



Primo piano:

"...I porti del Mezzogiorno..." (Telenord, Il Nautilus, Informazioni Marittime, Seareporter)

Dai porti:

Trieste:

"...Il porto capofila di un progetto a sostegno dei produttori di banane del Tamil Nadu..." (Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Ansa)

Venezia:

"...A Roma l'assemblea di Federagenti sul futuro del porto..." (Iltempo.it, Informatore Navale, Ansa, Corriere Marittimo, Il Secolo XIX)

Genova:

"...Fermo tir 11-15 Dicembre..." (Ansa)

"...Nuovo servizio per la costa Est degli Usa..." (The Medi Telegraph)

Piombino:

"...Pole pole eppur si muove..." (La Gazzetta Marittima)

"...Pim si parte davvero..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Infrastrutture per la logistica italiana..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Port Mobility, i sindacati..." (Civonline)

Bari:

"...Un'architettura urbanista nel partenariato di Bari..." (La Gazzetta Marittima)

"...Opere pubbliche e tempi biblici..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

I porti siciliani:

"...13 dicembre sciopero Termini Imerese..." (MadonieLive, Economia Sicilia)

"...Il ponte sullo Stretto torni al centro del dibattito..." (TempoStretto)

Cagliari:

"...Al via il cantiere dell'Antemurale..." (Messaggero Marittimo)

Focus: "...Il contributo delle ZES e ZLS alla competitività dei porti..."
(Varie testate).

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
05 DICEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

I porti del Mezzogiorno si sono confrontati a Bari

Le Zone Economiche Speciali viste come strumento indispensabile di sviluppo

Si è svolto nel terminal crociere di Bari il convegno “I porti del mezzogiorno”, organizzato da Assoport, con la collaborazione dell’AdSP del Mare Adriatico Meridionale. Accolti da una platea numerosissima, i relatori hanno affrontato i principali temi dei porti del mezzogiorno con la moderazione della giornalista Maddalena Tulanti.

Dopo i saluti introduttivi del Sindaco di Bari e del rappresentante della Regione Puglia, i quali hanno sottolineato l’importanza dei porti per l’economia e per lo sviluppo, è stato dato il via agli interventi dei Presidenti delle AdSP del Mezzogiorno.

Il Presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito si è soffermato sulla necessità di riavere una visione realistica e complessiva del Paese e di collocare i porti e, in particolare i porti del mezzogiorno, in questa visione. Per il Presidente dell’AdSP del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, le Zone Economiche Speciali possono essere uno strumento importante per il Sud e, in questo senso, i porti possono essere il traino degli sviluppi connessi.

E’ toccato poi a Massimo Deiana, Presidente dell’AdSP del Mare di Sardegna affrontare il tema del transshipment che da alcuni anni è in forte crisi e, proprio per questo, deve essere integrata con altre attività e traffici. Il Presidente dell’AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete, ha chiuso gli interventi sui porti del Mezzogiorno con una relazione sul Sud quale fattore di sviluppo per il Paese, illustrando dati e potenziale di notevole interesse.

La mattinata è stata chiusa dal Presidente di Assoport, Zeno D’Agostino, il quale ha chiesto al Governo una politica dei porti decisa e chiara. Inoltre, ha illustrato le numerose iniziative e attività dell’Associazione che stanno andando avanti in sede Nazionale e dell’Unione.

Ha poi concluso dichiarando, “Ci mettiamo a disposizione in maniera seria e concreta con il nostro lavoro per sostenere ed affiancare il Governo nell’affrontare le tematiche del nostro settore in modo costruttivo, grazie anche al ruolo di Vice Presidente recentemente acquisito in ESPO (European Sea Ports Organization) a Bruxelles.”

Il Mezzogiorno, le ZES, la Puglia: eterna promessa mai mantenuta

Si è tenuto lunedì 3 dicembre a Bari un interessante convegno su: "I porti del mezzogiorno".

Pietro Spirito, presidente AdSP di Napoli ha introdotto i lavori partendo da un dato, e cioè che i porti del Sud, nonostante il retroterra poco industrializzato, comunque movimentano il 50% del traffico merci nazionale. Inoltre, ricordando la recente missione con il Propeller club a Singapore, ha raccontato che ciò che lo ha maggiormente impressionato a Singapore è stata la Visione del futuro, il programmare la Singapore al 2040 con verifiche di avanzamento cronologico ben definite. Al contrario, notava che: "In Italia è da molto tempo che non si programma il futuro e che non si propone una visione... Tutto si è schiacciato sul brevissimo termine", il presidente ha richiamato sostanzialmente l'importanza di avere una Visione:

"O nei porti recuperiamo una Visione o non andiamo da nessuna parte.

Qui il mondo cambia radicalmente, senza una Visione spariamo dalla carta geografica". Bisogna però ammettere gli errori del passato, sia quello di aver puntato sul transshipment nei porti del Sud che quello di non aver capito l'importanza della logistica; racconta quindi di un colloquio degli anni passati con Marcegaglia che gli ribaltò la scala mentale che aveva dei costi del prodotto finito: l'incidenza del costo del lavoro era pari al 5% mentre l'incidenza del costo della logistica era pari al 28%.

Ugo Patroni Griffi, presidente AdSP di Bari dopo aver parlato delle ZES, dall'Irlanda alla Polonia, dalla Cina ai Paesi Arabi, ha evidenziato un'anomalia tutta italiana: mentre il raddoppio del canale di Suez è stato realizzato in 2 anni, a Bari, la camionale, prevista dal PRP del 1975 (e proposta dallo stesso comune nel PON 2014-20) ancor oggi, 2018, per completare il progetto ci vogliono ancora 2 anni (gli stessi dell'allargamento e raddoppio del canale di Suez). Il presidente si è poi dilungato ironicamente su alcune questioni del porto di Brindisi e sulla fantomatica costituzione, da parte sua, di un Comitato no ZES, per anticipare i tanti presunti "signor no" che ritiene presenti sul territorio. La sintesi finale della giornalista-moderatrice sul suo intervento è stata: "quindi per fare le ZES bisogna essere meno italiani", prontamente corretta dallo stesso Patroni Griffi: "meno Meridionali!"

Con il presidente di Cagliari Massimo Deiana si è tornati a parlare di contenuti: le criticità comuni ai porti del Sud, il cambiamento imposto negli ultimi anni dalla concentrazione in tre grandi alleanze degli operatori del traffico container, che, da soli, sviluppano oltre l'80% del traffico mondiale di container, ed il gigantismo navale, con navi che da 8.000/10.000 container son passate a 18.000/22.000 container. Pertanto la competizione, secondo Deiana, deve puntare sulle agevolazioni che le ZES potranno garantire per produrre ad una sorta di: "procreazione assistita di traffico".

Il presidente di Taranto, Sergio Prete ha ricordato che le ZES sono nate da un pressing dello Svimez sul Governo e che al SUD bisogna inoltre intervenire sull'inter-modalità; a tal fine ha proposto l'istituzione del "Commissario di Corridoio" che garantisca la realizzazione dell'intero corridoio nelle diverse modalità previste. Le conclusioni sono state svolte dal presidente di Assoporti, Zeno D'agostino con un messaggio: NO alla politica nei porti, SI alla politica dei porti, ricordando Seneca: "nessun vento è favorevole se non sappiamo dove andare" si è chiesto: "qual è la politica dei porti in Italia?" Poi, ricordando un suo recente viaggio a Hong Kong, ospite del governo, ha ricordato la visita ad un palazzo dove c'erano solo giovani ricercatori che studiavano la Hong Kong al 2030, al 2040 ed al 2050. Ha quindi ribadito che il mare è il vero futuro del Paese e del mezzogiorno in particolare, ma che occorre una Visione.

Come la Cina ha la sua Visione futura che è la Via della Seta, così l'Italia deve avere una Visione da far valere anzitutto in Europa. Nel dibattito che è seguito un'imprenditrice brindisina ha ricordato l'occasione persa per le ZES pugliesi, boicottate a livello regionale che non ha inviato, nel marzo scorso, la propria proposta di istituzione delle ZES pugliesi al Governo. Infatti, in soli tre giorni, lo scorso marzo, il governo Gentiloni ha approvato le ZES delle Regioni Campania e Calabria che ora corrono, mentre la Puglia è rimasta al palo. Un imprenditore barese ha poi chiesto a D'agostino di chiedere all'Europa di ammettere a finanziamento le "Autostrade del mare" con i paesi MENA, (attualmente sono ammessi solo i collegamenti tra due Paesi UE) e di verificare se, nel mare del nord, dopo la Brexit, l'UE continua a finanziare i collegamenti con l'Inghilterra.

Ing. Donato Caiulo

I porti nel Mezzogiorno, navigazione in calma piatta

Ha avuto svolgimento nel salone della stazione marittima di Bari un importante e qualificato convegno il cui titolo "I porti del mezzogiorno" molto induceva a pensare, anche per i profani, di acquisire in termini prospettici, programmatici, di sviluppo, nozioni ristoranti una spinta verso migliori lidi, sia in termini di infrastrutture che di traffici, siano essi merci o passeggeri.

Premesso che gli interventi, ad iniziare dal padrone di casa della AdSP MAM il prof. Avv. Ugo Patroni Griffi, unitamente ai colleghi del Mare Tirreno Centrale, del Mare di Sardegna, del vicino mar Ionio, e ai saluti istituzionali e dei massimi rappresentanti di Assoporti, hanno reso quantomai frizzante, fluida, discorsiva e attrattiva una esposizione che forse è risultata avara di confronto proprio con chi deve dare le macro direttive di sviluppo di un sistema portuale, di recente riorganizzato ma forse oggi un Po... in mare calmo! Mi riferisco alla Regione ma in particolare al Governo nazionale.

I vari presidenti delle adsp, al netto delle loro peculiarità commerciali ed infrastrutturali ed al netto delle azioni di sviluppo in progresso, ognuno con lo stile proprio e con la più peculiare forma, per alcuni molto diretta e simpaticamente piccante, hanno evidenziato come al momento necessiti con urgenza un raccordo strategico nazionale non solo se rapportato ai cospicui investimenti economici ma in particolare per far riaffiorare la voglia di commercio via mare nel bacino sud del mar Mediterraneo in parte compreso tra i noti porti del nord Europa e quello scippato all'Europa del Pireo, che più che un porto pare, dati alla mano, un aereo decollato e già al sicuro in alta quota.

Alcuni di loro, poi, con l'apprezzatissimo garbo professionale, hanno evidenziato come l'attuale modello di sviluppo inteso come zone economiche speciali ZES, di cui l'Italia si va a fornire, viaggia in alto mare anche per le difficoltà di concertazione politica e territoriale ovvero dell'oggetto commerciale a cui destinare le ZES, che non debbono essere dipinte come volano di sviluppo e di coesione, allorquando poi mostrano limiti operativi anche di reale partenza incentivante.

