Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
6 FEBBRAIO 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Venezia:

"..porti "meno peggio" degli altri..." (Venezia Mestre)

Genova:

"...il patto con gli armatori..." (Il Secolo XIX)

La spezia:

"...entro il 2020 pronti gli accosti per navi sopra i 10 mila teu..." (Corriere Marittimo)

Ancona:

"...progetto: ti porto in porto..." (Il Nautilus, Ansa, Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Avviata gara per Piattaforma Europa..."(Informazioni Marittime)

"...Bacini-carenaggio..." (Il Telegrafo)

Piombino:

"...Toremar-Savelle:piombino grandi potenzialità..." (Corriere Marittimo)

Bari:

"...ZES..." (BitontoLive, Gazzetta del Mezzogiorno, Nuovo quotidiano di Puglia,Gazzetta del Sud, The Medi Telegraph, BrindisiReport)

Messina:

"...Piano Regolatore..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Porto "meno peggio" degli altri

▸Numeri in calo nel settore passeggeri e merci, ma con dati molto migliori della media nazionale ▸Lieve crescita dei container dopo il boom del 2016 Trieste, concorrente diretto, perde quattro volte di più

IN TENUTA

Il Porto perde ma in definitiva vince. Nel 2017 ha registrato 142 mila e 630 tonnellate in meno rispetto al 2016 e anche 180 mila e 560 passeggeri in meno delle crociere. Insomma globalmente ha perso il 3,9% ma la media nazionale è stata del meno 11% e se si vanno a vedere gli scali vicini, Trieste ha perduto addirittura il 16,81%.

A Venezia i settori in crescita sono i container, il general cargo (dentro i container, con i traghetti e in altre forme) e i passeggeri dei ferry.

«Non voglio alimentare polemiche ma mettiamo i puntini sulle "i": il Porto di Venezia è legato al territorio, alle sue industrie e alla sua economia quindi produce ricchezza e posti di lavoro, quello di Trieste invece è sostanzialmente un porto di transito e quindi l'unica ricchezza che porta è con le tariffe che le navi pagano all'Autorità ma per il resto nulla o, meglio, solo il peso delle navi e dei camion. Piuttosto, dunque, dovremmo guardare con attenzione a Capodistria: che ha segnato un 7,8% in più di container arrivando a 900 mila. Globalmente rimaniamo più grandi di loro grazie al fatto che, dietro, non hanno industrie». Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale, commenta così i dati dello scalo lagunare dell'anno appena trascorso. «E per non fuggire ai numeri ammetto pure che è chiaro che abbiamo perso tutti ma noi teniamo di più e molto meglio. Perciò siamo moderatamente soddisfatti e contiamo nel 2018 di crescere, mantenendo la linea diretta per i container con il Far East e aumentando anche il numero di navi che da lì arriveranno. È che leggere acriticamente i dati lordi rischia di fuorviare».

PALLA AL PIEDE

Per il presidente, insomma, i settori con dati negativi non sono indice di un porto malato, anzi. «Le crociere perdono ma era annunciato abbondantemente: è evidente che se ci fai lavorare con la palla al piede, la contrazione arriva ma non è legata a condizioni oggettive del Porto né a scarsi servizi, quanto alla difficoltà oggettiva legata ai limiti di stazza e a una discreta dose di pubblicità negativa. Ad ogni modo l'intero Mediterraneo ha registrato una leggera flessione dovuta all'instabilità politica in Turchia e in altri paesi, e noi ci consolidiamo come home port italiano e uno dei primi 5 del Mediterraneo. Ora speriamo che, con la strada avviata dal Comitatone che ha scelto Porto Marghera per le grandi navi, potremo superare le criticità più importanti e uscire da questo cul de sac».

CONTAINER: SEGNO PIU'

Il settore container è tra quelli che segnano un più ma si tratta di soli 133 contenitori. «Il 2016 era stato l'anno del record dei record: a vincere un campionato di calcio sono capaci tutti ma per ripetersi il secondo anno bisogna essere grandi. Noi nel 2017 abbiamo fatto numeri positivi dopo un record».

Trieste, però, ha registrato 616 mila Teu (unità di misura dei container) rispetto ai 606 mila di Venezia, 10 mila in più. «Sì ma se leggiamo i dati, scopriamo che quasi 270 mila dei loro Teu sono transhipment, vale a dire che vengono sbarcati a Trieste ma sono destinati altrove e in buona parte proprio a Marghera. Paradossalmente se il porto di Venezia dovesse chiudere, anche Trieste ci rimetterebbe. Vengono da noi perché noi serviamo l'industria vera, reale, qui c'è l'ossatura dell'economia del Nordest. Ecco perché Venezia è uno dei porti italiani fondamentali per il territorio circostante e per l'intero Paese».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I DATI DEL PORTO

ANNO PERIODO	2016 - 2016 Gennaio - Dicembre			2017 - 2017 Gennaio - Dicembre			DIFF.	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TONNELLAGGIO TOTALE	19.778.551	5.431.409	25.210.060	19.663.809	5.413.515	25.077.324	-142.636	-0,5
LIQUIDI (petroliferi, chimici e oli vegetali)	8.115.065	892.814	9.007.879	8.065.025	722.486	8.787.511	-220.368	-2,4
RINFUSE VARIE (cereali, carbone, metallurgici, chimici)	7.008.393	109.717	7.118.110	6.731.816	113.733	6.845.549	-272.561	-3,8
GENERAL CARGO	4.665.093	4.428.878	9.093.971	4.866.966	4.577.298	9.444.264	350.293	3,8
- Container	2.083.709	3.531.028	5.614.737	2.111.512	3.506.853	5.618.365	3.628	0,0
- Ro-Ro	481.362	570.845	1.052.207	726.014	797.849	1.523.863	471.456	44,8
- Altri general cargo	2.099.822	327.205	2.427.027	2.029.442	272.784	2.302.226	-124.781	-5,1
PASSEGGERI DEI TRAGHETTI	78.029	73.734	151.762	103.798	100.200	203.998	52.234	34,4
- Entro le 20 miglia	47.540	45.959	93.499	50.648	49.054	99.702	6.203	6,6
- Traghetti	30.489	27.775	58.263	53.148	51.146	104.294	46.031	79,0
PASSEGGERI CROCIERE	-	-	1.625.857	-	-	1.445.067	-180.570	-11,1
- Home Port	717.497	709.652	1.427.149	623.484	620.430	1.243.914	-183.235	-12,8
- Transit	-	-	198.498	-	-	201.153	2.655	1,3
CONTAINER	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Il Secolo XIX

IL PAESE CHE HA NELLE NAVI L' UNICA GRANDE INDUSTRIA

Il patto con gli armatori che permette alla Grecia di dominare i mari

Poche tasse, creatività, speculazione in cambio di iniezioni di valuta estera

GENOVA. Il valore della flotta greca nel 2017 ha sfiorato 100 miliardi di dollari: prima al mondo, secondo la ricerca di VesselsValue riportata dal Secolo XIX -the MediTelegraph: «In Grecia - spiega Georgios Magliveras, figlio di Spyros, l' armatore che a Genova inventò i traghetti negli anni Sessanta anche il debito privato sfiora i 100 miliardi (di euro), e negli ultimi mesi il 50% dei miei connazionali non ha pagato la bolletta elettrica. Onestamente, non capisco chi dice che siamo fuori dalla crisi. Per noi la troika è stata la calata degli Unni, ma il settore marittimo non hanno potuto toccarlo: le norme che lo regolano sono in Costituzione».
Norme che si reggono su un patto: alla società del settore marittimo (non solo armatoriale, ma anche di gestione della flotta in conto terzi) con sede direzionale in Grecia, viene concesso un regime fiscale di vantaggio (più che la tonnage tax, in vigore dal 1953, la non tassazione dei dividendi).
In cambio, la società ha l' obbligo di importare una determinata quota di valuta straniera, in base alle proprie dimensioni e al numero di persone occupate in Grecia. «Mediamente - stima Magliveras, che al Pireo ha fondato la società di gestione Genoa Maritime - un' azienda importa mezzo milione di dollari l' anno».
La norma fondante nasce nel 1967 sotto il regime dei Colonnelli, a caccia di liquidità in un Paese senza industria di trasformazione, si consolida con il ritorno della Repubblica di Konstantinos Karamanlis, e poi viene perfezionato sino a oggi. « La Grecia ha 2.000 isole, lo sviluppo costiero dell' Africa - aggiunge Magliveras -. Le compagnie sono quasi sempre nate da marittimi che hanno fatto il salto imprenditoriale: qui ma soprattutto all' estero.
Mar Nero, Stati Uniti, Gran Bretagna: il settore rappresenta il 7,5% del prodotto interno lordo greco. Su 10 milioni di abitanti, 650 mila lavorano nello shipping: più di tutta la City di Londra. Al Pireo ogni tre mesi abbiamo delegazioni di Singapore, Dubai, delle altre capitali marittime mondiali. Vengono a visitare gli uffici, la concorrenza dell' Oriente è molto forte. E con la crisi abbiamo perso centinaia di migliaia di ragazzi, che sono andati all' estero. L' altra gamba dell' economia del resto è il turismo, che però è stagionale e beneficia più le isole della terraferma». Too big to tax, titolava ironicamente un reportage della Reuters del 2015 a proposito degli armatori greci. Ma va detto che la più piccola e

