato alla rete nazionale». Di più: «Va considerato che il porto di Brindisi, dotato di banchine con fondali di 14 metri, ed utilizzabile in sicurezza in qualunque condizione meteo grazie alla diga foranea di Punta Riso, costituisce uno dei punti di forza del più ampio sistema infrastrutturale esistente comprendente oltre ai porti, aeroporti e gli interporti anche le aree retroportuali attrezzate. Uno stralcio frettoloso, operato sulle aree già individuate dal Gruppo di lavoro, secondo una griglia di condizioni dettate so-

I ritardi

I dubbi sulle aree



● Bianco contesta l'ipotesi di una perimetrazione di prima fase, demandando ad una successiva graduatoria la decisione sulle rimanenti aree.

prattutto dai criteri stabiliti dalla legge e dalle norme di riferimento in materia, potrebbe inopportuno penalizzare alcune aree produttive ritenute pienamente idonee non solo perché prossime ai porti, ma anche perché ad essi funzionalmente collegate e già interessate da relazioni di interscambio commerciale con l'estero».

Nel caso il riferimento è alle aree Asi di Fasano e Ostuni, idonee a nuovi insediamenti e che già ospitano attività consolidate basate sull'utilizzo dei porti di Monopoli e Brindisi. «Si pensi alle aziende fasanesi che operano nel campo della lavorazione dei prodotti laticci, dotate di propria filotiglia, ovvero a quelle che producono carpenterie o manufatti plastici e viscoelastici, come quelle presenti ad Ostuni e che possono vantare relazioni commerciali internazionali», ricorda Bianco.

Il presidente Asi aggiunge che la indicazione delle aree

della provincia di Brindisi è avvenuta avendo come riferimento il sistema infrastrutturale dei porti, degli aeroporti di Puglia, in particolare l'Aeroporto del Salento e quello di Grottaglie, in rapporto con le aree produttive ad essi funzionalmente connesse. «Ove si ritenesse di procedere con una perimetrazione di prima fase, si ribadisce che per il territorio di Brindisi le aree già individuate negli studi del Gruppo di lavoro sono da ritenersi nel complesso imprescindibili nell'ottica dell'organica funzionalità delle costituenti Zes pugliesi e pertanto da non frantumare, differendo o rendendo incerta la possibilità e la tempistica della loro fruizione», è il suo parere.

Bianco fa anche riferimento all'aeroporto di Grottaglie, il quale per la sua duplice valenza, «sia per la Zes Adriatica che per quella Jonica, per le sue evidenti potenzialità a fungere da volano dello sviluppo dell'area Jonica-Salentina, induce a non trascurare le opportunità che gli studi sinora svolti hanno individuato nei vantaggi conseguibili dall'impiego del Centro di Carico Intermodale di Francavilla Fontana nonché dell'area produttiva (Zona PIP) ad esso collegata e idonea ad ospitare nuovi insediamenti. La zona di Francavilla è stata collegata funzionalmente all'Autorità di sistema portuale di Taranto, nel polo di Grottaglie».

Per il presidente dell'Asi di Brindisi, «sembrare questo sistema che collega infrastrutture e aree produttive attraverso scelte di aree con bando pubblico alimenterebbe logiche pur comprensibili ma puramente campanilistiche, capaci di inficiare quanto emerso da approfondimenti di natura tecnica, economica ed anche di buon senso».

O.Mar.

NUNZIANTE: PER LA PUGLIA L'ECONOMIA DEL MARE E' FATTORE DI SVILUPPO

mercoledì 18 luglio 2018

Si conclude oggi l'iniziativa del progetto europeo Blue_Boost ospitata dalla Regione, nel corso della quale quaranta operatori stranieri hanno visitato realtà pugliesi innovative nel settore dell'acquacoltura

Un'eccellenza pugliese di economia circolare nella maricoltura, una realtà di ricerca per lo sviluppo di modelli di acquacoltura sostenibile e una startup di vendita diretta del pescato a km 0 attraverso i social media, che consente di acquistare e richiedere la consegna a domicilio del pesce direttamente dal peschereccio. Queste alcune delle esperienze con le quali si confrontano i circa quaranta operatori stranieri ospitati in Puglia grazie al progetto **Blue_Boost**, il progetto europeo di cui la **Regione Puglia** è partner e per il quale l'**ARTI** – Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione fornisce assistenza tecnica.