Brevi cenni sulla politica industriale con passaggi sullo sviluppo dei porti integrati con la città ospitante e quindi con la retroportualità, oggi essenza di vita e di sviluppo del porto aperto e senza barriere inclusivo della cives, hanno ricondotto gli ospiti a sollecitazioni forti sui possibili scenari, a dire il vero non rosei nel breve e nel medio periodo, ovviamente non facendo riferimento solo alla Puglia. Certo forse il troppo studio non basta o inquina le veloci scelte strategiche che il traffico, e quindi il sottostante investimento, impone oggi più di ieri, anche alla luce delle "crepe" che si appalesano sul sistema comunità Europea a volte sorda e distratta rispetto alla giusta considerazione dei gioielli di casa sua...

I player mondiali che si vuole sollecitare ad investire nel sud Italia ragionano con schemi semplici: tempi amministrativi e burocratici fulminei, disponibilità di infrastrutture efficienti ed efficaci con un occhio all'ambiente ed all'impatto su di esso.

In sintesi il nemico vero è il tempo. Sì, proprio il trascorrere del tempo, che per altri imprenditori di altri continenti è la guida e la rotta da seguire, da noi invece costituisce proprio il nemico da esorcizzare.

Meglio forse farselo amico e pensare che parlare, nel confronto se pur lodevole esercizio nobile e democratico, può per l'ardito obiettivo di sviluppo dei porti del mezzogiorno, che tarda ad aversi e forse a concepirsi altresì, servirà nella misura in cui si seguono i tempi dell'interesse allo sviluppo di imprenditori di altri continenti pronti ad investire in uno dei Paesi del mondo di riconosciuta bellezza e fascino che, ahimè, spesso sottende limiti, limitazioni, vincoli e condizioni che mal si conciliano con la spinta di investimento che tutti attendono oggi dai porti del mezzogiorno.

Ci si augura quindi una maggiore azione di alta amministrazione, evidentemente al passo coi tempi di sfide internazionali, non solo di sviluppo ma anche di metodo.

Teodoro Nigro

I Porti del Mezzogiorno e la loro visione

Bari-Si è svolto nel Terminal Crociere di Bari, un'importante convegno organizzato da Assoporti per "accendere i fari" sui principali temi che riguardano i porti del Sud. Un tavolo istituzionale completo, arricchito da interventi illuminanti da parte di chi ogni giorno vive e guida un porto.

Ad aprire i lavori è stato il sindaco di Bari Antonio Decaro, il quale ha assicurato che ci sarà un rapporto sinergico, tentando di aprire più spazi del porto alla città di Bari.

"Lo sviluppo del porto è la leva economica più importante", ha detto il sindaco Decaro, ribadendo poi, che le Zes sono la nostra nuova sfida e che bisognerà avere fiducia nel futuro del nostro territorio. Conclude il suo intervento presentando al pubblico un progetto di illuminazione dei silos (progetto del prof. Antonio Rollo e l'Accademia delle Belle Arti di Bari), situati all'interno del porto, che grazie ad un fascio laser, che lo illuminerà ogni giorno alle 21 di sera, sarà un elemento attrattivo per la città di Bari definendola un'opera d'arte con la luce. Dello stesso pensiero è stato anche Rocco De Franchi, consigliere per la tutela ambientale della Regione Puglia: "Le sfide che stiamo affrontando in questo momento, sono sfide sinergiche che hanno bisogno di un abbraccio istituzionale".

Un convegno in cui sono evidenziate alcune parole chiave, che favoriranno i futuri lavori di ogni partecipante nei tavoli istituzionali: Impegni, storia, strategia, scadenze, tempi, esperienze e dati.

Impegno:

Come l'impegno degli uomini della Capitaneria di Porto, ha spiegato il Contrammiraglio Comandante del Porto di Bari, Giuseppe Meli, che quotidianamente contribuiscono con la loro dedizione e la loro professionalità al servizio del cluster marittimo ad accrescere la competitività dei nostri porti, oggi sistema trainante del Mezzogiorno.

Storia:

Il prof. Pietro Spirito, presidente dell'autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, si è soffermato sulla mancanza e soprattutto sul recupero della parola "visione", "In una portualità, o si recupera una visione o non ci sarà futuro, vi è la necessità, per i porti meridionali insieme con quelli settentrionali, di avere una visione comune". Un concetto chiaro, che dovrebbe cercare di entusiasmare le giovani "menti della logistica" che guideranno, oggi, non domani, il sistema porto della nazione, per affrontare -quell'invasione orientale commerciale-, ormai inarrestabile che ci sta travolgendo.

Strategia:

Molto diretto, il prof. Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, cercando di far comprendere alla platea, da lui definita -la parte migliore del paese che non si arrende-, che "la globalizzazione non è assolutamente paziente" e che, per cambiare il modello economico del Paese, bisogna far progredire il porto per sviluppare il retroporto, attraverso lo strumento delle Zes. Per questo, non bisogna avere una burocrazia difensiva e invita i rappresentanti del MIT a concederci una -corsia preferenziale- nella costituzione di queste aree.

Dati:

Il prof. Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ci ha fatto riflettere sul significato della parola -trasporto- e la profonda crisi del transhipment che il settore sta attraversando, ricordandoci che "le merci vanno dove gli conviene".

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il prof. Sergio Prete, con una relazione sui porti meridionali come fattore di sviluppo e di insediamento industriale ci ha fatto notare che siamo portati quasi sempre a focalizzare l'attenzione sui container, e come sappiamo, non tutto il traffico internazionale marittimo è composto da container(23%), ma anche rinfuse liquide(14%) e soprattutto ro-ro(21%). "I porti del mezzogiorno soffrono rispetto ad altre aree ed è proprio per questo che entrano in gioco le zone economiche speciali che nascono da un pressing che in particolare Svimez, ha fatto per tanti anni, per dare ai porti del mezzogiorno un fattore di competitività rispetto allo scenario del Mediterraneo". Chiudendo: "tutti i porti sono porte d'accesso per l'Europa, tutti i porti sono gateway".

Esperienza:

"Noi siamo qui per fare cose serie", ha detto Zenò D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, presidente di Assoporti e neo-vice presidente di European Ports Organisation (ESPO), ribadendo che la politica non deve essere nei porti ma dei porti e che bisognerà sviluppare una visione comune, responsabile ed equa affinché i porti non perdano capacità e competitività: "il futuro del Paese è legato a quello che faremo nei porti".

Salvatore Carruezzo

Porti del Mezzogiorno, al convegno di Bari le "ricette" delle Authority

Il presidente di Assoportivi chiede una rinnovata politica per gli scali italiani

Si è svolto lunedì nel terminal crociere di Bari il convegno "**I porti del mezzogiorno**", organizzato da Assoportivi, con la collaborazione dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale. I relatori hanno affrontato i principali temi dei porti del mezzogiorno con la moderazione della giornalista **Maddalena Tulanti**.

Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale **Pietro Spirito** ha aperto i lavori soffermandosi sulla necessità di riavere una visione realistica e complessiva del Paese e di collocare i porti e, in particolare i porti del mezzogiorno, in questa visione. "È una frenetica corsa sul tapis roulant – ha detto Spirito - corriamo tanto, ma non ci muoviamo di un millimetro. O nei porti recuperiamo una visione o non andiamo da nessuna parte. Qui il mondo cambia radicalmente, senza una visione spariamo dalla carta geografica. È un atto di arroganza inaccettabile".

Per il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale **Ugo Patroni Griffi**, le Zone Economiche Speciali possono essere uno strumento importante per il Sud e, in questo senso, i porti possono essere il traino degli sviluppi connessi. E' toccato poi a **Massimo Deiana**, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna affrontare il tema del transshipment che da alcuni anni è in forte crisi e, proprio per questo, deve essere integrata con altre attività e traffici. Il presidente dell'AdSP del Mar Ionio, **Sergio Prete**, ha chiuso gli interventi sui porti del Mezzogiorno con una relazione sul Sud quale fattore di sviluppo per il Paese, illustrando dati e potenziale di notevole interesse.

La mattinata è stata chiusa dal presidente di Assoportivi, **Zeno D'Agostino**, il quale ha chiesto al Governo una politica dei porti decisa e chiara. Inoltre, ha illustrato le numerose iniziative e attività dell'associazione che stanno andando avanti in sede Nazionale e dell'Unione. Ha poi concluso dichiarando, "Ci mettiamo a disposizione in maniera seria e concreta con il nostro lavoro per sostenere ed affiancare il Governo nell'affrontare le tematiche del nostro settore in modo costruttivo, grazie anche al ruolo di vice presidente recentemente acquisito in ESPO (European Sea Ports Organization) a Bruxelles".

Convegno I porti del mezzogiorno a Bari. D'Agostino chiede una rinnovata politica dei porti per il Paese

Bari: Si è svolto nel terminal crociere di Bari il convegno "I porti del mezzogiorno", organizzato da Assoport, con la collaborazione dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale.

Accolti da una platea numerosissima, i relatori hanno affrontato i principali temi dei porti del mezzogiorno con la moderazione della giornalista Maddalena Tulanti.

Dopo i saluti introduttivi del Sindaco di Bari e del rappresentante della Regione Puglia, i quali hanno sottolineato l'importanza dei porti per l'economia e per lo sviluppo, è stato dato il via agli interventi dei Presidenti delle AdSP del Mezzogiorno.

Il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito si è soffermato sulla necessità di riavere una visione realistica e complessiva del Paese e di collocare i porti e, in particolare i porti del mezzogiorno, in questa visione. Per il Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, le Zone Economiche Speciali possono essere uno strumento importante per il Sud e, in questo senso, i porti possono essere il traino degli sviluppi connessi.

E' toccato poi a Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna affrontare il tema del transshipment che da alcuni anni è in forte crisi e, proprio per questo, deve essere integrata con altre attività e traffici. Il Presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete, ha chiuso gli interventi sui porti del Mezzogiorno con una relazione sul Sud quale fattore di sviluppo per il Paese, illustrando dati e potenziale di notevole interesse.

La mattinata è stata chiusa dal Presidente di Assoport, Zeno D'Agostino, il quale ha chiesto al Governo una politica dei porti decisa e chiara. Inoltre, ha illustrato le numerose iniziative e attività dell'Associazione che stanno andando avanti in sede Nazionale e dell'Unione.

Ha poi concluso dichiarando, "Ci mettiamo a disposizione in maniera seria e concreta con il nostro lavoro per sostenere ed affiancare il Governo nell'affrontare le tematiche del nostro settore in modo costruttivo, grazie anche al ruolo di Vice Presidente recentemente acquisito in ESPO (European Sea Ports Organization) a Bruxelles."