scassata compagnia di navigazione può operare da e in ogni parte del mondo: «Dal 2013 gli armatori si auto -tassano per sostenere la Grecia ricorda Magliveras -.Finora il contributo è stato di 700 milioni. Se l' Italia adottasse un regime simile a quello greco, Monaco e Lugano sparirebbero.
Malta sta provando a creare un regime simile, ma prima o poi Bruxelles li fermerà».
«I greci - spiega il broker genovese Ennio Palmesino - preferiscono lasciare la promozione commerciale ad altri. Loro sono prima di tutto gestori. E operano in maniera anticiclica: quando nessuno compra, comprano. Quando nessuno vende, vendono. Ecco spiegato il loro attivismo sul mercato di seconda mano: sfruttano gli errori degli altri, perché se un armatore vende una nave di tre -cinque anni, è perché non ha fatto l' investimento giusto, quando l' ha ordinata non ha indovinato cosa sarebbe successo sul mercato una volta costruita. L' armatore greco sfrutta l' errore, e dal giorno dopo ha una nave pronta da operare».
«Asset play, in italiano speculazione - spiega Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti -.Vendendo con il mercato alto, rimagono liquidi per investire con pochissima leva quando le banche non presta no più a nessuno, malgrado il mercato inizi a dare segnali positivi. Certo, il lavoro dell' armatore dovrebbe essere quello di rendere un servizio alla merce. Diciamo che spesso gli armatori greci trasportano merce in attesa di vendere le navi».
«Ma l' armatore ellenico conosce le navi, le riprogetta, le adatta studiando il mercato.
L' indebitamento degli armatori greci è di 65 miliardi - spiega Fabrizio Vettosi, amministratore delegato del fondo Vsl -.
Quello italiano è di 12 miliardi, ma la flotta è un decimo della loro. I greci sono armatori che hanno in flotta poche navi ano leggio e grandissima sensibilità finanziaria: sono stati i primi a internazionalizzare le azien de, ad accedere al mercato finanziario e i primi a far ricorso al private equity. Ma i loro investimenti nella stagione d' oro degli Ffa (Forward Freight Agreement, i future del settore marittimo) a monte della crisi del 2008, furono marginali.
» «Negli ultimi due -tre anni i greci sono tornati a speculare, acquistando navi, specie rinfusiere, magari tenendole ferme in attesa che il mercato si riprendesse - conclude Alberto Moroncelli, responsabile Italia del Bureau Veritas per la parte marittima -.Nonostante la situazione estremamente critica del Paese, la Grecia ha un sistema armatoriale in grande salute, per storia, cultura e inquadramento normativo».

ALBERTO QUARATI

Il Secolo XIX

Armatori, il dominio è greco

Atene guida la classifica mondiale. Americani quarti, Italia fuori dalla "top ten"

GENOVA.I primi proprietari di navi al mondo, nel 2018, restano gli armatori greci. A conferma del fatto che la crisi economica che ha colpito il Paese, minando buona parte del tessuto produttivo nazionale, non ha intaccato la supremazia di Atene nel comparto shipping.
Il valore complessivo delle prime dieci flotte per dimensioni al mondo, secondo gli analisti della società VesselsValue, a inizio febbraio ha raggiunto quota 516 miliardi di dollari. Di questi, 100 miliardi di dollari sono da attribuire a navi cargo che appartengono a compagnie greche: soprattutto bulker e tanker, seguite da unità portacontainer. Tra i proprietari ellenici - nonostante sia in corso un consolidamento che sta facendo scomparire i piccoli operatori - resistono le società con una o due navi di proprietà, e addirittura ne nascono di nuove come si è verificato di recente con le compagnie Horizon Bulkers e Cosmoship Maritime. Dietro ai greci, in seconda posizione, ci sono gli armatori giapponesi con un valore complessivo della flotta che raggiunge 89 miliardi, in crescita rispetto allo scorso anno. Anche in questo secondo caso dominano le bulker, ma il divario con le portacontenitori è meno evidente rispetto alla tipologia di navi che compongono la flotta greca. Sul terzo gradino del podio, invece, ci sono gli armatori cinesi: le società di Pechino hanno na vidi proprietà - al primo posto per tipologia ci sono questa volta unità portacontainer - che raggiungono complessivamente un valore pari a 84 miliardi di dollari.
Al quarto posto (valore della flotta 47 miliardi) si posizionano gli armatori statunitensi, mentre la "top ten" è chiusa in decima posizione dalla flotta danese che raggiunge i 24 miliardi. La sorpresa è invece italiana: a guardare la classifica di VesselValue che elenca le nazio ni marinare con la flotta a maggior valore, infatti, il tricolore rimane fuori dalle prime dieci posizioni.
Nel corso dei dodici mesi del 2017 gli ordini per la costruzione di nuove navi rinfusiere con portata lorda uguale o superiore alle 20mila tonnellate, cisterne con portata lorda uguale o superiore alle 30mila, unità portacontenitori con capacità superiore ai 500 teu-sono stati in totale 411, a fronte del 166 dell' anno precedente. Nel settore container, nello specifico, dopo la flessione del 2016 dovuta alla sovra-capacità della flotta globale, lo scorso anno le compagnie del settore hanno ordinato nuove navi per una capacità complessiva di 671 mila teu, a fronte dei 280 mila teu dell' anno precedente. Secondo un' indagine degli analisti di Drewry, il 2017 è stato un anno particolarmente positivo per le compagnie marittime che operano proprio nel comparto contenitori: il profitto complessivo accumulato a livello mondiale è stato di sette miliardi di dollari, cifra destinata a crescere quest' anno tra il 3,6% e il 4,3%.
Per quanto riguarda, invece, la tipologia di navi demolite, il 2017 è stato record di tanker avviate verso lo smantellamento: lo scorso anno il totale delle petroliere vendute è stato pari a 9,78 milioni di tonnellate, per circa 86 unità. In particolare gli armatori si sono liberati delle navi più vecchie che oggi fanno fatica ad essere competitive sul mercato. Gli iraniani hanno fatto la parte del leone in questo segmento, vendendo ben cinque mega -petroliere della propria flotta. La maggior parte delle tanker demolite è finita nei cantieri del Bangladesh: in totale 46 unità.

Il Secolo XIX

In arrivo "Cronaca di un anno di Shipping"

GENOVA. Ein preparazione "Cronaca di un anno di Shipping": i principali avvenimenti del 2017 riassunti in dodici pagine di notizie e fotografie. Lo speciale sarà pubblicato in formato cartaceo sull' Avvisatore Marittimo (distribuito in oltre seimila copie) e in formato digitale sul magazine mensile del Medi Telegraph. Sul sito www.themeditelegraph.it sarà inoltre possibile scaricare l' inserto in formato Pdf. "Cronaca di un anno di Shipping" rappresenta da anni un punto di riferimento per la comunità dell' economia portuale e marittima. Per informazioni: 010 5388243.

Il Secolo XIX

«Ricerca green e tecnologia così sosteniamo lo shipping»

Puccio: «Sempre più necessaria la tutela dell' ambiente»

GENOVA. Se il futuro del trasporto marittimo sarà sempre più "green" («e i segnali che arrivano dal mercato sono inequivocabili»), gli enti che classificano e certificano le navi non potranno che anticipare e, nel migliore dei casi, favorire le scelte degli armatori. Ne è convinto Paolo Puccio, country manager per l' Italia dell' American Bureau of Shipping (Abs), terza società di classificazione al mondo per gross tonnage con una quota -mercato del 17,7%, alle spalle di Dnv/Gl(19,6%) e Nkk (18%).

Fondato nel 1862, sede europea a Londra, oggi Abs occupa 4.000 persone in tutto il mondo e ha la sua filiale italiana a Genova, nel cuore del Porto Antico. «In Italia - spiega Puccio - siamo presenti dal Dopoguerra, quando fu inaugurato l' ufficio triestino. Oggi siamo il secondo registro in termini di flotta, dopo il Rina.

Con lo stesso Rina, peraltro, abbiamo un eccellente rapporto di collaborazione: molte navi hanno una doppia certificazione, nostra e loro». A Genova l' Abs ha gli uffici amministrativi, tecnici e di ispettorato. «Siamo una struttura indipendente, nel senso che possiamo operare senza autorizzazioni di persone o enti terzi. L' indipendenza, in questo settore, è un grande valore aggiunto. Abbiamo stazioni operative a Trieste, Bergamo e Brescia e ispettori a Livorno, La Spezia e Napoli. La struttura è decisamente agile: dal punto di vista geografico copriamole aree più strategiche del Paese».