L'economia del mare è un settore sempre più in crescita anche in Puglia: il vice presidente della Regione Antonio **Nunziante**, in occasione della presenza della delegazione straniera, sottolinea l'importanza delle attività innovative che in questo ambito si stanno sviluppando.

La Regione e l'ARTI hanno organizzato tre giorni di meeting che si concludono oggi a **Giovinazzo** (BA), presso la Vedetta sul Mediterraneo, durante i quali i 7 partner provenienti da quattro diverse nazioni (Italia, Grecia, Albania e Croazia), ovvero la Camera croata per l'economia, l'Università di Camerino, la Camera per il commercio e l'industria di Salonicco, l'Iniziativa centro europea, il Fondo di sviluppo Albanese, il Parco scientifico di Patrasso e la Regione Puglia, si sono incontrati per discutere delle modalità di attuazione del progetto, che mira a potenziare l'innovatività dei settori tradizionali e di quelli emergenti della Blue Growth nella regione adriatico-ionica.

L'iniziativa si è articolata anche in racconti di esperienze, come quella della molfettese **Fish All Days**, e visite presso realtà innovative pugliesi nel settore dell'acquacoltura, rivolte a operatori stranieri provenienti dal mondo delle Pmi e della ricerca e selezionati dai partner del progetto. Ieri presso il Porto industriale di **Manfredonia** la delegazione della regione adriatico-ionica ha visitato le strutture del **Consorzio Gargano Pesca** e di alcune delle imprese che lo compongono, **Tortuga** e **Algesiro srl**, che si occupano di maricoltura sostenibile, con l'allevamento in mare di orate, spigole, ostriche e vongole, la produzione di fitoplancton e il riuso di sottoprodotti per la produzione di materiali plastici, cosmetici e prodotti per l'agricoltura e la zootecnia, nell'ottica dell'economia circolare.

-segue

Oggi gli operatori stranieri sono stati in visita presso **COISPA**, la Stazione sperimentale per lo studio delle risorse del mare a **Torre a Mare** (BA) che, attraverso il laboratorio di acquacoltura sperimentale, svolge attività di ricerca per lo sviluppo di modelli di acquacoltura sostenibile, di acquacoltura biologica e per la conservazione di organismi acquatici a rischio. L'obiettivo delle visite è quello di fornire esperienze di "apprendimento sul campo" e facilitare lo scambio di conoscenze intersettoriali e transnazionali.

Il progetto Blue_Boost è finanziato nell'ambito del programma europeo Inter-reg ADRION e il suo periodo di attuazione va dal 1° gennaio 2018 al 31 ottobre 2019.

dopo l' incontro di martedì all' authority filt-cgil, fit-cisl e sul minacciano lo sciopero

«Azienda arrogante», portuali in agitazione

Domenico Latino GIOIA TAURO Durante la riunione del 17 luglio nella sede dell' **Autorità portuale**, i rappresentanti dei sindacati hanno discusso con i vertici di MCT sulle motivazioni che hanno portato a proclamare lo stato di agitazione. Filt-Cgil, Fit-Cisl e il coordinamento **portuali** del SUL spiegano di aver ribadito «la sterilità degli ultimi incontri sindacali per la mancanza di successivi riscontri fattivi», specificando che «non è più procrastinabile il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro che partano da una turnistica meno gravosa e una seria alternanza terra-mezzo». È stata inoltre rimarcata l' assenza di investimenti da parte del terminalista, «condizione che vede disattesi gli impegni presi in ambito ministeriale ai fini del rilancio dell' occupazione». I Sindacati hanno precisato come, a distanza di un anno dalla costituzione dell' Agenzia «non è stato fatto un solo richiamo. L' azienda dal canto suo - si aggiunge in una nota - ha saputo parlare solo di assenteismo e di calo di volumi da addebitare a MSC, e che forse a settembre inizierà i lavori per il rifacimento del piazzale (peccato che ancora l' **Autorità portuale** non ne sapeva nulla, almeno in via ufficiale e documentale), sembra come se fosse esimente da qualunque responsabilità, anzi ha pure aggiunto che per eventuali richiami dall' Agenzia occorre prima modificare il regolamento di chiamata poiché non è disposta a far firmare contratti di lavoro a tempo determinato in tali condizioni». Per le organizzazioni sindacali la situazione è assurda: «Questa Azienda - scrivono - continua con la propria arroganza a non dare risposte e non si capisce neppure se gli interlocutori attuali abbiano potere esecutivo per darle. Solo grazie alla mediazione dell' **Autorità portuale** a fine seduta non si è proclamato direttamente lo sciopero. L' azienda ha tempo fino a giorno 30 luglio (data prossimo incontro) per dare risposte scritte e certe su tempi e miglioramenti strutturali urgenti da realizzare e non semplici promesse, e per dichiararsi disponibile ai richiami dall' Agenzia sia a tempo determinato che indeterminato. Se giorno 30 ancora una volta si perderà solo tempo senza alcun provvedimento fattivo nell' ottica del miglioramento, per noi sarà sciopero».