PORTO DI TRIESTE CAPOFILA DI BANANA4GROWTH: UN PROGETTO A SOSTEGNO DEI PRODUTTORI DI BANANE DEL TAMIL NADU

SBARCATO UN CARICO-PILOTA DI 22 TONNELLATE DI BANANE DALL'INDIA DONATO OGGI ALL'ASSOCIAZIONE BANCO ALIMENTARE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Trieste, 4 dicembre 2018 – E' stato sbarcato nei giorni scorsi un carico di 22 tonnellate di banane provenienti dall'India che sarà donato a 51 mila persone indigenti della Regione Friuli Venezia Giulia e del Veneto.

L'iniziativa presentata oggi a Pasian di Prato, presso la sede dell'Associazione Banco Alimentare del Friuli Venezia Giulia nasce da "Banana4growth", progetto di cooperazione allo sviluppo co-finanziato con fondi regionali, di cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è partner capofila assieme all'Università di Udine, l'Università di Tamil Nadu e l'Associazione dei Produttori di banane del Tamil Nadu, coadiuvati dall'operatore Avieko Trading GmbH.

Con un budget totale di 150 mila euro, di cui 90 mila finanziati dalla Regione Friuli Venezia Giulia, Banana4growth mira ad aiutare i produttori di banane del Tamil Nadu, Stato nel Sud dell'India, nella realizzazione di processi di produzione e trasporto più moderni, confacenti agli standard di qualità e tempestività richiesti dai mercati esteri, accelerando così lo sviluppo economico di quei territori.

L'India è il primo produttore al mondo di banane. Tuttavia, a causa delle modalità di produzione e trasporto, queste non sono commercializzabili all'estero. Obiettivo primario dell'iniziativa è stato quindi la costruzione di un prototipo di nastro trasportatore per trasferire le banane dal campo di raccolta in maniera più veloce ed efficiente, preservando la qualità del prodotto. Ruolo cruciale è stato riservato anche alla formazione specifica sull'organizzazione logistica per il trasporto della merce dall'India a Trieste, individuata come scalo di destinazione per raggiungere il mercato europeo.

Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino: "Banana4growth riesce a coniugare alcuni degli aspetti che sono tipici delle strategie dei porti: l'innovazione di processo, i trasporti internazionali, la portualità e anche la solidarietà. Ci auguriamo che il progetto superi la fase sperimentale e possa svilupparsi con successo".

Nei giorni scorsi il carico di 22 tonnellate di banane è arrivato a Trieste e la sua qualità è risultata ottima e adatta per la commercializzazione. Trattandosi di un carico-pilota, l'Autorità di Sistema si è fatta promotrice della sua donazione all'Associazione Banco Alimentare del Friuli Venezia Giulia, che provvederà a distribuirlo alle persone indigenti del territorio tramite le 341 strutture caritative convenzionate alle diverse associazioni benefiche del Friuli Venezia Giulia e del Veneto. Paolo Olivo, presidente dell'Associazione, ha ringraziato la Regione FVG e l'Autorità di Sistema Portuale per la donazione, sottolineando che "questa tipologia di alimento è particolarmente preziosa, in quanto va ad arricchire ed integrare la gamma dei prodotti che raggiungono le persone in stato di grave deprivazione materiale."

Porto Trieste capofila di "Banana4growth"

Sbarcato carico-pilota di banane dall'India

Nei giorni scorsi è stato sbarcato un carico di 22 tonnellate di banane provenienti dall'India che sarà donato a 51 mila persone indigenti della Regione Friuli Venezia Giulia e del Veneto.

L'iniziativa presentata oggi a Pasian di Prato, nella sede dell'Associazione Banco Alimentare del Friuli Venezia Giulia nasce da "Banana4growth", progetto di cooperazione allo sviluppo co-finanziato con fondi regionali, di cui l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale è partner capofila assieme all'Università di Udine, l'Università di Tamil Nadu e l'Associazione dei produttori di banane del Tamil Nadu, coadiuvati dall'operatore Avieko Trading GmbH.

Con un budget totale di 150 mila euro, di cui 90 mila finanziati dalla Regione Friuli Venezia Giulia, Banana4growth mira ad aiutare i produttori di banane del Tamil Nadu, Stato nel Sud dell'India, nella realizzazione di processi di produzione e trasporto più moderni, conformi agli standard di qualità e tempestività richiesti dai mercati esteri, accelerando così lo sviluppo economico di quei territori.

L'India è il primo produttore al mondo di banane. Tuttavia, a causa delle modalità di produzione e trasporto, queste non sono commercializzabili all'estero. Obiettivo primario dell'iniziativa è stato quindi la costruzione di un prototipo di nastro trasportatore per trasferire le banane dal campo di raccolta in maniera più veloce ed efficiente, preservando la qualità del prodotto. Ruolo cruciale è stato riservato anche alla formazione specifica sull'organizzazione logistica per il trasporto della merce dall'India a Trieste, individuata come scalo di destinazione per raggiungere il mercato europeo.

Per il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino: "Banana4growth riesce a coniugare alcuni degli aspetti che sono tipici delle strategie dei porti: l'innovazione di processo, i trasporti internazionali, la portualità e anche la solidarietà. Ci auguriamo che il progetto superi la fase sperimentale e possa svilupparsi con successo".

Nei giorni scorsi il carico di 22 tonnellate di banane è arrivato a Trieste e la sua qualità è risultata ottima e adatta per la commercializzazione. Trattandosi di un carico-pilota, l'Autorità di Sistema si è fatta promotrice della sua donazione all'Associazione Banco Alimentare del Friuli Venezia Giulia, che provvederà a distribuirlo alle persone indigenti del territorio tramite le 341 strutture caritative convenzionate alle diverse associazioni benefiche del Friuli Venezia Giulia e del Veneto. Paolo Olivo, presidente dell'Associazione, ha ringraziato la Regione Fvg e l'AdSp per la donazione, sottolineando che "questa tipologia di alimento è particolarmente preziosa, in quanto va ad arricchire ed integrare la gamma dei prodotti che raggiungono le persone in stato di grave deprivazione materiale".

Solidarietà: il porto di Trieste coopera nel progetto pro-India

Sbarcato carico di 22 tonnellate di banane destinato a 51 mila persone indigenti

TRIESTE, 4 DIC - E' stato sbarcato nei giorni scorsi un carico di 22 tonnellate di banane provenienti dall'India che sarà donato a 51 mila persone indigenti del Fvg e del Veneto. L'iniziativa, presentata oggi a Pasion di Prato, nella sede dell'Associazione Banco Alimentare Fvg, nasce da Banana4growth progetto di cooperazione allo sviluppo co-finanziato con fondi regionali, di cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è partner capofila con Università Udine, Università di Tamil Nadu e Associazione Produttori di banane del Tamil Nadu, coadiuvati dall'operatore Avieko Trading GmbH. Con un budget totale di 150 mila euro, di cui 90 mila finanziati dalla Regione Fvg, Banana4growth mira ad aiutare i produttori di banane del Tamil Nadu, Stato nel Sud dell'India, nella realizzazione di processi di produzione e trasporto più moderni, confacenti agli standard di qualità e tempestività richiesti dai mercati esteri, accelerando così lo sviluppo economico di quei territori. L'India è il primo produttore al mondo di banane, però, a causa delle modalità di produzione e trasporto, non sono commercializzabili all'estero. Obiettivo è stato costruire un prototipo di nastro trasportatore per trasferire le banane dal campo di raccolta in maniera più veloce ed efficiente, preservandone la qualità. Per il presidente del Porto di Trieste, Zeno D'Agostino: "Banana4growth coniuga alcuni degli aspetti tipici delle strategie dei porti: innovazione di processo, trasporti internazionali, portualità e solidarietà. Ci auguriamo che il progetto superi la fase sperimentale e possa svilupparsi con successo". Nei giorni scorsi il carico di 22 tonnellate di banane è arrivato a Trieste e la sua qualità è risultata ottima e adatta per la commercializzazione. Trattandosi di un carico-pilota, l'Autorità ne ha promosso la donazione all'Associazione Banco Alimentare Fvg, che lo distribuirà agli indigenti del territorio tramite le 341 strutture caritative convenzionate alle diverse associazioni benefiche del Fvg e del Veneto. Paolo Olivo, presidente dell'Associazione, ha ringraziato sottolineando che "questa tipologia di alimento è particolarmente preziosa, in quanto va ad arricchire ed integrare la gamma dei prodotti che raggiungono le persone in stato di grave deprivazione materiale."

A Roma l'assemblea di Federagenti sul futuro del porto di Venezia

Gli agenti marittimi si propongono di trovare una soluzione per conciliare navi e ambiente

"Se Venezia non è un porto, questa non è un'assemblea". Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti spiega così il titolo provocatorio della Assemblea di Federagenti 2018 ribattezzata appunto "non assemblea", che si è svolta ieri a Roma nella sede della Confcommercio, in piazza Belli. Una riunione con la quale l'Associazione nazionale degli agenti marittimi si propone di trovare una soluzione per conciliare le navi con l'ambiente. "Il no alle grandi navi da crociera nella laguna oggi ha preso una piega ulteriore - spiega il presidente di Federagenti - è un no a prescindere e il ruolo di Venezia come porto è messo in discussione. Ma una città come Venezia, con la sua storia, è impensabile che rinunci alla sua vocazione. Attraverso il porto è diventata la città che è. Penso a come nel Cinquecento l'Arsenale fosse la più grande fabbrica del mondo, al fatto che i veneziani abbiano insegnato al mondo a costruire le navi. Oggi possono e devono dire che caratteristiche debbano avere per poter entrare nel porto, ma non posso pensare che dicano no alle navi". Non è solo questione di dimensioni. "Venezia può pretendere le navi con il migliore livello tecnologico - conclude Duci - meno emissioni possibili, il minore impatto sul moto ondoso, ma questa non è necessariamente una distinzione fra piccole o grandi, è fra navi più o meno avanzate". Dunque, una "non assemblea" voluta per rimarcare i rischi di una Venezia senza porto. I dati scaturiti dalla "non assemblea" parlano chiaro: Venezia - come ha ricordato Andrea Giuricin, economista che ha mostrato la documentazione in materia messa a punto dalla Banca Mondiale - a livello internazionale, e specialmente da Cina e paesi del Sud Est asiatico, è considerata uno dei porti essenziali della via della seta e quindi per le economie che registrano i maggiori tassi di crescita del mondo. Con una Cina che si interroga tutt'oggi su quale debba essere il ruolo dell'Italia sulla Via della seta e con la necessità di connettersi alla crescita globale, l'assemblea organizzata da Federagenti a Roma ha evidenziato dati drammaticamente sottovalutati - come sottolineato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino - e che testimoniano il ruolo di Venezia non come "Disneyland" del turismo mondiale: il 25% del Pil