Di recente i ministeri dei Trasporti e dell' Ambiente hanno riconosciuto Abs come "organismo delegato allo svolgimento di certificazione statutaria per le navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali". Un atto non solo formale, che consentirà ad Abs di rientrare in un mercato dal quale man cava da diversi anni. «È chiaro che il nostro obiettivo, adesso, è la singola classe per navi di bandiera italiana», dice Puccio. Malgrado l' armamento tricolore non stia vivendo un momento di particolare gloria, Abs crede nello sviluppo del mercato. Soprattutto sul fronte dell' ambiente: «Abs è un ente di classificazione marittima quasi "puro", considerato che l' impegno industriale è minimo e in gran parte orientato a offrite un supporto alla parte navale.

Proprio per questo motivo, abbiamo sempre investito in ricerca e sviluppo, mettendo a disposizione dei clienti professionalità di livello assoluto. Penso alla ricerca in campo energetico, per esempio: lo

sviluppo delle batterie a idrogeno è una delle nostre principali attività. Ma Abs è presente, con team dedicati, anche nel campo dell' eolico offshore, della propulsione a gas naturale liquefatto, nei dual fuel».
«Il primo obiettivo del trasporto marittimo, oggi, è l' abbattimento delle emissioni.
La sensibilità degli armatori è molto diffusa, e non solo per una questione di risparmio economico. C' è, per fortuna, la consapevolezza che rispettare l' ambiente è una scelta che non può più essere rimandata. Da parte nostra conclude Puccio - sentiamo il dovere di accompagnare l' armatore verso questi obiettivi.
Dalla propulsione ibrida a quella elettrica, non esiste campo nel quale Abs non sia impegnato». Anche in Italia?
«Certamente. Il nostro Paese, per fortuna, non fa eccezione».

FRANCESCO FERRARI

Spezia- Molo Garibaldi: Entro il 2020 pronti gli accosti per navi sopra i 10mila teu

LinkedIn1 1Facebook7TwitterGoogle+WhatsAppEmailSumoMe

LA SPEZIA - Recuperare un fronte comune che accetti la sfida: 2 milioni di container entro il 2020 e piena operatività per quell'anno dei due accosti per navi di portata anche superiore ai 10.000 container sul molo Garibaldi di levante.

Protagonista in queste ore di un incontro chiarificatore con il La Spezia Container Terminal, la Community di La Spezia lancia un appello all'unità coinvolgendo anche l'Autorità di Sistema Portuale e punta sulle rinnovate chiavi di concordia e coesione per rilanciare la corsa verso risultati commerciali che sembrano tornare a portata di mano.

"L'incontro con i vertici del La Spezia Container Terminal e di Contship Italia – afferma Andrea Fontana, presidente degli Agenti Marittimi, a nome della Port Community La Spezia – è sfociato in precise rassicurazioni da parte del gruppo terminalista secondo il quale l'apertura alle grandi navi portacontainer di molti porti della costa est degli Stati Uniti renderà indispensabile un'accelerazione dei lavori in atto a La Spezia e quindi l'entrata in servizio dei due nuovi accosti sul molo Garibaldi Levante in grado di ospitare unità sino a 10.000 teu di portata e oltre".

Parallelamente la Community ha ottenuto dall'Autorità di Sistema Portuale garanzie per una rapida conclusione dei lavori di dragaggio dei fondali del porto.

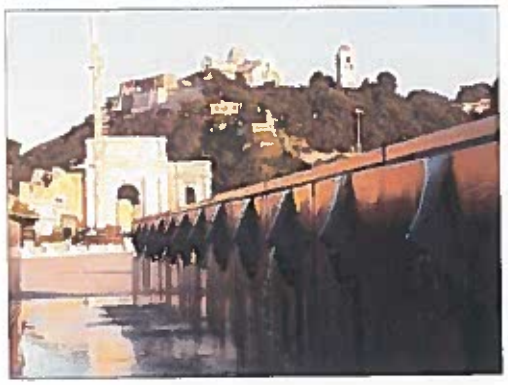
Di qui il tentativo di aprire una "nuova stagione" di collaborazione fra gli operatori del porto, il maggiore terminalista e l'Autorità di Sistema Portuale per remare tutti nella stessa direzione e ricollocare il porto in una dinamica di crescita anche qualitativa.

ANCONA: A SCUOLA DI PORTO CON IL PROGETTO "TI PORTO IN PORTO"

ANCONA – A scuola di porto con l'Autorità di sistema del mare Adriatico centrale. Parte la quarta edizione del progetto "Ti porto in porto" che prevede visite guidate gratuite ad Ancona per gli alunni delle scuole primarie delle Marche. L'iniziativa, cui hanno già partecipato più di 2 mila ragazzi, si svolge da marzo a maggio ed è organizzata in due momenti di conoscenza e formazione.
Nel primo, gli studenti vengono accolti nella sede dell'Autorità di sistema dove viene loro spiegato qual è il compito di questa istituzione e quali sono le attività che si svolgono al porto. Nella seconda parte della visita, la cooperativa Doric Port Services, che si occupa da anni di gestione del traffico mezzi e passeggeri, accompagna gli alunni a vedere e scoprire le zone operative del porto a bordo dello scuola bus.
I piccoli "marinai" vengono fatti salire a bordo di un traghetto dove possono visitare la plancia di comando della nave. Possono conoscere i mestieri del porto ed entrare nel mercato ittico dove viene simulata un'asta di compravendita del pesce. Ad ognuno di loro, al termine della visita, viene consegnato l'attestato di "Esperto del porto".
"L'entusiasmo che trasmettono questi ragazzi quando vengono in porto è sempre motivo di grande soddisfazione per tutti noi e per gli operatori con cui entrano in contatto durante la visita – commenta il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, crediamo che avvicinare il porto alle persone e ai giovani, in particolare, sia un modo per migliorare la conoscenza, per essere parte della città e della vita di questi ragazzi anche se per qualche ora. Un'occasione che, magari, può diventare anche fonte di ispirazione per qualcuno di loro, per uno studio futuro o forse un lavoro. Per questo, anche quest'anno, dobbiamo ringraziare i dirigenti e gli insegnanti per il loro interesse e per la disponibilità a partecipare al progetto".

Porto Ancona: visite guidate per scuole primarie

'A scuola di porto' con Autorità di Sistema Adriatico Centrale



(ANSA) - ANCONA, 5 FEB - A scuola di porto con l'Autorità di sistema del mare Adriatico centrale. E' la quarta edizione del progetto "Ti porto in porto", visite guidate gratuite ad Ancona per gli alunni delle scuole primarie delle Marche. L'iniziativa, cui hanno già partecipato più di 2 mila ragazzi, si svolge da marzo a maggio ed è organizzata in due momenti: nel primo, gli studenti vengono accolti nella sede dell'Autorità di sistema dove viene spiegato il compito di questa istituzione e le attività che si svolgono al porto. Nella seconda parte della visita, la cooperativa Doric Port Services, accompagna gli alunni a vedere e scoprire le zone operative del porto a bordo dello scuolabus. I piccoli "marinai" vengono fatti salire a bordo di un traghetto dove possono visitare la plancia di comando della nave. Possono conoscere i mestieri del porto ed entrare nel mercato ittico dove viene simulata un'asta di compravendita del pesce. Ad ognuno di loro, al termine della visita, viene consegnato l'attestato di "Esperto del porto".

"L'entusiasmo che trasmettono questi ragazzi quando vengono in porto è sempre motivo di grande soddisfazione per tutti noi e per gli operatori con cui entrano in contatto durante la visita - commenta il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, crediamo che avvicinare il porto alle persone e ai giovani, in particolare, sia un modo per migliorare la conoscenza, per essere parte della città e della vita di questi ragazzi anche se per qualche ora. Un'occasione che, magari, può diventare anche fonte di ispirazione per qualcuno di loro, per uno studio futuro o forse un lavoro. Per questo, anche quest'anno, dobbiamo ringraziare i dirigenti e gli insegnanti per il loro interesse e per la disponibilità a partecipare al progetto".

Corriere Marittimo

Ancona, al via il progetto scolastico "Ti porto in porto"

LinkedIn6Facebook5TwitterGoogle+WhatsAppEmailSumoMe

IV° ediz. dell'iniziativa dell'Autorità di sistema portuale, con visite guidate gratuite per gli alunni delle scuole primarie per capire come funziona il porto. A tutti i partecipanti l'attestato di "Esperto del porto"

Ancona,– A scuola di porto con l'Autorità di sistema del mare Adriatico centrale. Parte la quarta edizione del progetto "Ti porto in porto" che prevede visite guidate gratuite ad Ancona per gli alunni delle scuole primarie delle Marche. L'iniziativa, cui hanno già partecipato più di 2 mila ragazzi, si svolge da marzo a maggio ed è organizzata in due momenti di conoscenza e formazione. Nel primo, gli studenti vengono accolti nella sede dell'Autorità di sistema dove viene loro spiegato qual è il compito di questa istituzione e quali sono le attività che si svolgono al porto. Nella seconda parte della visita, la cooperativa Doric Port Services, che si occupa da anni di gestione del traffico mezzi e passeggeri, accompagna gli alunni a vedere e scoprire le zone operative del porto a bordo dello scuola bus.