Autorità portuale, allo studio del Governo un ritocco alla riforma che possa superare uno stallo vergognoso sulla governance

Gioia Tauro e **Messina** verso la separazione

Tutte le ipotesi in campo per archiviare il commissariamento e avviare la programmazione

reggio calabria Il futuro dei porti calabresi e di quelli di **Messina** e Milazzo torna in bilico. Dell'unità auspicata dall'ex ministro Graziano Delrio a un clamoroso spezzatino. Il nodo della governance dell'**Autorità di sistema portuale** del Tirreno Meridionale è sul tavolo del ministero delle Infrastrutture.

Andrea Agostinelli, commissario della Port Authority di Gioia Tauro, nel corso dell'incontro con il vice premier Luigi Di Maio ha ribadito quanto aveva messo nero su bianco il 2 luglio al capo di gabinetto del ministro Danilo Toninelli: e cioè che serve un intervento urgente per risolvere l'impasse istituzionale sulla nomina del presidente dell'autorità **portuale** Calabro-sicula. Due anni e mezzo di commissariamento che il Governo vuole fermare al più presto.

Come? È complicato, ma qualche ipotesi sul piatto c'è.

Nei giorni scorsi il vice presidente della Regione con delega alla logistica e ai porti, Francesco Russo, ha lanciato la proposta di un grande porto di che unisca addirittura Gioia Tauro ad Augusta con annessa **Messina** che diventerebbe punto baricentrico tra la Calabria e la Sicilia orientale.

Questa ipotesi però, a giudizio dei tecnici del Ministero, sarebbe al momento impraticabile perché sia Gioia Tauro che Augusta sono scali hub e quindi entrambi non possono coesistere nello stesso ambito **portuale**. Il regolamento europeo numero 1360 indica che i porti core sono Augusta e Gioia. **Messina** è porto comprehensive e non può essere sede di **Autorità di Sistema portuale**.

In questo scenario ci sono quindi alcune ipotesi sul tavolo.

La prima potrebbe essere quella di avviare un complesso iter che possa modificare il regolamento europeo, la seconda è di intervenire sulla legge di riforma del settore **portuale** rimasta monca solo per l'**Autorità di sistema portuale** del Tirreno Meridionale a causa del veto della Sicilia, che non ha mai ben digerito l'unione tra **Messina** e i porti calabresi che fanno capo a Gioia Tauro. Poiché la norma prevede una serie di intese tra Regioni e la Sicilia non ha mai espresso il sì per il presidente, bloccando anche l'indicazione di Francesco Russo alla guida del nuovo ente di sistema **portuale**, è rimasta in sostanza in

-segue

sospeso.

Naturalmente tra le due ipotesi è più semplice la seconda.

Ma per stralciare un porto e inserirlo in un altro sistema serve o un emendamento alla legge o un regolamento ministeriale.

Sempre, però, con la preliminare intesa delle regioni. Ed è qui che si fermerà quasi sicuramente l' iter. Ma dal ministero potrebbero intervenire d' imperio.

Insomma, in questo modo la Calabria potrebbe avere un' **Autorità** totalmente autonoma così come la Sicilia. Certo, prima servirebbe un pressing della Regione Calabria che, se spera di poter trovare una soluzione con la formula attuale, dovrà aspettare. Forse anni.(a.n.)

Gazzetta del Sud

Deputati, attentii!

Occorre vigilare

Cosa ha detto Di Maio «Dobbiamo risolvere l'annosa questione tra Messina e Gioia Tauro: lo faremo con una norma e poi eliminando il commissariamento dell' **Autorità portuale**». Queste sono state le dichiarazioni testuali del vicepremier Di Maio durante la sua recente visita al porto di Gioia Tauro. La nostra deputazione deve ora vigilare sugli impegni del Governo.