-segue

metropolitano di Venezia deriva dal porto; il porto è strategicamente determinante per una delle principali economie d' Europa, quella del Nord Est italiano; 18.500 persone lavorano nel porto e di porto; il porto di Venezia cresce del 6%, ma è l' unico porto che non può dragare i suoi fondali e l' unico porto che con il Mose rischia di non avere accesso al mare. E Venezia è il più grande frutto dell' opera dell' uomo e da 1200 anni è un porto in cui solo l' opera dei mercanti ha consentito anche di edificare quei palazzi e quei ponti che ne fanno un unicum mondiale. Intervenendo in conference alla "non assemblea" di Roma, organizzata da Federagenti, il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi è stato lapidario: "Venezia è e resta un porto; non è neanche lontanamente concepibile l' ipotesi di chiudere questo porto" e ha tagliato corto anche con le spinte di chi vorrebbe Venezia snaturata della sua funzione storica, ma anche economicamente essenziale. Un messaggio politico chiaro lanciato in una assise che ha evidenziato in modo altrettanto chiaro e palese le critiche verso posizioni eufemisticamente contrastanti emerse all' interno della coalizione di governo. I presidenti delle Autorità di Sistema Portuali Adriatiche, Zeno D' Agostino (Mare Adriatico Orientale, nonché presidente di Assoporti) e Daniele Rossi (Mare Adriatico Centro Settentrionale) hanno evidenziato i rischi di cancellazione dell' Adriatico dalle grandi rotte e non solo delle crociere a causa delle incertezze sul futuro di Venezia; ma anche i pericoli derivanti dall' incertezza generale relativa alla realizzazione di nuove infrastrutture, incluse quelle portuali, sulle quali incombe anche il pericolo ulteriore di un veto europeo al governo italiano nel finanziamento delle infrastrutture dei porti e sulla totale incertezza che ne deriva anche sui bandi di gara e sugli interventi infrastrutturali in atto. Forte preoccupazione è stata espressa dal presidente di Confindustria, Mauro Mattioli, su un Paese che rischia di rinviare di vent' anni le scelte strategiche per il futuro. Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, ha lanciato l' idea di un percorso politico del mondo dell' impresa che sia in grado di influenzare scelte che rischiano di penalizzare in modo determinante shipping, porti e trasporti. Durissimo il parere del presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese, che ha lanciato un vero e proprio j' accuse al governo sul caso Venezia. "Ai NO grandi navi dico vogliamo bene", ma dobbiamo cambiare il modo di comunicare il SÌ e su questo costruire reali alleanze.

ALESSANDRO MIGLIACCIO

-segue

metropolitano di Venezia deriva dal porto; il porto è strategicamente determinante per una delle principali economie d' Europa, quella del Nord Est italiano; 18.500 persone lavorano nel porto e di porto; il porto di Venezia cresce del 6%, ma è l' unico porto che non può dragare i suoi fondali e l' unico porto che con il Mose rischia di non avere accesso al mare. E Venezia è il più grande frutto dell' opera dell' uomo e da 1200 anni è un porto in cui solo l' opera dei mercanti ha consentito anche di edificare quei palazzi e quei ponti che ne fanno un unicum mondiale. Intervenendo in conference alla "non assemblea" di Roma, organizzata da Federagenti, il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi è stato lapidario: "Venezia è e resta un porto; non è neanche lontanamente concepibile l' ipotesi di chiudere questo porto" e ha tagliato corto anche con le spinte di chi vorrebbe Venezia snaturata della sua funzione storica, ma anche economicamente essenziale. Un messaggio politico chiaro lanciato in una assise che ha evidenziato in modo altrettanto chiaro e palese le critiche verso posizioni eufemisticamente contrastanti emerse all' interno della coalizione di governo. I presidenti delle Autorità di Sistema Portuali Adriatiche, Zeno D' Agostino (Mare Adriatico Orientale, nonché presidente di Assoport) e Daniele Rossi (Mare Adriatico Centro Settentrionale) hanno evidenziato i rischi di cancellazione dell' Adriatico dalle grandi rotte e non solo delle crociere a causa delle incertezze sul futuro di Venezia; ma anche i pericoli derivanti dall' incertezza generale relativa alla realizzazione di nuove infrastrutture, incluse quelle portuali, sulle quali incombe anche il pericolo ulteriore di un veto europeo al governo italiano nel finanziamento delle infrastrutture dei porti e sulla totale incertezza che ne deriva anche sui bandi di gara e sugli interventi infrastrutturali in atto. Forte preoccupazione è stata espressa dal presidente di Confitarma, Mauro Mattioli, su un Paese che rischia di rinviare di vent' anni le scelte strategiche per il futuro. Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, ha lanciato l' idea di un percorso politico del mondo dell' impresa che sia in grado di influenzare scelte che rischiano di penalizzare in modo determinante shipping, porti e trasporti. Durissimo il parere del presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese, che ha lanciato un vero e proprio j' accuse al governo sul caso Venezia. "Al NO grandi navi dico vogliamo bene", ma dobbiamo cambiare il modo di comunicare il SÌ e su questo costruire reali alleanze.

ALESSANDRO MIGLIACCIO

Informatore Navale

Dalle Autorità portuali, dallo shipping e da Confindustria Venezia pesanti critiche al governo. Rixi: Venezia è un porto e resterà sempre un porto

Roma, 4 dicembre 2018 – Intervenendo in conference alla NON assemblea di Roma, organizzata da Federagenti, il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi è stato lapidario: “Venezia è e resta un porto; non è neanche lontanamente concepibile l’ipotesi di chiudere questo porto” e ha tagliato corto anche con le spinte di chi vorrebbe Venezia snaturata della sua funzione storica, ma anche economicamente essenziale.

Un messaggio politico chiaro lanciato in una assise che ha evidenziato in modo altrettanto chiaro e palese le critiche verso posizioni eufemisticamente contrastanti emerse all’interno della coalizione di governo. I presidenti delle Autorità di Sistema Portuali Adriatiche, Zeno D’Agostino (Mare Adriatico Orientale, nonché presidente di Assoport) e Daniele Rossi (Mare Adriatico Centro Settentrionale) hanno evidenziato i rischi di cancellazione dell’Adriatico dalle grandi rotte e non solo delle crociere a causa delle incertezze sul futuro di Venezia; ma anche i pericoli derivanti dall’incertezza generale relativa alla realizzazione di nuove infrastrutture, incluse quelle portuali, sulle quali incombe anche il pericolo ulteriore di un veto europeo al governo italiano nel finanziamento delle infrastrutture dei porti e sulla totale incertezza che ne deriva anche sui bandi di gara e sugli interventi infrastrutturali in atto.

Forte preoccupazione è stata espressa dal presidente di Confitarma, Mario Mattioli, su un Paese che rischia di rinviare di vent’anni le scelte strategiche per il futuro. Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, ha lanciato l’idea di un percorso politico del mondo dell’impresa che sia in grado di influenzare scelte che rischiano di penalizzare in modo determinante shipping, porti e trasporti.

Durissimo il parere del presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese, che ha lanciato un vero e proprio j’accuse al governo sul caso Venezia. “Ai NO grandi navi dico vogliamo bene”, ma dobbiamo cambiare il modo di comunicare il SÌ e su questo costruire reali alleanze.

Gian Enzo Duci ha affidato a Pino Musolino il compito di chiudere la NON assemblea e il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha sostenuto l’esigenza di coniugare da subito sostenibilità e sviluppo non sottovalutando l’impegno dei veneziani, che non è poi così deteriorato rispetto a quello degli avi che hanno costruito Venezia.

Grandi Navi: Rixi, inconcepibile chiudere porto Venezia

E' un porto propulsivo per il Nord Est

ROMA, 4 DIC - "Venezia resta un porto è inconcepibile pensare di chiuderlo, è un porto propulsivo per il Nord Est". Così il viceministro alle infrastrutture Edoardo Rixi in un video diffuso durante l'assemblea di Federagenti. Durante la manifestazione i presidenti delle Autorità di Sistema Portuali Adriatiche, Zeno D'Agostino (Mare Adriatico Orientale, nonché presidente di Assoport) e Daniele Rossi (Mare Adriatico Centro Settentrionale) avevano evidenziato i rischi di cancellazione dell'Adriatico dalle grandi rotte e non solo delle crociere a causa delle incertezze sul futuro di Venezia.(ANSA).

Il "non porto" di Venezia sotto i riflettori della "non" Assemblée di Federagenti: oggi a Roma

ROMA - *"Se Venezia non è un porto, questa NON è un Assemblée". "Visto che vogliono farci pensare a un "non porto", allora facciamo una 'non assemblea'". Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti* spillo provocatorio della non Assemblée di Federagenti 2018. L'incontro si tiene a Roma stamani - presso Confcommercio, piazza G. Belli 2, con la quale l'Associazione nazionale degli agenti marittimi si propongono soluzione per conciliare navi e ambiente. *"Il no alle grandi navi da crociera nella laguna oggi ha presciteriore, è un no a prescindere e il ruolo di Venezia come porto è messo in discussione"* ha sottolineato città come Venezia, con la sua storia, è impensabile che rinunci alla sua vocazione. Attraverso il porto città che è." - ha specificato il presidente di Federagenti- *"Penso a come nel Cinquecento l'Arsenale fosse fabbrica del mondo, al fatto che i veneziani abbiano insegnato al mondo a costruire le navi. Oggi possiamo dire che caratteristiche debbano avere per poter entrare nel porto, ma non posso pensare che dicano no. è solo questione di dimensioni. Venezia può pretendere le navi con il migliore livello tecnologico, meno sibili, il minore impatto sul moto ondoso, ma questa non è necessariamente una distinzione fra piccole navi più o meno avanzate"* completa Duci. Alla 'non assemblea' si parlerà più in generale di infrastrutture temi oggi si sta ragionando quasi in termini da derby. Forse è necessario affrontare la discussione in modo cercando una mediazione".