I piccoli "marinai" vengono fatti salire a bordo di un traghetto dove possono visitare la plancia di comando della nave. Possono conoscere i mestieri del porto ed entrare nel mercato ittico dove viene simulata un'asta di compravendita del pesce. Ad ognuno di loro, al termine della visita, viene consegnato l'attestato di "Esperto del porto".

"L'entusiasmo che trasmettono questi ragazzi quando vengono in porto è sempre motivo di grande soddisfazione per tutti noi e per gli operatori con cui entrano in contatto durante la visita – commenta il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, crediamo che avvicinare il porto alle persone e ai giovani, in particolare, sia un modo per migliorare la conoscenza, per essere parte della città e della vita di questi ragazzi anche se per qualche ora. Un'occasione che, magari, può diventare anche fonte di ispirazione per qualcuno di loro, per uno studio futuro o forse un lavoro. Per questo, anche quest'anno, dobbiamo ringraziare i dirigenti e gli insegnanti per il loro interesse e per la disponibilità a partecipare al progetto". Per aderire a "Ti porto in porto" contattare l'ufficio Promozione, Programmazione e Statistica dell'Autorità di sistema portuale: Matilde Cellerino cellerino@porto.ancona.it tel. 071-2078950 indicando la data della visita e il numero dei partecipanti.

A Livorno avviata gara per la Piattaforma Europa

L'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale **ha avviato** a Livorno la gara per "l'affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della **Piattaforma Europa**".

L'Authority fa sapere di aver ridisegnato le fasi di attuazione degli interventi del Piano Regolatore Portuale. La progettazione consente, anche attraverso modalità alternative di gestione dei sedimenti marini, una contrazione dei tempi e dei costi di realizzazione delle opere, nel rispetto dei requisiti, sia geometrici che funzionali dell'infrastruttura.

Tra gli interessati alla gara c'è sicuramente il gruppo Msc, che ha recentemente **reso pubblica** la sua intenzione di partecipare alla gara per la gestione della Piattaforma livornese.

AUTORITÀ PORTUALE GARA PER LA GESTIONE: VITELLI E POERIO A PALAZZO ROSCIANO

Bacini-carenaggio, Corsini incontra vertici Azimut

E' UN RECORD negativo, probabilmente a livello mondiale: perché il bacino galleggiante "Mediterraneo" sia ancora bloccato a quasi due anni dal sinistro della navetta "Urania", con danni enormi sia all'indotto delle riparazioni navali che all'erario, non trova giustificazioni. Anche perché si è visto che più recenti sinistri, come quello del treno fuori binari che pure è costato tre morti e tanti feriti, sono stati risolti in meno di una settimana, ripristinando il servizio e rimuovendo tre carrozze: con difficoltà tecniche assai maggiori di quelle che occorrano per rimuovere il relitto della navetta sul "Mediterraneo".

PROPRIO il disastro del treno deragliato ha riacceso la polemica sui bacini. E [illegible] di Stefano Corsini, che pure sottolinea di aver tentato tutte le strade percorribili senza ricorrere alla forza, adesso vuol togliersi rapidamente il cerino acceso dalle mani. Ieri ci sono stati due incontri: uno interno, con Corsini, Provinciali e i dirigenti di settore. L'altro, sollecitato da qualche giorno, con Paolo Vitelli e Vincenzo Poerio, i massimi vertici del gruppo Azimut-Benetti, che con il blocco del "mediterraneo" stanno subendo i massimi danni. Non ci sono state comunicazioni ufficiali in merito: ma è noto che Vitelli e Poerio sollecitano da tempo la riattivazione della gara per la gestione dei bacini, gara "congelata" proprio dal blocco di quello galleggiante. Ripartire con la gara potrebbe anche risolvere il problema della navetta Urania, affidandone la rimozione ai vincitori, che probabilmente avrebbero meno remore (e limitazioni) [illegible] di sistema. A suo tempo, cioè già mesi fa, Poerio aveva sostenuto che in una settimana avrebbe tolto il relitto e risulta che la Benetti abbia da tempo predisposto un piano ad hoc. Che si possa, finalmente, partire?

A.F.

SOPRALLUOGO Il presidente Corsini ai bacini di carenaggio

Corriere Marittimo

Toremar-Savelli: Piombino ha grandi potenzialità - A Livorno LTM in crescita del 50%

Facebook15LinkedIn9TwitterGoogle+WhatsAppEmailSumoMe

LIVORNO - Un 2017 in crescita per il gruppo Moby, e un'ottima annata per LTM, che nell'anno appena trascorso ha fatto registrare "una evoluzione di oltre il 50% dei propri traffici". A dirlo, durante una intervista pubblicata dal canale Toutube dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Matteo Savelli, che a Livorno ha la doppia giacchetta di amministratore delegato sia di Toremar che di LTM (Livorno Terminal Mediterraneo) storico fornitore del cliente Moby nello scalo labronico, di cui l'impero di Onorato ha acquisito un anno fa la maggioranza delle quote.

"Rispetto al 2016 – ha spiegato Savelli - LTM ha avuto evoluzione superiore al 50%, cui ha contribuito il boom di carichi rotabili sulla linea Genova-Livorno-Catania-Malta, il consolidamento dei traffici tra Livorno e la Tunisia con Cotunav, e il collegamento tra Livorno e Trapani operato da GNV e dedicato al traffico merci".

Savelli, che ha parlato di un buon 2017 ("abbiamo cercato di consolidare le nostre linee e i servizi già operati da un gruppo che comprende, oltre a Toremar e LTM, anche CIN e un terminal a Catania, CPS"), si è poi soffermato sulla società concessionaria dei servizi ai passeggeri nel porto di Livorno, la Porto 2000, di cui Moby, capogruppo col 65% di una cordata composta per il restante 10% dalla controllata LTM e per il 25% da Marinvest-MSC, è risultata aggiudicataria provvisoria della gara con la quale i due attuali soci, Adsp e Camera di Commercio, hanno messo in palio il 66% delle quote: "Abbiamo proposto un progetto serio che darà un valore aggiunto al porto e alla città di Livorno, sia nell'ambito delle crociere che dei traghetti", ha detto.

E se Livorno continua ad essere il porto di riferimento, per l'ad di Toremar Piombino ha enormi potenzialità che vale la pena sfruttare: "Lo scalo piombinese è un porto bellissimo che negli ultimi anni ha avuto una evoluzione importante" – ha dichiarato.

Il gruppo della famiglia Onorato ha da poco acquisito il 33,3% di Tuscany Terminal, società che a Piombino ha in concessione la banchina Gaetano Pecoraro, dove sono in via di realizzazione due nuovi accosti per i passeggeri, e intende puntare sullo scalo portuale per lo sviluppo dei propri traffici: "Moby, con Toremar, assicura a Piombino i collegamenti con l'Elba tutto l'anno, mentre con la Sardegna sono attivi collegamenti Ro/Ro in inverno e collegamenti giornalieri anche per passeggeri in estate. Il porto ha sicuramente grandissime potenzialità".

Zes, Puglia in ritardo sui piani strategici. Damascelli: «Regione si affretti»

Il consigliere regionale di Forza Italia sollecita la Regione a presentare i Piani di sviluppo strategico, in vista dell'imminente scadenza

Politica

Bitonto **martedì 06 febbraio 2018**

di **La Redazione**

*«La Puglia non perda tempo prezioso nella partita per il riconoscimento delle **Zes, le Zone economiche speciali. Mancano solo dieci giorni al termine per la presentazione dei relativi Piani di sviluppo strategico**, ma la Regione **non ha ancora reso nota la perimetrazione delle due Zes** individuate: **adriatica** (che include i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) e **jonica** (attorno al porto di Taranto). Nei piani devono essere indicate con precisione non solo le aree, ma anche i soggetti istituzionali ed economici interessati, oltre agli incentivi fiscali e burocratici concessi per favorire lo sviluppo delle imprese già attive e l'insediamento di nuove attività produttive».* Così **Domenico Damascelli**, consigliere regionale di Forza Italia.

Porto di Bari, incluso nella Zes adriatica © n. c.