L'invito rivolto dal movimento capitalemessina

«I parlamentari 5Stelle agiscano»

«Qualcosa torna a muoversi a proposito di **Autorità portuale**.

Qualche giorno fa il vicepresidente della regione Calabria e presidente in pectore della futura **Autorità** di sistema di Gioia Tauro, Francesco Russo, intervistato dalla Gazzetta, è tornato ad auspicare l'accorpamento dei porti siciliani con Gioia Tauro, invitando i siciliani a "fare squadra". Bene ha fatto Lucio D' Amico a replicare che, un conto è la sinergia tra due sistemi **portuali** autonomi, altra cosa è la subordinazione degli interessi dei nostri porti a quelli di Gioia Tauro».

A sottolinearlo è Gianfranco Salmeri di CapitaleMessina, che fa riferimento alle dichiarazioni rilasciate da Di Maio. «Vorremmo capire meglio - afferma Salmeri - le intenzioni del Governo. Perché le soluzioni sono due: la prima è quella di proseguire con la riforma Delrio; la seconda è modificare la legge sui porti, introducendo una sedicesima **Autorità** con sede a **Messina**. Tertium non datur. Per noi, la strada è quella della modifica della legge. E l'auspicio è che il gruppo **messinese** dei parlamentari 5 Stelle, da sempre a favore della sopravvivenza della nostra **Autorità**, se ne facesse carico».

Sarebbe imminente la svolta: il Governo nazionale avrebbe deciso di dividere le sorti dei nostri porti da quelli della Calabria

Messina-Milazzo non più con Gioia Tauro

Ora bisogna inserire lo Stretto nella Rete europea e tutelare l'autonomia dell' Authority

Lucio D' Amico Separazione più o meno consensuale. Con molti maldispendio in Calabria, un po' meno da questa parte dello Stretto. Il Governo Conte-Di Maio-Salvini avrebbe ormai deciso di disgiungere le sorti di Gioia Tauro e di Messina e Milazzo. La Calabria avrebbe la sua Autorità di sistema, bisogna ora capire il destino dei nostri porti. Il "dossier" è sul tavolo del ministero delle Infrastrutture. Come si ribadisce da Reggio, il commissario della Port Authority di Gioia Tauro Andrea Agostinelli, nel corso dell' incontro avuto nei giorni scorsi con il vicepremier Luigi Di Maio sbarcato in Calabria, ha ribadito quanto aveva messo nero su bianco il 2 luglio al capo di gabinetto del ministro Danilo Toninelli: e cioè che serve un intervento urgente per risolvere l' impasse istituzionale sulla nomina del presidente dell' Autorità portuale che vede Gioia Tauro capofila. Il Ministero avrebbe definito «impraticabile» la proposta avanzata dal vicepresidente della Regione Calabria con delega alla logistica e ai porti, Francesco Russo, il quale aveva immaginato una sola grande Autorità di sistema portuale che va da Gioia Tauro fino ad Augusta, con Messina che diventerebbe punto baricentrico tra la Calabria e la Sicilia orientale. L' ipotesi, a giudizio dei tecnici del Ministero, sarebbe al momento impraticabile perché sia Gioia Tauro che Augusta sono scali hub e quindi entrambi non possono coesistere nello stesso ambito portuale. Le strade da seguire, a questo punto, sembrano molto complicate ma, in realtà, potrebbero essere molto più semplici di quello che appare, se venisse confermata la volontà politica di risolvere una volta per tutte la "querelle" dei porti senza bloccare il rilancio di Gioia Tauro ma anche senza penalizzare il nostro sistema portuale. In questo momento, Messina e Milazzo dovrebbero essere stralciati dall' Autorità del Tirreno Meridionale con un emendamento alla legge o anche con l' adozione di un regolamento ministeriale. Si aprirebbero due scenari. Il primo, che era stato caldeggiato «in ultima analisi» dallo stesso presidente della Regione siciliana Nello Musumeci, che prevede l' accorpamento di Messina con Catania e Augusta. Ma sarebbe come «cadere dalla padella alla brace» e non si risolverebbe il vero nodo della questione e

-segue

cioè che Messina e Milazzo hanno, molto più di Catania e di tante altre città "favorite" dalla riforma Delrio, il sacrosanto diritto a mantenere governance e sede di Autorità portuale. E, dunque, va seguita l'altra strada: arrivare all'obiettivo di inserire Messina come porto "core" nella Rete europea (lo si potrà fare nel 2019) e nel frattempo, o prorogare di un anno l'attuale Authority o istituire già la sedicesima Autorità di sistema portuale italiana, quella di Messina e Milazzo, in linea con quanto fatto per Civitavecchia, che non era porto "core" ma ha avuto "regalata" l'autonomia come porto di Roma Capitale.