La Non assemblea è stata preceduta dal seminario organizzato, nei giorni scorsi, a Venezia da **Assoagenti** titolo **"Blue economy, il futuro della città-porto e della sua laguna"** - Gli operatori veneziani con l'intento voluto attirare l'attenzione anche mediatica sui rischi e i pericoli che incombono non solo su Venezia sull'intero Adriatico e i suoi porti se nel silenzio si dovesse consumare *"la scelta più aberrante: quella morte, per mancanza di scelte e strategie, del più prestigioso porto-emporio del mondo"*. Secondo le parole di **Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto** - l'obiettivo è quello di *"marcare il territorio, ricominciare a parlare di più cosa significano le attività portuali per Venezia, città ogni giorno di più esposta alle conseguenze del turismo di massa e di uno spopolamento in costante accelerazione"*

PROGRAMMA Ore 9.30 **REGISTRAZIONE**

Ore 10.00 **INDIRIZZI DI SALUTO**

Carlo Sangalli, Presidente Confcommercio (tbc)

Ore 10.30 **APERTURA LAVORI**

Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti, dialoga con:

Andrea Giuricin, Università Milano Bicocca, China Academy of Railways Sciences

Bartolomeo Giachino, Presidente Associazione "SI LAVORO"

Simone Venturini, Assessore alla Coesione Sociale e allo Sviluppo Economico del Territorio - Infrastrutture di Venezia

Alessandro L'AFFAIRE	Santi,	Presidente VENEZIA	Assoagenti IN	Veneto,
Zeno D'Agostino,	Presidente	Assoporti –	Presidente	Autorità di Sistema del Mare Adriatico
Mario		Mattioli,		Presidente
Vincenzo Marinese,	Presidente	Confindustria Venezia	Area Metropolitana	di Venezia
Stefano		Messina,		Presidente
Pino Musolino,	Presidente	Autorità di Sistema Portuale	del Mare Adriatico	
Daniele Rossi,	Presidente	Autorità di Sistema Portuale	del Mare Adriatico	Centro Settentrionale

CONCLUSIONI

Edoardo Rixi Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti

Il Secolo XIX

«No grandi navi? Venezia al capolinea» Nord Est italiano;

Duci (Federagenti) al governo: «Decidere subito sullo scalo». Fondi ai porti, in arrivo la lettera dall' Ue

Simone Gallotti /GENOVA Il giallo della lettera che condannerebbe definitivamente l' Italia sul tema dei finanziamenti ai porti considerati aiuti di Stato, inizia con un lungo sfogo del presidente delle Authority italiane, Zeno D' Agostino, che mette in allarme la platea dell' Assemblea di Federagenti e in subbuglio il mondo portuale.

Poi nel pomeriggio lo stesso D' Agostino contattato dal Secolo XIX, conferma che la lettera «potrebbe non essere ancora arrivata». Ma arriverà anche se questa volta l' associazione dei porti sarà coin volta nella battaglia con Bruxelles.

In fondo ieri all' assemblea degli agenti marittimi, il tema principale è stato proprio il futuro dei porti italiani, di quello di Venezia in particolare.

«Abbiamo scelto il modello che si usa per smontare le fake news» spiega Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti.

Così «non è vero che i turisti che arrivano a Venezia sulle grandi navi da crociera sono i responsabili dell' invasione, perché incidono meno del 5% sul totale di oltre 30 milioni di turisti e quelli che effettivamente visitano la città non raggiungono il 2% (meno di 400 mila persone)». Sono alcuni dei numeri di

Alessandro Santi, numero uno degli agenti veneziani. Ancora numeri e studi per smontare i «luoghi comuni» che rischiano di paralizzare il porto: «I crocieristi lasciano ricchezza alla città: l' impatto economico diretto su Venezia dal 2013 al 2017 è stato di 155 milioni di euro».

«Venezia è un porto vitale spiega ancora Duci - e movimentata 26 milioni di tonnellate. È uno scalo sano anche dal punto di vista commerciale.

Chiediamo che il governo assuma una posizione chiara e con noi c' è tutto il cluster marittimo». La questione principale è quella delle Grandi navi da crociera su cui il viceministro ai trasporti Edoardo Rai assicura una soluzione «perché è impensabile che Venezia non abbia un porto che sia il propulsore dell' economia del Nord Est». Ecco perché ieri Duci ha chiamato "Non assemblea" l' incontro di Federagenti, sottolineando il rischio che senza una rapida soluzione sul tema delle grandi navi, la Laguna rischia di perdere il proprio porto: «Il 25% del Pil metropolitano di Venezia deriva dal porto; il porto è

-segue

strategicamente determinante per una delle principali economie d'Europa, quella del 18.500 per porto e di porto; il porto di Venezia cresce del 6%, ma è l'unico porto che non può dragare i suoi fondali e l'unico porto che con il Mose rischia di non avere accesso al mare» ha spiegato ieri il presidente dell'Authority Pino Musolino. Il cluster marittimo quindi si compatta sulla preoccupazione (Confitarma con Mario Mattioli e Assarmatori con Stefano Messina) ed è la seconda stiletta al governo che arriva dal mondo dello shipping, dopo quella di Assoportori che ha chiesto all'esecutivo maggiore presenza sui temi europei. Ecco perché ieri quando D'Agostino ha parlato della lettera di "condanna" della Ue, molti hanno tremato. Entro poche settimane comunque Bruxelles si farà sentire, ma pare che siano in molti a sapere già come andrà a finire.

- sono lavorano ne.

Porti: Genova, fermo tir 11-15 dicembre

Autorità riconvoca parti il 6/12

GENOVA, 4 DIC - Dall'11 al 15 dicembre i tir non faranno servizio da e per il porto di Genova. Non c'è accordo e dopo una lunga discussione le associazioni che rappresentano le aziende dell'autotrasporto hanno proclamato il fermo. "Pur apprezzando il lavoro svolto per la definizione dell'accordo di programma che deve regolare le attese dell'autotrasporto ai terminal e i conseguenti indennizzi, non essendosi verificate le condizioni per la firma le associazioni hanno deciso di dichiarare il fermo dei servizi", annunciano Cna, Confartigianato, Fai, Fiap e Trasportounito chiedendo intanto anche l'intervento del ministero dei Trasporti. Gli autotrasportatori sono in agitazione dal 22 novembre per protestare contro i tempi di attesa sempre più lunghi per le operazioni di carico e scarico in porto, che solo nel 2018 sono costati 25 milioni. Per scongiurare il blocco, particolarmente pesante dopo il crollo di ponte Morandi e in vista del Natale, il presidente del porto Signorini ha convocato un altro incontro per il 6.

Vte, nuovo servizio per la costa Est degli Usa

Genova - Oggi a Voltri la prima nave sulla rotta che collega il West Med agli Stati Uniti.

Genova - Il servizio nato dalla fusione dei servizi di collegamento West Med. – Costa Est degli Stati Uniti di The Alliance e Ocean Alliance ha iniziato a scalare oggi il terminal di PSA Voltri-Pra. **La prima nave è stata la Cosco Philippines. Il servizio prevede l'impiego di 6 navi (8,000-8,500 teu) e la seguente rotazione:** Algeciras, Genoa, La Spezia, Fos, Barcelona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras. Lo comunica il terminal genovese in una nota. Il nuovo servizio sarà operato dalle seguenti compagnie: CMA CGM, COSCO, OOCL, APL, Hapag-Lloyd, Yang Ming, ONE e Zim .

“Pole pole” eppur si muove...

PIOMBINO – Che dire, se non Eureka? Ci sono voluti quasi due anni, ma sembra che finalmente ci siamo: a Piombino è stato ufficialmente varato il protocollo con cui la Regione Toscana autorizza – con tutti i quasi infiniti passaggi della sua burocrazia – l’insediamento nel porto della Nuova Pignone per i montaggi e le spedizioni dei suoi grandi apparati, e l’altrettanto vitale insediamento della PIM (Piombino Industrie Marittime) per le demolizioni, costruzioni navali e refitting. Presidente della Regione Enrico Rossi e sindaco di Piombino Massimo Giliani ci hanno messo la firma (e la faccia). Con loro Stefano Corsini per l’AdSP, Gianni Anselmi per la commissione speciale della Regione e Piero Neri per la PIM, della quale fa parte anche il Cantiere San Giorgio del porto.

Un piccolo passo nel cuore della Burocrazia, un grande passo – scusatemi l’enfasi – per la valorizzazione di quelle aree portuali di Piombino che, con grandi spazi e banchine a 20 metri di profondità, sembravano davvero una cattedrale nel deserto dopo la veloce realizzazione per l’operazione di smantellamento della “Concordia” scippata poi da Genova. Ricordiamo che nelle aree PIM stazionano da mesi i famosi “sponsons” della “Concordia”, ovvero quei maxi cassoni di ferro che avevano assicurato il galleggiamento del relitto dal Giglio a Genova. Più volte ci siamo chiesti che se ne faranno a Piombino ed avevamo avuto risposte sempre evasive: smantellarli per recuperare metallo da destinare alle acciaierie; trasformarli in un bacino galleggiante per facilitare smantellamenti navali; tenerli in serbo, non si sa mai che possano servire per un’altra (maledetta) emergenza navale. Qualcosa forse tra poco si saprà. Pole pole, dicono in swahili gli africani, per sostenere la filosofia del “Chi va piano va sano e va lontano”. Da noi è diventata una regola, e basta guardare il Codice degli appalti. Ma davvero così si va lontano?

Antonio Fulvi

PIM, si parte davvero

PIOMBINO – Nuova Pignone e PIM (Piombino Industrie Marittime) hanno sottoscritto accordi che dopo lo sblocco da parte della Regione Toscana – con un apposito protocollo firmato dallo stesso presidente Rossi e dal presidente dell'AdSP Corsini – porteranno finalmente a sviluppare investimenti privati per quasi 60 milioni, con una ricaduta prevista in centinaia di posti di lavoro.

“Siamo pronti a partire – ha dichiarato il presidente di PIM, cavaliere del lavoro Piero Neri a capo dell'omonimo gruppo livornese – e partiremo dal 1° gennaio prossimo. Il nostro partner Cantiere San Giorgio del porto ha acquisito tre importanti commesse, un traghetto e due navi di lusso, sulle quali opereremo con alcune centinaia di posti di lavoro. Adesso però è indispensabile – ha concluso Neri – che le aree in concessione ci siano consegnate entro la fine del mese in corso”.

L'investimento di PIM – che va in parallelo con quello vicino della Nuova Pignone – vale da solo 14 milioni di euro che attiveranno circa 200 posti di lavoro tra operai navalmeccanici, ingegneri, tecnici e personale impiegatizio. L'area interessata è la darsena nord, dove PIM ha avuto solo un primo lotto dall'AdSP, circa 77 mila metri quadri di piazzali con 11 mila metri quadri di specchio acqueo. Con il secondo lotto l'operazione potrà partire e anche per questo Piero Neri l'ha sollecitato. Entro la fine del 2019 PIM sarà in grado di operare in pieno con questo cantiere di demolizioni e refitting che risponde a tutte le norme europee stabilite per contrastare le demolizioni del Far East dove le navi vengono spiaggiate e cannibalizzate senza alcuna regola e senza alcun rispetto per l'ambiente.

Infrastrutture per la logistica toscana perché ritardano opere già finanziate?

LIVORNO – Perché ritardano tanto i lavori di partenza per opere che sono state da tempo finanziate, e che sono più che urgenti per il territorio e per il sistema portuale livornese? Eppure “lo sviluppo e la crescita passano dalla realizzazione delle infrastrutture e nel territorio toscano anche dai porti e interporti, che rappresentano la porta per creare occupazione e competitività con il resto del Paese”. Inizia così una nota congiunta della Fit-Cisl toscana e livornese firmata rispettivamente da Stefano Boni e Dario Pierfederici.

Dobbiamo essere pronti a cogliere gli effetti positivi della ripresa – continua la nota – con infrastrutture moderne ed efficienti in grado di rispondere alla domanda di volume di merci trasportate. Gli accordi di programma (firmati da Regione Toscana, Rete Ferrovia Italiana, Ministero delle Infrastrutture e trasporti, Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto toscano Amerigo Vespucci) per le aree di crisi complessa del territorio livornese hanno al loro interno anche progetti per opere di vitale importanza per i nostri porti.