«Dopo le prime riunioni convocate dal Governo regionale, sull'iter per la definizione delle Zes pugliesi non è dato avere notizie. Invece altre Regioni del Mezzogiorno – sottolinea Damascellii – *hanno già preparato i loro piani. Sappiamo che alla Puglia spettano 4408 ettari, ma non si sa quanti ne saranno distribuiti alle due Zes, né quali sgravi si intendano concedere, e sembra in stallo l'accordo con la Regione Basilicata per la costituzione della Zes interregionale che dovrebbe unire Taranto a Matera».*

«Se non si riuscirà a definire il Piano di sviluppo strategico delle Zes nei tempi previsti – osserva – ***si rischia di mandare in fumo un'opportunità irripetibile** per dare competitività ai nostri porti e per sviluppare territori potenzialmente attrattivi, ma impantanati tra crisi e burocrazia. Come l'area industriale di Bari, porta naturale ai traffici con l'Oriente, dove multinazionali chiudono e licenziano, e diverse aziende sono in affanno».*

*«Urge uno sforzo di responsabilità per concludere **l'iter preliminare per la definizione delle Zes entro metà febbraio**. La Puglia non può permettersi di perdere in partenza una partita che la vede in lizza con competitor molto motivati e risoluti, pronti a sfoderare sgravi e agevolazioni appetibili per gli investitori esteri»*, conclude il consigliere Fi.

ECONOMIA IN PUGLIA

LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

SGRAVI SU ADRIATICA E JONICA

La prima includerà i porti di Bari, Brindisi Manfredonia, Barletta e Monopoli; la seconda nascerà attorno al porto di Taranto

«Zes, solo dieci giorni per il piano di sviluppo»

FI: la Puglia rischia. Lega e Leu: la Regione ha escluso il Salento

«La Puglia non perda tempo prezioso nella partita per il riconoscimento delle Zes. Mancano solo dieci giorni al termine per la presentazione dei relativi Piani di sviluppo strategico, ma la Regione non ha ancora reso nota la perimetrazione delle due Zes individuate: Adriatica (che include i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) e Jonica (attorno al porto di Taranto)». L'appello a fare presto per il riconoscimento delle Zone economiche speciali arriva da Domenico Damascelli (FI), secondo il quale - come denunciato dal parlamentare Pd Ludovico Vico - il tavolo tecnico allestito dalla Regione rischia di rimanere fuori dai Dpcm che il governo nazionale ha già provveduto ad emanare per altre regioni.

FI Domenico Damascelli

«Dopo le prime riunioni convocate dal Governo regionale, sull'iter per la definizione delle Zes pugliesi non è dato avere notizie. Invece altre Regioni del Mezzogiorno - sottolinea Damascelli - hanno già preparato i loro piani. Sappiamo che alla Puglia spettano 4.408 ettari, ma non si sa quanti ne saranno distribuiti alle due Zes, né quali sgravi si intendano concedere, e sembra in stallo l'accordo con la Regione Basilicata per la costituzione della Zes interregionale che dovrebbe unire Taranto a Matera. Se non si riuscirà a definire il Piano di sviluppo strategico delle Zes nei tempi previsti, si rischia di mandare in fumo un'opportunità irripetibile per dare competitività ai nostri porti e per sviluppare territori potenzialmente attrattivi, ma impantanati tra crisi e burocrazia. Come l'area industriale di Bari, porta naturale ai traffici con l'Oriente, dove multinazionali chiudono e licenziano, e diverse aziende sono in affanno. Urge uno sforzo di responsabilità per concludere l'iter preliminare entro metà febbraio. La Puglia non può permettersi di perdere in partenza una partita che la vede in lizza con competitor molto motivati e risoluti, pronti a sfoderare sgravi e agevolazioni appetibili per gli investitori esteri».

Protestano anche i consiglieri regionali salentini, lamentando l'esclusione del distretto Nardò-Casarano-Tricase-Leuca dai benefici fiscali. «Escludere il distretto del Basso Salento dalle Zes - attacca Ernesto Abaterusso, capogruppo del Leu - rappresenta un atto di irresponsabilità oltre che un vero e proprio affronto a un intero territorio e a tutti quegli imprenditori che da tempo, con tenacia e passione, lavorano per attrarre investimenti. È impensabile colpire in maniera così irragionevole chi quotidianamente è impegnato per la crescita di un territorio e con esso di un'intera regione. Farlo segnerebbe una sconfitta non solo per il Salento, ma per la politica in genere. Auspico pertanto - dice - che la Giunta regionale ritrovi la lucidità necessaria per rivedere la sua scelta consegnando al Salento una grande opportunità di crescita e agli imprenditori la dignità che meritano». Sulla stessa linea Andrea Caroppo (Lega): «Escludere il distretto di Nardò-Galatone-Gallatina dalle Zes è un errore gravissimo, un danno a tutto il Salento e vorrebbe dire impedire a questa parte di territorio di crescere e produrre occupazione e sviluppo. Quel comparto industriale, infatti, mostra dei segnali di ripresa negli esercitoricamente al centro della sua vocazione: la moda innanzi tutto, ma anche il Tac (tessile-abbigliamento-calzaturiero), il mobile, il comparto vinicolo. Andrebbe, dunque, promosso e non mortificato. La Regione Puglia riveda questa scelta dando al Salento l'opportunità di crescere». *fed. reg.*

LEU Ernesto Abaterusso

4.408 ETTARI

È la perimetrazione delle aree individuata dal comitato tecnico per ottenere l'ok del governo

Cosa sono le Zes

Sgravi e incentivi

Una zona economica speciale è una regione geografica dotata di una legislazione economica differente da quella in atto nella nazione di appartenenza. Le Zes sono state create per attrarre maggiori investimenti stranieri in diversi paesi quali Cina, India, Giordania, Polonia, Kazakistan, Filippine, Corea del Nord e Russia. Il decreto Sud ha stanziato 200 milioni di euro alle Zes (40 alle politiche attive del lavoro e 150 al sostegno amministrativo agli enti locali). Ogni regione ha la possibilità di proporre l'istituzione di una o due zone speciali, gestite da un comitato d'indirizzo.

LE SFIDE PER LO SVILUPPO

Zes, proposte inviate ora parola alla task-force per la bozza del piano

Avanti a tappe forzate per definire i piani di sviluppo delle Zone economiche speciali. Ieri sono pervenuti all'assessorato regionale i suggerimenti degli enti locali. Domani la Task force regionale si riunirà per definire la bozza da inviare al ministero.

MARTUCCI a pag. 5

Zes, task force al lavoro per individuare le aree

Consegnate le proposte. Vertice tecnico per i Piani strategici

Michele Mazzarano

di Orazio MARTUCCI

Si lavora a tappe forzate per arrivare nel più breve tempo possibile a definire i Piani di sviluppo strategico delle Zes che nasceranno in Puglia, una collegata all'Autorità di sistema portuale dello Jonio con sede a Taranto e allargata all'area della Basilicata di Ferrandina-Matera, l'altra all'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale che mette insieme i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Entro la giornata di ieri sono pervenuti all'assessorato regionale allo Sviluppo economico i contributi, contenenti anche le aree che presumibilmente hanno i requisiti per entrare nel perimetro delle Zes, elaborati dai sindaci delle città portuali, dai presidenti delle Autorità di sistema portuale, dai presidenti dei consorzi Asi (Aree di sviluppo industriale) della Puglia, e dalla società Aeroporti di Puglia. Domani la Task force regionale coordinata dal professore Aldo Berlinguer che aiuterà la Regione a scrivere i piani di sviluppo strategico, i dirigenti del Dipartimento sviluppo economico della Regione e l'assessore regionale del settore, Michele Mazzarano, si riuniranno per definire la bozza dei documenti relativi alle due Zes che verranno validati dalla stessa Regione entro la metà del mese di febbraio e saranno poi inviati al ministero del Mezzogiorno per ottenere i Decreti di istituzione delle Zes pugliesi. Nel corso della riunione saranno valutate, sulla scorta dei requisiti che la Regione ha già individuato, quali sono le aree libere da vincoli, di proprietà pubblica, infrastrutturate e collegate ai porti di riferimento da inserire nel recinto delle due Zes. Si tratta di delimitare aree che siano immediatamente utilizzabili, da mettere a disposizione di investitori che abbiano intenzione di cogliere le occasione che le Zes collegate ai porti del Sud offrono: credito di imposta sino a 206 milioni di euro; semplificazione amministrativa; fiscalità di vantaggio di carattere locale con riduzione o cancellazione di Imu, Tari e altre imposte comunali e regionali; decontribuzione sulle nuove assunzioni a tempo indeterminato che potrà decidere la Regione come sta pensando di fare la Campania.