La risorsa mare della Sicilia occidentale i VIP a convegno con Monti a Palermo

PALERMO - La risorsa mare e la centralità nel mercato delle crociere e dei passeggeri via mare sono al centro di un piano di rilancio messo a punto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale. Il progetto verrà presentato in anteprima dal presidente Pasqualino Monti, il prossimo venerdì 20 luglio, alla presenza del ministro agli Affari europei, Paolo Savona, del sottosegretario

al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, e dei più accreditati players dell'intera filiera crocieristica, ro-ro e della grande nautica.

Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle saranno al centro di un'operazione di sviluppo e di marketing internazionale incentrata sulla realizzazione di nuove strutture ricettive e la riqualificazione di quelle esistenti, su grandi progetti di infrastrutturazione e su nuove business relationships per lo sviluppo dei traffici.

Ecco il programma del convegno. Alle 10 i saluti di Leoluca Orlando, sindaco della Città Metropolitana di Palermo; Salvatore Gravante, Ammiraglio Comandante della Direzione marittima della Sicilia occidentale; Giovanni Pettorino, Ammiraglio Ispettore Capo (CP), comandante generale del Corpo

delle Capitanerie di porto - Guardia costiera; Mauro Coletta, direttore generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne; Massimo Sessa, presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; Gaetano Armao, vice presidente della Regione siciliana; Gianfranco Micciché, presidente dell'Assemblea Regionale siciliana.

Questo il panel degli interventi: ore 10,30 *Porti della Sicilia Occidentale: inizia il futuro*. Il piano di rilancio dei porti del network per una rigenerazione sociale, una crescita del territorio e la creazione di economia reale. Un piano di sviluppo per affermare la centralità della Sicilia occidentale sul mercato del turismo crocieristico, Ro-Ro e della grande nautica da diporto. Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Ore 10,50 Nello Musumeci, presidente della Regione siciliana Paolo Savona, Ministro per gli Affari Europei. Ore 11,40 *Sicilia occidentale: la sfida crociere*. Beniamino Maltese, senior vice president and CFO Costa Crociere S.p.A.; Gianni Onorato, CEO MSC Cruises, Karina Santini, director commercial development EMEA Royal Caribbean Cruises Ltd. Ore 12,15 *La risorsa mare come chiave di sviluppo*. Barbara Amerio, consigliere e presidente di Settore grandi imbarcazioni UCINA - Confindustria Nautica Matteo Catani, CEO GNV Grandi Navi Veloci; Gian Enzo Duci, presidente Federagenti; Eugenio Grimaldi, line manager Italy and Malta Short Sea Services Grimaldi Group; Mario Martioli, presidente

commissione Trasporti e turismo sottoponendo alcune domande al ministro dei Trasporti austriaco Norbert Hofer in tema di migrazioni e controlli alle frontiere.

Secondo De Monte "alla mia domanda precisa sulla volontà del Governo austriaco di chiudere il valico del Brennero e adottare misure su Tarvisio, il ministro Hofer ha risposto in modo ambiguo. Si è limitato a ribadire che è necessario proteggere i confini per contrastare il terrorismo, ma non ha risposto alla mia domanda. Questo atteggiamento ambiguo da parte di Vienna sul tema, che oramai si protrae da tempo, è dannoso per tutti noi. Penso a settori cruciali e già in sofferenza come l'autotrasporto, solo per citare un esempio. Sarebbe auspicabile maggiore chiarezza".