Il porto di Piombino è stato di recente ampliato e ammodernato, sono state allungate le banchine e scavati i fondali fino a 20 metri: adesso occorre concretizzare la strada 398, una bretella di 3 km di cui si attende la realizzazione da decenni, con finanziamento di 50 milioni di euro già autorizzato e conclusione dei lavori prevista nel 2021.

-segue

Per il porto di Livorno è ancora da realizzare il collegamento con il corridoio Europeo Ten-T (Trans European Network-Transport): i lavori dovevano partire nel mese di novembre con la costruzione dello "scavalco" ferroviario che faciliterà i collegamenti tra porto e interporto di Guasticce e poi proseguire con il tratto ferroviario fra Guasticce e lo svincolo Collesalveti-Vada e Firenze-Pisa. Tutto il progetto poi deve mettere in rete il porto di Livorno con l'ammodernamento/potenziamento della vecchia linea direttissima Firenze-Bologna e con l'adeguamento delle gallerie allo standard PC-80, la cui ultimazione è prevista nell'arco di tre anni, per i nuovi treni merci verso il nord Italia e l'Europa. L'opera costa 24 milioni di euro, di cui 17 stanziati dalla Regione, 4,3 da Rete Ferroviaria Italiana e 2,5 dal Ministero delle Infrastrutture. L'inizio lavori era previsto per novembre 2018 e la consegna dell'opera entro fine 2019.

"Tutte opere indispensabili – concludono i sindacalisti – a cui il territorio non può rinunciare né aspettare altro tempo. Per questo rivolgiamo un appello a tutti i soggetti preposti perché facciano presto e si possano rispettare i tempi previsti".

Port Mobility, i sindacati: situazione instabile

Lavoratori in allarme per i rapporti tra la società e l'Authority. Filt Cgil, Ugl e Fiadel chiedono un incontro urgente all'Adsp

CIVITAVECCHIA - Ci sono altri lavoratori preoccupati per il proprio futuro all'interno del porto. A quelli della Port Authority Security - il cui stipendio di dicembre e tredicesima sarebbero a rischio - si aggiungono quelli di Port Mobility.

Ieri mattina, infatti, Filt Cgil, Ugl Mare e Fiadel hanno incontrato i vertici della società, a partire dall'amministratore delegato Edgardo Azzopardi e dal direttore generale Gina Amici, preoccupati per l'ennesimo allarme che interessa gli oltre 120 dipendenti della società che svolge servizi di interesse generale nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, occupandosi di gestione dei parcheggi e mobilità. Già in estate la questione era pronta ad esplodere, rientrata dopo la firma ad agosto da parte dell'Authority del decreto relativo al "Piano dei Servizi 2018" presentato da Port Mobility a dicembre 2017. «Siamo venuti a conoscenza - hanno spiegato Angelo Manicone e Alessandro Borgioni della Filt Cgil, Fabiana Attig di Ugl Mare e Mirko Giannino di Fiadel - di una situazione instabile dettata dai rapporti tra la società e l'Autorità di Sistema Portuale.

La Port Mobility ci ha espresso forti criticità rispetto al mancato completamento del piano dei servizi, così come concordato nell'agosto 2018». Di conseguenza, come spiegato dagli stessi vertici della società, questo problema e la sua mancata risoluzione potrebbero avere pesanti ripercussioni sull'operatività della società «ed avere hanno aggiunto i sindacati - un impatto occupazionale negativo.

A seguito di tale informativa abbiamo chiesto un incontro urgente all'Autorità di Sistema Portuale utile ad avere garanzie sulla continuità salariale e occupazionale dei lavoratori della Port Mobility».

Alla base della problematica ci sarebbero circa 600mila euro in meno di ricavi rispetto agli anni passati, la gestione di largo della Pace in proroga da due anni ed una concessione che sembra essere messa in discussione da continue problematiche. Un braccio di ferro che rischia di ripercuotersi sui lavoratori. L'ultima questione sollevata, in ordine di tempo, è relativa al bando per l'affidamento del servizio tramite autobus dei passeggeri crocieristi all'interno del porto. L'Authority avrebbe diffidato Port Mobility invitandola a sospendere la gara che, secondo Molo Vespucci, dovrebbe spettare all'ente. Anche questo aspetto dovrà essere chiarito nell'incontro chiesto dai sindacati.

Un'architetta urbanista nel “partenariato” di Bari

BARI – L'organismo di partenariato della risorsa del mare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale si arricchisce di un nuovo prestigioso componente. Il presidente, Ugo Patroni Griffi, ha nominato quale componente esperto in materia di pianificazione del territorio e redazione di piani urbanistici l'architetto Anna Maria Curcuruto. Laureata in Architettura all'Università La Sapienza di Roma, Anna Maria Curcuruto, originaria di Brindisi, è docente in Istituti scolastici superiori di Roma, Barletta e Bari, professoressa a contratto di Progettazione urbanistica nella Facoltà di Architettura Politecnico di Bari, insegnante di Pianificazione urbanistica e innovazioni legislative presso la Scuola superiore pubblica amministrazione di Bari. Partecipa a manifestazioni nazionali dell'Istituto nazionale di Urbanistica, conseguendo, per i programmi della città di Bari, cinque volte il Premio Urbanistica Urbanpromo. Attualmente, è dirigente tecnico in quiescenza del Comune di Bari.

“Il nostro Organo consultivo si arricchisce di una professionalità comprovata in materia di piani regolatori e programmi urbanistici – commenta il presidente Patroni Griffi. Dopo la costituzione dell'Ufficio di piano, l'arrivo dell'architetto Curcuruto è un nuovo determinante passo verso la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. Una vision strategica dell'evoluzione dei nostri porti, in un'ottica dinamica, moderna e sempre più integrata e osmotica con il processo urbanistico in corso nelle città”.

Come da legge di riforma, l'organismo di partenariato della risorsa del mare ha per l'Ente portuale funzioni consultive. Può, comunque, esprimere pareri sugli aspetti chiave delle attività amministrative dei porti del sistema, come l'adozione del Piano Regolatore Portuale e del Piano Operativo Triennale, bilancio preventivo e consuntivo.

Porto di Bari, opere pubbliche e tempi biblici «In Egitto stanno meglio di noi»

Critico il presidente dell'Autorità portuale. La speranza? Zone economiche speciali

RITA SCHENA

BARI - «Il sindaco Decaro ci ha parlato della camionale che collegherà il porto di Bari con la zona industriale, grazie ad un progetto già finanziato e che sarà pronto tra due anni. Vorrei sottolineare che in due anni l'Egitto ha realizzato il raddoppio del canale di Suez. E noi nello stesso tempo riusciamo a fare solo il progetto? Ci rendiamo conto che non siamo competitivi?».

La bomba esplode nel bel mezzo della conferenza sui porti del Mezzogiorno, un momento di riflessione fortemente voluto da Ugo Patroni Griffi presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale per fare il punto sulle opportunità, le potenzialità, le occasioni sociali che l'economia del mare può portare a Bari e al Mezzogiorno. Ma lo stesso Patroni Griffi non può tacere lo sconcerto di imprenditori e investitori, di società civile, intellettuali e professionisti, rispetto a una burocrazia che ancora fa da zavorra al nostro bisogno di futuro.

Il progetto della camionale risale al 1975 – sottolinea Patroni Griffi – comprendeva Marisabella, e ancora non è stata terminata. Non solo, a Bari il piano regolatore portuale prevedeva l'apertura dell'Asse Nord-Sud per collegare il porto alla Puglia agricola sulla Murgia e alle industrie tradizionali. Anche questo ancora non è terminato». Progetti che potrebbero servire a facilitare il traffico da e per il porto, che se si trasformasse in zona Zes (zona economica speciale) potrebbe veramente far decollare l'economia di tutta la Regione.

Le Zes, ad esempio, sono una un'occasione che almeno per il momento rimane nel cassetto, come certi sogni. «Le Zes nascono per cambiare il modello economico di un territorio – spiega nel suo intervento Patroni Griffi - i primi a sperimentarle furono gli irlandesi e per il Mezzogiorno sarebbero una possibilità unica. Il Sud, anche a causa della crisi, è l'area che ha perso più punti in assoluto. Se il porto diventasse area Zes potrebbe diventare motore di un nuovo sviluppo.

-segue

Basti pensare che già ora il sistema portuale è il più alto moltiplicatore economico in assoluto con un rapporto di 1:2,5». Ma molte cose vanno ripensate, a cominciare dal porto e dal retroporto. «E tra i lavori più importanti da fare in un porto, che punta ad attrarre grandi navi - aggiunge il presidente dell'Authority - ci sono sicuramente i lavori di dragaggio».

Zes, progetti, lavori, visioni, connessioni. Di tutto questo la città ha disperato bisogno. Come del tempo, che purtroppo stagna. «C'è assolutamente bisogno di una corsia più veloce per ottenere la Zes - spiega Patroni Griffi - e non è lo Stato a poterlo rendere possibile, ma gli enti locali. Non solo. Le Zes possono essere rese immediatamente attive derogando le leggi nazionali e applicando le normative europee, si abbatterebbero così i tempi delle nostre procedure burocratiche del 30-40%. C'è bisogno di scegliere quello che si vuole diventare e farlo senza perdere tempo». Con la Zes il porto di Bari diventerebbe una sorta di zona franca, gli scambi sarebbero facilitati grazie anche a leggi semplificate secondo modelli europei, piattaforme di scambio supportate dalla tecnologia e che aiuterebbero le imprese a crescere. Naturalmente un costo da pagare c'è, ed è in caratteri ambientali. «I porti sono tali se arrivano le navi - mette in evidenza Patroni Griffi - altrimenti sono piscine. Ecco perché una Zes deve essere frutto di una decisione che porta con sé una visione. Deve essere ben chiaro che la scelta di una Zes porta con sé un costo impattante, perché ogni impresa ha un costo ambientale. Tutte le infrastrutture hanno un problema di compatibilità ambientale, per questo nelle Zes non ci possono essere zone residenziali. Non in tutto si può coniugare lo sviluppo con l'ambiente e il cambiamento non è mai indolore. Ma dobbiamo decidere se farlo ed ora, perché la globalizzazione non è paziente, pretende risposte».