Il lavoro della Task force nominata dalla Regione (composta da Aldo Berlinguer, Federico Pirro, Beppe Mororo, Giuseppe Creanza e Francesco Scialpi) sarà quello di valutare la compatibilità delle aree indicate dai vari interlocutori istituzionali con i vincoli e le indicazioni previsti dal Dpcm che offre indicazioni relative alla perimetrazione delle aree Zes. In particolare si tratta di verificare l'esistenza di un nesso economico funzionale tra i porti di riferimento e le aree industriali infrastrutturate, collegate alle rete logistica che parte e arriva sino ai porti, e candidate a entrare nel recinto delle Zes, la presenza di vincoli paesaggistici o di altri ostacoli che ne possano impedire l'utilizzo. Due settimane fa l'assessore Mazzarano aveva inviato una nota al ministro del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, per capire se nelle aree da destinare alle Zes dovessero essere comprese quelle che rientrano nei Sin

(siti di interesse nazionale) da bonificare di Taranto e Brindisi. Non c'è stata risposta e la Regione si sta orientando a recintare e recuperare nelle Zes le aree Sin per le quali siano almeno disponibili le risorse necessarie alle bonifiche.

Dai vari consorzi Asi della Puglia sono arrivate indicazioni con l'elenco di tutte le zone industriali e le relative infrastrutture che garantiscono un collegamento tra le stesse e le aree portuali e retroportuali. Per quanto riguarda le aree delle provincia di Lecce si tratta di verificare se tutte le aree indicate potranno essere recuperate nel perimetro della Zes adriatica.

La Zes adriatica dovrà tenere conto delle indicazioni che sono pervenute dalle Aree industriali, di Foggia, Bat, Bari, Brindisi e Lecce. Altre aree sono state indicate dalla società Aeroporti di Puglia, in particolare nella zona degli aeroporti di Taranto e Brindisi, sulle quali è possibile prevedere investimenti produttivi.

Le aree che per decreto sono state messe a disposizione delle Zes della Puglia non devono superare 4.408 ettari. La giunta regionale deve decidere come suddividere gli ettari tra le due Zes, tenendo conto del fatto che la Zes adriatica avrà come riferimento i porti e le aree industriali da Manfredonia a Brindisi. Per Taranto si dovrà lavorare a costruire un ambito territoriale interregionale che tenga conto della Basilicata, alla quale sono stati assegnati 1.061 ettari di aree da perimetrare.

All'incontro di domani parteciperà anche una delegazione della Basilicata, per poter ragionare con la Puglia sulla definizione della Zes interregionale, sulle tasse e imposte locali e sulla semplificazione amministrativa che dovranno coinvolgere e riguardare le due Regioni. Di fatto si tratta di una cessione di sovranità da parte delle Regioni ai Comitati di indirizzo, coordinati e guidati dai presidenti delle Autorità portuali esistenti in Puglia, Sergio Prete a Taranto e Ugo Patroni Griffi nella zona adriatica, ai quali spetterà il compito di garantire il funzionamento delle Zes e di applicare le procedure di semplificazione decise dalle Regioni.

C'è fermento in Regione, per dare corpo alle Zes e ottenere i decreti di istituzione delle stesse prima della fine della legislatura. Però si tratta di un obiettivo difficilmente raggiungibile entro quella data. Lo stesso governo ha emesso il Dpcm che offre indicazioni concrete relative alle con 100 giorni di ritardo rispetto ai tempi previsti dal Decreto Mezzogiorno. E la Regione ha trovato e sta trovando difficoltà a definire e rappresentare nei Piani strategici le esigenze dei diversi territori. Le prossime due settimane in ogni caso saranno decisive per avere un chiaro quadro della situazione e per trasferire tutte le carte al governo affinché possa arrivare a emettere i Decreti della presidenza del Consiglio di istituzione delle Zes.

1 Le istanze consegnate

● Scaduto ieri il termine di consegna indicato dall'assessorato regionale allo Sviluppo. Consegnati a Bari i contributi offerti da sindaci, presidenti di Autorità portuali, Asi e società arroportuale.

2 Gli esperti al lavoro

● Fissata per domani una riunione dell'assessore regionale allo Sviluppo Michele Mazzarano con il pool di esperti chiamati a fornire indirizzi utili a definire i Piani di sviluppo strategico.

3 Il punto sui terreni

● In ballo, sulla scorta dei requisiti che la Regione ha già individuato, quali sono le aree libere da vincoli, di proprietà pubblica, infrastrutturate e collegate ai porti di riferimento da inserire nelle 2 Zes.

4 Le misure sul tavolo

● Le aree che per decreto sono state messe a disposizione delle due Zes della Puglia non devono superare 4.408 ettari. Per Taranto si dovrà tenere conto della Basilicata, alla quale sono stati assegnati 1.061 ettari.

5 Le ambizioni dei territori

● La Zes adriatica dovrà tenere conto delle indicazioni che sono pervenute dalle Aree industriali, di Foggia, Bat, Bari, Brindisi e Lecce. Altre aree sono state indicate, in funzione degli scali serei, da dalla società AdP.

Gazzetta del Sud

Intervengono il segretario generale giovanni mastroeni e i responsabili regionale e provinciale della filt, spanò e sgrò

Autorità portuale e Zes, il monito della Cgil al Governo e alla politica

«Messina non può essere declassata e non può perdere l' opportunità della Zona economica speciale». Il segretario generale della Cgil Giovanni Mastroeni e i segretari generali regionale e provinciale della Filt-Cgil Franco Spanò ed Enzo Sgrò intervengono sul tema dell' Autorità di sistema portuale e sull' attuale e delicata fase che interessa il territorio messinese. «La Cgil - fanno presente Mastroeni, Spanò e Sgrò - sin dall' audizione dell' aprile del 2017 all' Ars ha sviluppato un' iniziativa che riteniamo necessario debba vedere una sua evoluzione e che possa in questa fase importante di discussione superare tutte le perplessità oggi esistenti rispetto alla scelta dell' Autorità di sistema di Gioia Tauro, per arrivare ad una conclusione che possa veramente garantire al nostro territorio ipotesi di sviluppo e di crescita. L' Autorità portuale di Messina e di Milazzo è stata prorogata fino al 31 dicembre 2017 e come prevede la normativa può essere ulteriormente prorogata fino a 36 mesi. La Cgil ritiene necessario che il Governo nazionale dia immediatamente un' ulteriore proroga e successivamente alle elezioni del 4 marzo si apra un tavolo di trattativa presso il Governo nazionale in cui i parlamentari messinesi possano con autorevolezza e chiarezza rappresentare gli interessi veri del territorio. La Cgil ritiene che tale discussione sia indispensabile per poter affrontare in maniera chiara il futuro dei porti di Messina e Milazzo. In campo oggi oltre la scelta iniziale dell' Autorità di sistema di Gioia Tauro vi è quella di una battaglia per la realizzazione di un' Autorità portuale dello Stretto che parta dalle sinergie tra le città della stessa area. Quello che resta centrale in tale discussione è scongiurare il rischio oggi molto forte di essere tagliati fuori dalle scelte sia sull' Autorità di sistema sia sull' istituzione delle Zone economiche speciali. Infatti rispetto alle Zes la presidenza del Consiglio dei ministri ha emanato i decreti di regolamentazione e di avvio delle stesse, occorre adesso che il Governo siciliano entri nel merito dell' individuazione di quelle della nostra isola coinvolgendo il territorio messinese».

Vico (Pd): «Sulle Zes la Puglia segua l'esempio della Campania»

Taranto - La Puglia è in ritardo sulla Zona economica speciale dopo il varo dello specifico Dpcm (Decreto presidente Consiglio dei ministri) mentre sono già al lavoro le Regioni Campania e Calabria. Lo evidenzia il deputato Pd, Ludovico Vico, componente della commissione Attività produttive della Camera, che chiede che la Puglia, nello strutturare le Zes si rifaccia alla linea scelta dalla Campania. Vico si chiede a che punto sia «la mappatura relativa ai 4.408 ettari rientranti nelle aree Zes pugliesi. Quanti andranno alla Zes Adriatica e quanti alla Zes Ionica? Quali sono le aree già indicate oltre alla partualità e alla retroportualità dei tre porti? E quali le agevolazioni che la Regione Puglia è obbligata a prevedere nelle Zes? Se ciò fosse complicato, mi permetto di suggerire che basterebbe copiare quello che ha fatto la Regione Campania - dice Vico -. Che ha previsto nel suo piano strategico il seguente regime fiscale: esenzione Ires, Irap, Imu e Tari per i primi tre periodi, oltre alla riduzione sui contributi per i lavoratori dipendenti a tempo interminato ed altro. E per le semplificazioni normative, di competenza della Regione Puglia, cosa sta prevedendo? Anche in questo caso suggerirei di copiare le proposte della Regione Campania, come l'abrogazione delle norme che impongono restrizioni o divieti non giustificati all'avvio delle attività; i tetti unici in materia di commercio e attività produttive».