Sicilia, export boom in Cina e Singapore ma perdita negli Usa

Crollo dei farmaceutici negli Stati Uniti, forte crescita di elettronica e agroalimentare nei Paesi emergenti

michele guccionePalermo. L'export della Sicilia cambia "pelle", o mercati. Lo dice il Monitor dei distretti produttivi del centro studi Srm di Intesa Sanpaolo. Il trend delle vendite all'estero del made in Sicily, come già evidenziato dall'Istat e dall'Ice, è uno dei pochi in Italia in costante crescita negli ultimi cinque trimestri consecutivi (nel primo trimestre 2018 "picco" a 1,12 mld di euro, +202 milioni e +21,8% rispetto allo stesso periodo del 2017). Il Mezzogiorno è cresciuto del 5,2% e l'Italia del 3,3%.

Ma, soprattutto nel primo trimestre di quest'anno, l'Isola ha perso quote significative in mercati finora maturi e consolidati, come gli Stati Uniti, mentre ha fatto passi da gigante in aree emergenti.

Così, prima ancora che i dazi di Donald Trump producano i loro effetti negativi, nei confronti degli Usa la nostra economia ha perso ben 16 milioni di euro nel primo trimestre di quest'anno, complice un -20 milioni di euro di prodotti farmaceutici rispetto al primo trimestre 2017, che i +3 milioni di euro di prodotti agroalimentari, sempre assai apprezzati, non riescono a compensare. Di contro, si registrano 16 milioni in più a Singapore e 11 milioni fra Cina e Hong Kong.

Cina e Hong Kong si dimostrano sempre più rilevanti mercati di sbocco per i prodotti dell'elettronica (su 11 milioni di incremento, ben 7 riguardano la componentistica elettronica), per la farmaceutica (+4 milioni) e per l'agroalimentare (+2 milioni): per quest'ultimo comparto, il mercato si sta orientando verso le potenzialità che le piattaforme di e-commerce possono offrire, come ha di recente dichiarato il management di Alibaba che vorrebbe portare le arance rosse per il Capodanno cinese. Anche Singapore si sta affermando come mercato di destinazione, con un incremento in valore assoluto di circa 16 milioni di euro (di cui 10 relativi alla chimica e 6 all'elettronica).

Ad inizio d'anno sono andati bene anche i mercati "maturi" europei, con 9 milioni in più in Germania (soprattutto grazie all'agroalimentare) e altrettanti nel Regno Unito (prevalente è la chimica), ben 18 milioni nei Paesi Bassi, 5 ciascuno in Belgio (soprattutto per la chimica) e a Malta, mentre si sono persi un milione in Francia e 4 in Spagna.

-segue

Sorprese anche nei settori di successo. Assodato che i prodotti petroliferi raffinati rappresentano sempre la quota maggioritaria, ma in calo (sono scesi al 60%), in evidenza si è messa la cantieristica navale, con 76 milioni di export in più (a quota 79 milioni), grazie a importanti commesse di trasformazioni di navi da crociera (come quella di Fincantieri per il gruppo Grimaldi), seguita dalla metalmeccanica (+40 milioni di euro, pari al +45,1%), dalla chimica (+35 milioni e +13,8%), dall'agroalimentare (+23 milioni e +7,7%) e dall'elettronica (+7 milioni e +7,8%). Per quanto riguarda le destinazioni dell'export della Sicilia, i principali flussi si dirigono verso i Paesi europei come Francia (102 milioni), Germania (98 milioni) e Regno Unito (50 milioni). Sono in incremento i flussi verso Cina e Hong Kong (che insieme registrano una crescita tendenziale del 16,5%) e Singapore (+60%). Le economie avanzate attraggono flussi di export maggiori, ma negli ultimi trimestri le economie emergenti stanno incrementando il loro peso, salito a quasi il 40% dal 28% del 2015.

MICHELE GUCCIONE

La lunga marcia della Cina sui porti europei

In seguito alle crescenti preoccupazioni riguardo all'acquisizione da parte di investitori stranieri di infrastrutture e imprese europee ritenute strategiche, la Commissione Ue ha recentemente avanzato la proposta di istituire un nuovo meccanismo europeo per vagliare gli investimenti diretti esteri (Ide).

Tale proposta ha suscitato un'ampia discussione sul "se", ed eventualmente sul "come", la Commissione possa avere il potere di passare al setaccio gli Ide, in linea con quanto fatto sin dal 1975 dal governo federale americano attraverso il Committee on Foreign Investment in the United States (Cfius).

Alla luce di questi sviluppi, riteniamo sia utile accendere i riflettori sul crescente coinvolgimento della Cina in un ambito strategico come quello dei porti, da cui transita il 70% delle merci che attraversano le frontiere europee.