Portuali, 13 dicembre sciopero Termini Imerese

Sono in stato di agitazione e sciopereranno per 24 ore il prossimo 13 dicembre, gli otto lavoratori dello scalo **marittimo** di Termini Imerese dipendenti della Europea Servizi Terminalistici che si occupa di servizi **portuali**. Nel corso della stessa giornata, terranno un sit in dalle 9 alle 15 davanti la sede dell' **Autorità Portuale del Mare** di Sicilia Occidentale all' interno del porto di Palermo. A proclamare l' astensione da lavoro sono i sindacati di categoria, Filt Cgil e Fit Cisl Sicilia, che contestano un accordo integrativo siglato dall' azienda con un' altra organizzazione sindacale, per gli otto lavoratori di Termini Imerese e i 40 di Catania, in violazione, scrivono "del comma 13 dell' articolo 17 della legge che regola il settore e che prevede un trattamento normativo ed economico minimo che non può essere soggetto a deroghe con la contrattazione aziendale o di secondo livello e dell' articolo 52 del Contratto nazionale di Lavoro". Nel dettaglio, l' accordo prevede fra l' altro, "l' aumento dell' orario settimanale da 36 a 40 di fatto così i lavoratori svolgono straordinario che non verrà mai retribuito, la sostituzione di alcuni elementi contrattuali con la consegna di buoni pasto. Tutto questo causa una perdita in busta paga per i lavoratori che oscilla fra i 300 e i 400 euro". Giovedì 13 quindi protesteranno i lavoratori di Termini, per Catania i sindacati attendono una convocazione dall' **Autorità di Sistema** portuale competente territorialmente. "Si tratta dunque di un accordo nullo che causa una serie di perdite economiche e sociali per i lavoratori - spiegano i due sindacati -, chiediamo all' **Autorità di Sistema Portuale del Mare** di Sicilia Occidentale, sempre attenta e sensibile ai temi che coinvolgono i lavoratori in porto, di intervenire per ripristinare le principali condizioni di legalità, palesemente calpestate".

Portuali, giovedì 13 dicembre sciopero di 24 ore e sit in dei lavoratori

Postato da Economia Sicilia il 4/12/18 Sono in stato di agitazione e sciopereranno per 24 ore il prossimo 13 dicembre, gli otto lavoratori dello scalo **marittimo** di Termini Imerese dipendenti della Europea Servizi Terminalistici che si occupa di servizi **portuali**. Nel corso della stessa giornata, terranno un sit in dalle 9 alle 15 davanti la sede dell' **Autorità Portuale del Mare** di Sicilia Occidentale all' interno del porto di Palermo. A proclamare l' astensione da lavoro sono i sindacati di categoria, Filt Cgil e Fit Cisl Sicilia, che contestano un accordo integrativo siglato dall' azienda con un' altra organizzazione sindacale, per gli otto lavoratori di Termini Imerese e i 40 di Catania, in violazione, scrivono "del comma 13 dell' articolo 17 della legge che regola il settore e che prevede un trattamento normativo ed economico minimo che non può essere soggetto a deroghe con la contrattazione aziendale o di secondo livello e dell' articolo 52 del Contratto nazionale di Lavoro". Nel dettaglio, l' accordo prevede fra l' altro, "l' aumento dell' orario settimanale da 36 a 40 di fatto così i lavoratori svolgono straordinario che non verrà mai retribuito, la sostituzione di alcuni elementi contrattuali con la consegna di buoni pasto. Tutto questo causa una perdita in busta paga per i lavoratori che oscilla fra i 300 e i 400 euro". Giovedì 13 quindi protesteranno i lavoratori di Termini, per Catania i sindacati attendono una convocazione dall' **Autorità di Sistema portuale** competente territorialmente. "Si tratta dunque di un accordo nullo che causa una serie di perdite economiche e sociali per i lavoratori - spiegano i due sindacati -, chiediamo all' **Autorità di Sistema Portuale del Mare** di Sicilia Occidentale, sempre attenta e sensibile ai temi che coinvolgono i lavoratori in porto, di intervenire per ripristinare le principali condizioni di legalità, palesemente calpestate".

Filca Cisl: "Il Ponte sullo Stretto torni al centro del dibattito"

MESSINA - «Il ponte sullo Stretto deve ritornare al centro del dibattito. Senza pregiudizi, ma con un' analisi seria perché è un' infrastruttura indispensabile per lo sviluppo di tutto il territorio». L' appello arriva dal Consiglio generale della Filca Cisl di Messina che, alla presenza del segretario generale della Filca Cisl Sicilia Paolo D' Anca e del segretario generale della Cisl Messina Tonino Genovese, ha fatto il punto sullo stato del settore edile in provincia. «È una grande opera che porterebbe anche al potenziamento delle reti viarie e ferroviarie - ha detto il segretario generale della Filca Cisl Messina, Giuseppe Famiano - ma consentirebbe di attrarre investimenti verso il Mezzogiorno e ridurre il divario tra Nord e Sud. Il ponte sullo Stretto è sempre stato un ostaggio politico, la sua realizzazione discussa solo per propaganda elettorale. Le infrastrutture non sono di destra o di sinistra, servono per soddisfare i bisogni della collettività». A dare forza è stato il segretario generale della Filca Cisl Sicilia, Paolo D' Anca. «Il ponte sullo Stretto deve essere il biglietto da visita dell' opera di infrastrutturazione che si deve fare in Sicilia, l' opera simbolo che rilanci tutti i lavori nell' isola. Siamo pronti a scommetterci insieme alla Cisl e alla Filca regionali e territoriali siciliane e calabresi per una grande iniziativa che rimetta al centro dell' agenda politica la realizzazione della grande opera». Tonino Genovese, segretario generale della Cisl Messina, ha evidenziato come sia necessario incidere, anche come sindacato, sul lavoro nero e "pensare da Città Metropolitana". «Lo siamo ma non agiamo sfruttando una tale opportunità - ha ricordato - Le risorse ci sono, disponibili grazie ai Patti per il Sud, per la Sicilia ma il problema è legato alle difficoltà per la loro spendibilità perché mancano i progetti, non c' è una programmazione vera degli interventi. La Zes, in questo senso, assume una rilevanza strategica perché può attrarre investimenti importanti ma si deve prevedere la possibilità per la Regione Sicilia di costituire la terza Zona Economica Speciale agganciata all' **Autorità Portuale** dello Stretto. Altrimenti rischiamo di non avere la Zes sul territorio, cosa gravissima per lo sviluppo o, peggio, di ritrovarci una Zes agganciata ad altra **Autorità Portuale**, Palermo o Augusta». Il segretario generale della Cisl Messina ha quindi sottolineato come lo «sviluppo del territorio passi dalla capacità di mettere a sistema tutti i settori della produzione e dell' accoglienza. Ma senza infrastrutture logistiche è impossibile renderlo attrattivo economicamente e socialmente». Lungo, come al solito, è stato l' elenco delle opere che restano incompiute in provincia di

-segue

Messina e anche drammatico il resoconto dei dati provenienti dalla Cassa Edile sul lavoro nel settore. La massa salari è più che dimezzata in dieci anni (dai 103 milioni di euro del 2008 ai 42 milioni di euro del 2017) e il numero degli operai dichiarati è passato dai circa 14 mila del 2008 ai 6.166 del 2018. «Nella nostra provincia il settore delle costruzioni sta pagando il prezzo più alto della crisi - ha detto Famiano - il futuro del nostro territorio dipende dal rilancio del settore edile e senza un intervento immediato e incisivo della classe politica rischia di scomparire». Il numero delle gare, nei primi 10 mesi del 2018, è infatti sceso del 30% rispetto allo stesso periodo del 2017 e il valore degli importi ha registrato un calo del 73%. Proprio quando partono i lavori per il porto di Tremestieri e la via Don Blasco, la Filca Cisl ricorda il protocollo d'intesa siglato nel 2014 tra sindacati e Comune di Messina per l'utilizzo della manodopera locale da parte delle imprese aggiudicatrici dei lavori. «Dobbiamo vigilare sul rispetto del protocollo - ha detto Famiano - perché serve dare ossigeno ai tanti lavoratori **messinesi** che oggi sono tagliati fuori dal mercato a causa della riduzione del lavoro».

Porto Torres: al via il cantiere dell'Antemurale

Il primo step prevede un'agenda di otto punti propedeutici alla realizzazione dell'opera

CAGLIARI – Manca una settimana all'inizio dei lavori per la realizzazione dell'[Antemurale](#) di Porto Torres. Martedì prossimo, con il ricorso dell'AdSP all'istituto della "consegna anticipata", la Sales S. p. a., aggiudicataria dell'appalto, potrà ufficialmente allestire il cantiere, a Porto Torres, per l'avvio di tutte le attività ante operam previste dalle prescrizioni imposte dal [Ministero dell'Ambiente col Decreto VIA del 6 febbraio](#) scorso.

Otto i punti ai quali la società appaltatrice dovrà attenersi. Tutti propedeutici alla costruzione della diga a protezione del Porto Civico dalle mareggiate.

Tra sette giorni, si inizierà con il posizionamento della recinzione provvisoria delle aree di cantiere nelle zone Molo Alti Fondali e la testata dei moli di Ponente e all'allestimento degli impianti.

In sequenza, si procederà con i rilievi topo – batimetrici, le indagini preventive per la presenza di eventuali residui bellici, la caratterizzazione dei sedimenti. Seguirà l'espianto ed il reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia e l'installazione di dissuasori antistrascico – con funzione anche di ripopolamento ittico – nel Parco naturale marino dell'Asinara.

Contestualmente, si procederà all'attuazione di quanto previsto nel piano di monitoraggio ambientale, che interesserà tutte le lavorazioni ante, in corso e post operam stabilite nel progetto.

Ed è proprio sulla base di questi ultimi aspetti che l'AdSP ha stabilito di anticipare i tempi di consegna dei lavori. Una parte di monitoraggio, infatti, partirà da subito per definire la cosiddetta "condizione di Bianco", ossia un'osservazione sulle correnti con stati di mare intensi, ed una simulazione dei possibili effetti delle nuove opere sulle coste, che può essere svolta esclusivamente nel periodo invernale.

Una volta conclusa tutta la prima fase, si potrà procedere con la realizzazione dell'Antemurale che prevede la contestuale resecazione della Banchina Alti Fondali ed i dragaggi del porto civico, il cui materiale di risulta servirà al riempimento dei cassoni.

"Possiamo finalmente ufficializzare l'inizio del cantiere – dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Abbiamo pienamente rispettato i tempi più volte comunicati e ci auguriamo che il tutto possa procedere celermente senza intoppi burocratici. L'Antemurale, per via della sua strategicità, è un'opera che Porto Torres non può più permettersi di aspettare. Stiamo assistendo a volumi di traffico sempre crescenti e scelte commerciali, da parte delle compagnie di navigazione, mirate al potenziamento delle rotte da e per lo scalo turritano, senza contare l'attenzione che l'industria delle crociere sta rivolgendo al Nord Ovest. Sono certo che, una volta conclusa, quest'opera segnerà la svolta ed il rilancio di Porto Torres, confermandone il giusto peso nel sistema dei porti della Sardegna".

Il contributo delle ZES e ZLS alla competitività dei porti

ROMA – È tenuta presso la sede di Confitarma, la tavola rotonda “Il contributo delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) per il rilancio della competitività del settore portuale e logistico italiano”, organizzata dall’Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM).