Vico si chiede poi quali siano «le proposte della Regione Puglia per la infrastrutturazione nelle aree specifiche» e ancora a che punto si è «sulla Zes interregionale Taranto-Matera. Il presidente della Regione Puglia ha definito l'intesa con il presidente della Regione Basilicata? Compete, infatti, alla Puglia accettare la proposta con la quale la Regione Basilicata chiede di associarsi alla Zes Ionica. E il presidente Marcello Pittella, ha proceduto ad avviare le procedure in tal senso?» «Allineare la Puglia alla partenza della Zes Campana e a quella Calabrese - conclude Vico - significa assicurarsi nel Mezzogiorno una pari competitività per i porti pugliesi, evitando che gli investitori si riversino a Napoli e Gioia Tauro. Valorizzare e rendere competitiva la portualità pugliese, significa permettere alla Puglia di stare nei grandi traffici mediterranei e soprattutto in quelli della via della Seta. Questa è una delle sfide che la Puglia non può perdere»

La Nuova Via della Seta? Inevitabile, "con o senza di noi"

Le rotte commerciali dalla Cina sono già una realtà. L'Adriatico potrebbe svolgere un ruolo essenziale, ma la decisione spetterà al prossimo governo italiano

Roberto Bargone

"

La Nuova Via della Seta è un ambizioso progetto economico che punta a integrare l'Asia e l'Europa sia per terra che per mare, con sei corridoi di trasporto per le merci in ambedue le direzioni. Pechino fa sul serio: già nel 2011 ha inaugurato la prima ferrovia Yu Xin Ou, che collega Cina e Germania passando per Kazakistan, Russia, Bielorussia e Polonia. Una strada ferrata che avrà numerose deviazioni, e potrebbe arrivare fino a Milano, città in cui gli investitori del Celeste Impero sono attivissimi.

Mediterrano raggiungibile più facilmente

Un progetto che è destinato ad andare avanti "con o senza di noi", come ha recentemente dichiarato all'Agi l'ambasciatore italiano a Pechino, Ettore Sequi. Già in passato, infatti, l'Italia si era messa di traverso con il fallito accordo sul porto di Gioia Tauro, la cui posizione centrale nel Mediterraneo sarebbe stata ideale per gli investitori cinesi. Che si sono poi rivolti al porto greco del Pireo, acquisito nel 2016 dalla Cosco Group e diventato il principale snodo del commercio navale dalla Cina, sestuplicando il volume di merci movimentate. Se è vero infatti che per alcune merci converrà usare la via ferrata, più veloce rispetto a quella marittima, per il trasporto di materie prime non immediatamente deperibili si continueranno ad usare le navi-cargo. E il raddoppio del Canale di Suez renderà il Mediterraneo più facilmente raggiungibile.

Conferenza a Bruxelles sulla Via della seta: "Attenzione alle lobby dell'Europa Centrale"

Un'opportunità per i porti italiani

I porti di Venezia, Trieste e Genova sarebbero ideali per la loro posizione strategica, vere e proprie porte d'ingresso verso l'Europa continentale per le rotte commerciali dall'Estremo Oriente.
L'Adriatico, in particolare, potrebbe svolgere un ruolo-chiave, incuneandosi fino al cuore dell'Europa: bisognerà però battere la concorrenza dei porti francesi, spagnoli e algerini, che stanno già cercando di attrarre gli investimenti dall'Estremo Oriente per rilanciarsi. Ma l'Adriatico, il vecchio "golfo di Venezia", con i suoi 800 km di lunghezza e mediamente 150 km di larghezza tra sponda italiana e balcanica, potrebbe offrire, come detto dal ministro Delrio, un "sistema di porti integrato". Quindi non solo Venezia e Trieste, ma anche Ferrara, Ancona e, perché no, le città marittime pugliesi. Una rotta che si affiancherebbe a quella, già avanzatissima, tra Trieste e Istanbul, la più avanzata del Mediterraneo per quanto riguarda i traghetti.

Le rotte nel mare dell'Artico

Nel frattempo i Cinesi guardano anche al mare dell'Artico, il vecchio "passaggio a nord-est", che, grazie all'avanzamento della tecnica marittima, inizia a diventare un'opzione sempre più plausibile. Una rotta più difficoltosa, ma che l'anno scorso ha permesso a una nave cisterna russa di percorrere la distanza tra Norvegia e Corea del Sud in soli 19 giorni, rispetto ai 48 che ci sarebbero voluti passando da Oceano Indiano e Canale di Suez. Senza contare il passaggio a nord-ovest, quello che passa sopra il Canada, sul quale però permangono molte difficoltà logistiche. Negli ultimi cinque anni, comunque, la Cina ha investito quasi 90 miliardi di dollari nello sviluppo dei ghiacci polari.
Quella dell'Adriatico è una sfida che si risolverà in un tempo estremamente breve. Sarà il prossimo governo italiano a decidere le sorti di una rotta commerciale un tempo florida, e che potrebbe riattivarsi grazie agli investimenti cinesi.

Gazzetta del Sud

Messina L' assessore De Cola chiede alla Regione di commissariare il Consiglio comunale

Guerra sul Piano regolatore

Ben 12 le sedute a vuoto e la Variante di tutela ambientale è ferma

Messina L' assessore all' Urbanistica del Comune di Messina Sergio De Cola ha chiesto all' assessorato regionale all' Ambiente e al Territorio di nominare un commissario ad acta per l' esame della Variante al Prg di salvaguardia ambientale. Si consuma così l' ulteriore frattura tra Amministrazione e Consiglio comunale. La goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata la seduta della Commissione dello scorso 30 gennaio, la dodicesima andata a vuoto sull' argomento, durante la quale, per l' ennesima volta, alcuni consiglieri hanno rinnovato l' invito, già respinto dall' Amministrazione, di rendere pubbliche le dieci tavole rimaste "secretate" e, avviare così, un confronto con gli Ordini professionali e i tecnici. De Cola, in virtù di un parere legale richiesto dal Comune, ha ribadito più volte il suo "no" alla diffusione degli atti che in gran parte "svelano" l' esatta porzione di inedificabile all' interno delle particelle interessate dalla Variante.
Nella nota inviata a Palermo De Cola denuncia la mancata volontà di affrontare una delibera importante per la città, presentata dalla Giunta esattamente un anno fa.
Pag. 23.

Gazzetta del Sud

L' autorizzazione della Regione siciliana

Via solo 15.000 metri cubi di materiale

Il dragaggio del porto di Tremestieri è diventato una pratica oramai standardizzata eppure c' è sempre qualche ostacolo burocratico da superare. Quando la draga di Chioggia arriverà a Messina, a fine settimana, se non sarà accaduto nulla di nuovo, avrà la possibilità di portar via solo 15.000 metri cubi di sabbia.

Questa l' autorizzazione arrivata dalla Regione all' Autorità Portuale che si è attivata per cercare più margini per un intervento completo.

La stima, ad oggi, è di circa 20, 22mila metri cubi di sabbia accumulata. Ma oggi e domani lo scirocco tornerà a fare capolino e questo potrebbe aumentare la quantità depositatasi nel porto.

Lo stesso commissario dell' Autorità portuale, Antonino De Simone, ha chiesto a Palermo una revisione della cifra o meglio di averne un' altra, come già chiesta, per 60.000 così da poter saltare ogni altra successiva autorizzazione al trasferimento del materiale in altra parte dello specchio acque messinese.

Gazzetta del Sud

Condizioni meteomarine avverse

Porto chiuso a Tremestieri Traffico pesante in centro

Domenico Bertè I Tir sono arrivati in città. Ieri sera la prima invasione dopo le 18. Il porto ha chiuso i battenti con il calar della sera e tutto il traffico dei mezzi pesanti è stato trasferito alla Rada San Francesco e al porto storico. La sciroccata di sabato ha lasciato in eredità un accumulo di sabbia sotto il molo di sopraflutto che ha ridotto ad una quarantina di metri la luce dell' apertura del porto. Troppo poco per gran parte dei comandanti per poter agire in sicurezza, perché al di là dell' ordinanza della Capitaneria che vieta l' attracco al molo 2 e limita alle ore diurne quello dello scivolo 1, l' ultima parola spetta sempre a chi ha la responsabilità della nave decidere se ci sono o no i termini minimi della sicurezza.

Ieri, solo sei navi sono arrivate a Tremestieri, 5 di "Meridiano" e una di "Bluferries", ma solo dopo un sopralluogo in tarda mattinata. Nessuna nave di Caronte & Tourist, invece, ha preso la via del porto a sud e tutte sono state dirottate alla Rada San Francesco. «In relazione alle caratteristiche dei mezzi - fanno sapere dalla società armatoriale privata - rapportate all' esiguità degli spazi utili, non ci sono gli estremi per operare in sicurezza. E perciò, giorno o notte che sia, il grosso delle corse (in giornate feriali in totale sono una sessantina) andrà nei due porti del centro città. Salvo cambi di rotta, C&T proseguirà così fino alla fine del dragaggio e quindi ancora per diversi giorni».

Oggi e domani lo scirocco rinforzerà. Non produrrà un moto ondoso molto significativo, ma comunque potrebbe rendere complesso l' attracco anche nelle ore diurne. La risacca può "spingere" la nave verso l' isolotto di sabbia e giustamente i comandanti avranno cura di operare in piena sicurezza scegliendo l' approdo più sicuro. Lo stesso vento da sud però ritarderà l' arrivo della motonave che si dovrà occupare del dragaggio della sabbia nel porto.