Negli ultimi anni, i porti europei hanno attirato la crescente attenzione della Cina. Tale interesse va contestualizzato nel più ampio quadro della Nuova via della Seta, la grande iniziativa cinese comprendente numerosi progetti infrastrutturali finalizzati a facilitare i commerci tra Cina, Asia, Africa ed Europa.

La Nuova via della Seta comprende una linea infrastrutturale di terra (ferrovie e strade) finalizzata a collegare Cina ed Europa attraverso l'Asia Centrale, il Medio Oriente e la Russia, e una linea marittima in grado di unire Cina ed Europa tramite Sud-est asiatico, India, Africa Orientale e Mediterraneo.

Come da tradizione cinese, alle idee sono presto seguiti i fatti. Solo nel 2016, la China Development Bank ha, infatti, fornito finanziamenti per 12,6 miliardi di dollari a progetti infrastrutturali afferenti alla Nuova via della Seta. La Cina ha altresì istituito il Fondo della Via della Seta, finalizzato unicamente a investire nell'iniziativa.

In questo contesto, nell'ultimo decennio la Cina ha acquisito - sia attraverso aziende pubbliche che attraverso aziende private - partecipazioni in otto porti europei, localizzati in Belgio, Spagna, Francia, Italia, Grecia e Paesi Bassi.

L'investimento più rilevante è stato quello effettuato nel 2008 per rilevare la gestione del porto greco del Pireo per 35 anni. Attraverso significativi investimenti nell'espansione della capacità del porto, i cinesi hanno triplicato in sei anni il suo volume di scambi, facendone uno dei porti più importanti d'Europa.

Per capire davvero questo investimento bisogna considerare la più generale strategia della Cina in Europa meridionale e orientale. Nei piani cinesi il Pireo andrà, infatti, collegato con il Nord Europa attraverso una linea ferroviaria lungo i Balcani, una linea denominata "Land-Sea Express".

Questo progetto integrato porto-ferrovia ha il potenziale di rivoluzionare le rotte commerciali europee,

-segue

spostando l' asse degli attuali commerci verso l' Europa sud-orientale. Rispetto alle rotte marittime esistenti che attraversano lo stretto di Gibilterra, il "Land-Sea Express" potrebbe effettivamente ridurre i tempi di percorrenza delle merci tra Cina ed Europa di ben 8-12 giorni.

In questo contesto, grandi aziende multinazionali hanno già deciso di spostare la propria logistica dal porto di Rotterdam al Pireo, dimostrando come il "Land-Sea Express" possa rappresentare un' opzione più economica ed efficiente rispetto ai porti del Nord Europa.

I Paesi dell' Europa centro-orientale possono trarre importanti benefici economici da queste nuove rotte commerciali e, non a caso, negli ultimi anni hanno stretto importanti legami politici con la Cina - anche attraverso la creazione del gruppo dei "16+1", che unisce Pechino a 11 Paesi Ue e 5 dei Balcani.

Tali legami sono percepiti con sospetto da altri Stati europei, quali Francia e Germania, che vi intravedono invece un tentativo cinese non solo di frammentare l' Europa su un tema cruciale come quello del commercio, ma anche di esercitare una chiara influenza politica. Questi sospetti si sono rafforzati nel 2017, dopo che la Grecia - dichiaratasi, attraverso il proprio primo ministro Alexis Tsipras, lieta di «servire da porta della Cina verso l' Europa» - decise di bloccare una dichiarazione dell' Unione europea all' Onu nella quale si criticava la Cina per il suo scarso rispetto dei diritti umani.

In sostanza, questo dei porti rappresenta un buon esempio delle complesse sfaccettature economiche e politiche relative agli Ide - in questo caso cinesi - in Europa. Considerando la diversità di interessi economici e politici dei vari Paesi europei in questo campo, possiamo aspettarci che, se mai riuscirà a vedere la luce, il nuovo meccanismo europeo per vagliare gli Ide lascerà quanto meno ampi margini di discrezionalità ai Paesi membri. Per ora, il modello americano del Cfius resta un' utopia per l' Europa, che in questo settore - come in tanti altri - sembra purtroppo destinata a continuare ad andare in ordine sparso.

Ricercatore senior presso la Fondazione Eni Enrico Mattei e Fellow presso il think-tank europeo Bruegel
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Simone Tagliapietra