Elda Turco Bulgherini (Università di Roma Tor Vergata – Associazione Italiana di Diritto Marittimo), aprendo i lavori ha ricordato che l’istituzione delle ZES (Zone Economiche Speciali – legge 123/2017) e delle ZLS (Zone Logistiche Semplificate – legge 205/2017) nelle regioni Calabria, Campania e Puglia ha lo scopo di creare condizioni favorevoli (in termini economici ed amministrativi) necessarie allo sviluppo ed alla crescita delle imprese già operative o alla nascita di nuove realtà in zone portuali, retro portuali e piattaforme logistiche collegate anche da intermodalità ferroviaria, attraverso agevolazioni fiscali aggiuntive, potenziamento degli sportelli unici doganali, semplificazioni delle procedure amministrative, riduzione del sistema burocratico. Sono previsti, altresì, strumenti di velocizzazione degli investimenti pubblici e privati, utilizzando anche best practices internazionali. L’intento è quello di rafforzare il tessuto produttivo del Mezzogiorno, elemento imprescindibile per il rilancio dell’intero Paese, cercando di ridurre i costi e i tempi della connessione sud/nord, con l’indispensabile ausilio della logistica.

Luca Sisto, (direttore generale Confitarma), nel suo intervento introduttivo ha affermato che gli armatori italiani guardano con favore l’istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) in analogia a quanto già avviene in altri Paesi. “Infatti, l’obiettivo di tutti gli attori del cluster è creare le condizioni che consentano alle merci di muoversi rapidamente e nel modo più economico nel porto, cambiare modalità di trasporto e raggiungere la loro destinazione”. “Dobbiamo avere la capacità di individuare i punti di forza di oggi e valorizzarli a vantaggio del Paese, riavvicinando e creando sinergia tra portualità e armamento nazionale.

-segue

ZES e ZLS hanno come fulcro i porti nei quali si intende valorizzare gli insediamenti imprenditoriali e i progetti di investimento che trainano i settori di punta dell'economia italiana e meridionale. La recente riforma della governance portuale ha ridefinito le modalità di partecipazione degli stakeholders nei processi decisionali delle Autorità di Sistema Portuale, di fatto allontanando l'armamento nazionale nella definizione della politica portuale. Tutte le navi sono "clienti" dei porti italiani, ma non è irrilevante la bandiera che esse battono. Le nostre navi costituiscono, comunque, gli utenti più numerosi, quelli più preziosi, più fidelizzati e che conoscono i nostri porti meglio di tutti gli altri. Vorremmo che la voce dell'armamento nazionale tornasse ad avere la giusta attenzione nella politica portuale, considerato il contributo che le navi possono offrire allo sviluppo del Paese".

Secondo Maurizio D'Amico (segretario generale Femoza – World Free & Special Economic Zones Federation), nel contesto della nuova strategia dell'UE in materia di connettività e nell'ambito di un approccio di cooperazione sinergica tra l'UE e la Belt and Road Initiative, le ZES e gli altri strumenti di accelerazione dello sviluppo economico, comprese le zone franche, possono svolgere un ruolo importante, soprattutto nel bacino del Mediterraneo. In particolare, per quanto concerne l'Italia, insieme ai fattori infrastrutturali e logistici, un prezioso contributo al successo del suo coinvolgimento nella Belt and Road Initiative dipende anche dall'attuazione positiva di ZES e ZLS e Zone Franche, la cui importanza, come strumenti di accelerazione dello sviluppo economico eccezionale, potrebbe diventare ancora più centrale per le prospettive di sviluppo, anche attraverso una loro funzionalità aggiuntiva di "Laboratori istituzionali di politiche innovative", in cui i nuovi approcci economici, anche orientati all'ambiente e all'etica aziendale, abbiano il loro ruolo e possano costituire il luogo per sperimentare nuove soluzioni e diventare gli ambiti ideali per realizzare la concertazione tra politica e mercato. Per l'Italia, questo è un momento cruciale per il lancio del precitato nuovo modello di sviluppo economico euromediterraneo, con il modello delle ZES nel Sud e la novità delle ZLS nel resto del paese, nonché per svolgere così un ruolo chiave anche nell'interlocuzione UE – Cina, cercando di interpretare quel ruolo di mediatore tra il gigante asiatico e l'UE, finora appannaggio del Regno Unito e che quest'ultimo potrebbe perdere quando il processo BREXIT sarà completato. Ma per fare ciò, l'Italia dovrà modificare e migliorare il quadro normativo relativo alle ZES e alle ZLS, e dovrà concentrarsi su una coraggiosa deburocratizzazione.

-segue

Potrebbe esserci un New Deal euromediterraneo targato Italia... Non lasciamoci sfuggire l'occasione".

"L'istituzione delle ZES nel Mezzogiorno e delle ZLS nel resto del Paese rappresenta certamente una nuova ed importante opportunità per sostenere il nostro sistema economico e territoriale, nonché per rilanciare lo sviluppo degli scambi e dei sistemi produttivi locali – ha affermato Francesco Benevolo, direttore di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, società pubblica del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti -. Grande attenzione andrà però posta al tessuto infrastrutturale e logistico di collegamento dei porti, lato terra e lato mare, affinché l'auspicato incremento dei traffici possa trovare la dovuta fluidità nella rete stradale, ferroviaria, intermodale e logistica nazionale, anche grazie ai collegamenti di ultimo miglio. In questa direzione, sono in atto 900 milioni di euro nel Mezzogiorno e 1.350 milioni di euro nel centro-nord di interventi invariati e, proseguendo in questo percorso di potenziamento delle connessioni ordinarie, sarà possibile valorizzare le attuali capacità del sistema-Italia ed avviare al meglio nuove iniziative come le ZES e le ZLS".

Ugo Patroni Griffi (presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale) ha ricordato che le ZES possono essere il laboratorio di politiche anticicliche, generatrici di valore sia in termini economici che di capitale umano. "La scelta italiana di mettere al centro delle ZES la portualità e la logistica è assolutamente da plaudire. Si tratta del settore con uno dei moltiplicatori più alti: 2,5, e che quindi può fare da volano al recupero di competitività del nostro paese. Tuttavia il risultato non è scontato. Servono le promesse semplificazioni. Serve un patto tra porti ed enti nel segno dello sviluppo. Nessun comune è obbligato ad aderire alle ZES. Anzi sono legittime scelte "anti-sviluppiste". Ma se invece decide di aderire la politica dell'ente è condizionata a favorire lo sviluppo delle ZES, prevedendo un adeguato kit localizzativo (in termini di imposte locali e semplificazioni di competenza) e obbligandosi a non ostacolare lo sviluppo della portualità (non potrebbe certo fare parte delle ZES il comune che si opponesse alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a sostenere lo sviluppo dell'economia retroportuale, ovvero all'insediamento dei servizi essenziali quali il 5G o il bunkeraggio con i nuovi carburanti come il gnl)".

-segue

Antonio Errigo, (vice direttore ALIS – Italia in Movimento) ha affermato “I buoni scenari non fanno predizioni, ma colgono processi, lo ha scritto Parag Khanna e io condivido questo concetto nell’ambito di questo importante convegno che pone sotto la lente d’ingrandimento un tema d’attualità come quello delle Zone Economiche Speciali. Tale concetto lo abbiamo sostenuto a più riprese ed abbiamo accolto con estremo favore ed entusiasmo l’istituzione delle ZES prevista dal Decreto Sud, proprio perché crediamo che attrarre investimenti e implementare politiche volte all’incremento dei flussi di merci nel Mediterraneo sia un atto dovuto. La forza del traffico intermodale marittimo, favorito in modo determinante dai soci ALIS, unito ad una celere sburocratizzazione, potrà contribuire ad un serio rilancio di tutte le eccellenze imprenditoriali del nostro Paese. ALIS in questo scenario si sta impegnando attivamente per la determinazione di una virtuosa sinergia fra porti ed i territori interessati, per cui i primi possono giovare dei traffici sviluppati delle imprese insediate nella ZES e i secondi possono trovare nell’infrastruttura portuale un’occasione per alimentare processi di sviluppo duraturi. Tra i nostri macro obiettivi c’è lo sviluppo del Mezzogiorno, misure come queste non possono che essere sostenute”.

Concludendo i lavori Elda Turco Bulgherini ha ribadito che è necessaria una dinamicità del sistema per accompagnare quei cambiamenti che ormai non possono essere rinviati per incentivare gli investimenti ed incoraggiare i progetti utili per la crescita economica e sociale del Paese.

Attualmente, si rilevano alcune criticità, quali: assenza di provvedimenti ancora da emanare o in corso di emanazione; regolamentazione di aspetti essenziali rinviati a futura disciplina; carenza di agevolazioni ed incentivazioni nuove rispetto a quelle esistenti; rischio di sovrapposizioni di funzioni e competenze dei vari organi (rispetto a quelli già esistenti) preposti alla gestione delle ZES e delle ZLS, che comunque, rappresentano una prospettiva credibile e proficua per il nostro Paese e soprattutto per il Sud. “Malgrado queste criticità superabili con interventi normativi appropriati, occorre saper cogliere questa preziosa opportunità per un’Italia più coesa ed un Mezzogiorno più integrato nelle dinamiche che la globalizzazione dei mercati impone. Questa è la sfida che il nostro paese dovrà vincere”.

Borraccino-Cinque stelle: alta tensione sulle Zes «Il governo sia determinato»

● «Destano sincero stupore le polemiche dal vago sapore strumentale sollevate da qualche parlamentare pugliese del Movimento cinque stelle che, con riferimento alle istituende Zone Economiche Speciali, arriva addirittura a sostenere che queste "potrebbero avere un effetto disastroso sul territorio". La realtà, per fortuna, è profondamente diversa». Così l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Cosimo Borraccino, replica ai pentastellati: «Le Zes rappresentano una grande opportunità di crescita e sviluppo economico con conseguenti positive ricadute sul piano occupazionale, come quotidianamente mi dicono i tanti imprenditori del sistema produttivo pugliese che incontro e che attendono l'avvio concreto di questa importante iniziativa». E sui tempi chiarisce: «In queste settimane si è svolto un confronto serrato tra la struttura tecnica e amministrativa della Regione Puglia e quella della Presidenza del Consiglio dei ministri, al fine di accelerare e giungere quanto prima alla definizione di questo percorso. Noi, al pari della Re-



gione Basilicata con la quale condividiamo l'istituzione della Zes Ionica e in attesa dell'approvazione da parte della Regione Molise del Piano Strategico per la definizione della Zes Adriatica, siamo pronti per superare ogni eventuale ostacolo di carattere tecnico, essendoci la ferma volontà politica del Governo regionale di puntare con forza su questo strumento che consentirà di avere concreti benefici fiscali per le aziende che potranno così investire e contribuire sempre di più alla crescita e allo sviluppo dei territori interessati. Vorremmo vedere la stessa determinazione anche da parte del Governo».