Da Chioggia impiegherà 4 giorni per arrivare in riva allo Stretto e quindi prima di domenica non sarà a Tremestieri. Necessari almeno altri 4 o 5 giorni per la pulizia dei fondali e quindi per almeno dieci giorni la situazione rimarrà questa. Con un porto che c' è ma che ancora una volta non può essere utilizzato e un altro i cui lavori devono partire da troppi anni.

La Sicilia

Messina, porto invaso dalla sabbia e ritorna l' incubo dei tir in centro

Tremestieri, ridotto lo spazio di manovra dei traghetti: 3 giorni di disagi

Alessandra SerioMessina. Si profilano almeno tre giorni di disagi per i camionisti che devono attraversare lo Stretto, a causa degli ormai consueti problemi al porto di Tremestieri, invaso dalla sabbia e ostaggio dello scirocco. Così come "ostaggio" sono stati i tir in coda, ieri mattina, per almeno tre ore: le navi non attraccavano per via del mare gonfio ma la Polizia Municipale ha autorizzato l' imbarco al porto storico di Tremestieri soltanto alle 12. Così, tra previsioni del tempo che danno lo scirocco in aumento per i prossimi giorni e i ritardi nelle operazioni di svuotamento del bacino dalla sabbia, Messina teme una nuova ondata di tir in centro, e i camionisti da parte loro temono ulteriori ritardi e disagi per l' intera settimana.

Ieri mattina i primi problemi si sono presentati già dalle prime ore. Una nave traghetto è partita alle 8.30, poi sia le navi Meridiana che i mezzi Caronte&Tourist non hanno attraccato, lasciando a terra e senza indicazioni una lunga fila di mezzi pesanti. Quando i tempi di attesa sono andati ben oltre l' ora, la società che gestisce il terminal ha avvisato la polizia municipale ed alle 12 è arrivata la prima deroga, così i tir sono stati dirottati alla rada San Francesco, attraversando appunto il centro cittadino. L' imbarco a nord è stato autorizzato fino alle 13, poi il molo a sud è stato riaperto. Alle 13.30 è entrata in funzione la nave Enotria delle Fs, poi a Tremestieri il nuovo stop tra le 14 e le 16. Infine, alle 17, come già previsto, l' imbarco ha chiuso in osservanza alla precedente ordinanza, quella del Comune di sabato scorso. Quattro giorni fa, infatti, l' imbarco era stato intasato dal materiale depostitatosi con le mareggiate dei giorni scorsi. Palazzo Zanca si è quindi convinto a chiudere del tutto uno dei due scivoli in funzione e a chiudere del tutto l' approdo di Tremestieri tutti i giorni dopo le 17.

Intanto si allungano i tempi per l' entrata in servizio della draga. Le previsioni minime di dragaggio, al momento, riguardano circa 15 mila metri cubi di materiale. L' intervento tampone, che sarà effettuato comunque non prima di tre giorni, potrebbe però essere vanificato in breve dall' ulteriore sabbia che lo scirocco in salita potrebbe depositare. Intanto l' autorizzazione regionale per gli interventi di svuotamento del è arrivata soltanto ieri pomeriggio. Ma anche perché speciale motonave della LMD si metta in viaggio da Chioggia è necessario che lo scirocco cali. Quindi il mezzo, previsioni favorevoli

permettendo e tempi di traversata necessari, non avvierà a Messina prima di domenica prossima. Per svuotare il bacino dei primi 15 mila metri cubi di materiale, poi, serviranno almeno altri 4 giorni di condizioni meteo favorevoli.
Perché Tremestieri torni pienamente operativo, quindi, serviranno almeno altre due settimane. Intanto si sono allungati anche i tempi per la realizzazione del nuovo porto di Tremestieri che dovrebbe accogliere l' intero traffico gommato pesante che attraversa lo Stretto. Il decreto di finanziamento è stato firmato lo scorso luglio, ad ottobre è stato sdoganato il cronoprogamma. Tempi di realizzazione previsti, due anni e quattro mesi almeno.

ALESSANDRA SERIO

Gazzetta del Sud

L' investimento proposto dai privati

Formica sull' ecoporto: il lungomare soluzione realistica e percorribile

«Chi avanza l' ipotesi di Acqueviole in realtà sperache il progetto salti. Confido sul buonsenso dell' Aula»

milazzo «Credo che riprendere vecchie teorie sulla realizzazione del porto turistico a d Acqueviole sia un modo "morbido" per dire che Milazzo non deve investire sul mare e sul turismo. Chi sostiene questa posizione rischia di diventare un formidabile sostenitore dell' inceneritore».

Un attacco durissimo quello del sindaco Giovanni Formica a coloro - che pur non avendo preso una posizione ufficiale come ha fatto Forza Italia - sull' ecoporto comincia a sollevare dubbi circa la sua realizzazione sul lungomare, sostenendo che l' area ideale è quella antistante l' ex hotel Silvanetta. «Insomma, un porticciolo turistico confinante con la Raffineria - afferma ancora Formica - scelta davvero lungimirante! È vero che se ne parlò negli anni 2000, ma fu solo un modo per contrastare il famigerato autoporto che si voleva realizzare. Immaginando lì un porto turistico, si poneva il veto ad ogni altro possibile intervento sicuramente ben più invasivo. Oggi che di autoporto non c' è più traccia, ecco che quell' ipotesi è cancellata e resta solo nella mente di chi non era al corrente della storia».

Il primo cittadino insiste dunque non solo sul sito individuato, quanto sulla realizzazione dell' opera. «Occorre necessariamente lavorare su un nuovo modello di sviluppo se davvero vogliamo affrancarci dalle industrie e proprio oggi che è in piedi la battaglia contro l' inceneritore, prendiamo atto di una proposta importante. Un grande porto turistico proietterebbe finalmente Milazzo in una dimensione internazionale. Ovviamente sono tanti i soggetti coinvolti nell' iter burocratico dell' opera (Genio civile, Capitaneria, Regione), ma un ruolo determinante lo ha il Comune di Milazzo. Se il consiglio comunale si pronuncerà favorevolmente su questo progetto andremo avanti, altrimenti ringrazieremo per l' attenzione e probabilmente avremo definitivamente sepolto la possibilità di una nuova fase di crescita e di sviluppo per la nostra città».

«Sono, comunque, convinto che su decisioni importanti per il futuro della città l' Aula saprà fare le giuste valutazioni considerato che sul tema della portualità turistica si è registrata una sorta di linea continua da sinistra a destra, visto che sia il sindaco Nino Nastasi che il suo successore Lorenzo Italiano avevano già immaginato un porto nel centro cittadino».

E nei prossimi giorni l' idea progettuale presentata dal Cisvam sarà inserita nel Piano delle aree demaniali (Pudm) che dovrà essere sottoposto al vaglio dell' Aula consiliare prima di essere trasferito a Palermo per la definitiva approvazione.(r.m.)

Il Secolo XIX

FORZA ITALIA, LEGA E M5S CHIEDONO PIÙ ATTENZIONE ALLA GIUNTA MULIERE

«Novi è sporca e piena di buche»

Iconsiglieri di opposizione: «Manca la manutenzione di strade e caditoie»

NOVI LIGURE. La manuten zione della città finisce sotto la lente di ingrandimento del consiglio comunale di Novi.
La minoranza compatta, i consiglieri di Forza Italia - Lega Nord, Marco Bertoli e Costanza Cuccuru, con quelli del Movimento 5 Stelle Fabrizio Gallo, Giacomo Chirico e Lucia Zippo, hanno chiesto di affrontare la discussione su pulizia e ordine della città per porre il tema all' attenzione della giunta del sindaco Rocco Muliere. Promotore dell' iniziativa è Bertoli: «Basta girare per Novi per rendersi conto dello stato di manutenzione della città. L' intenzione della richiesta della discussione è quella di affrontare il tema nel suo complesso, ad un anno dal termine del mandato amministrativo. Sicuramente nessun intento di propaganda politica, essendo io indipendente». L' idea iniziale, anzi, era quella di indire un consiglio comunale aperto, ma la presidenza ha optato per una seduta ordinaria, a cui il pubblico è ovviamente invitato, ma non ha diritto di parole. «I punti da affrontare sono tanti - anticipa Bertoli - a partire dalla pulizia delle strade a quelle dei ril e caditoie. Si fanno sul territorio grandi opere, quando poi non si bada alla manutenzione ordinaria».
Le grandi opere a cui si riferisce il consigliere è, principalmente, il Terzo Valico per il quale sono in previsione interventi di mitigazione e compensazione, approvati ma non ancora realizzati. «Ci sono però lavori che richiederebbero minor investimento, ma semplicemente più attenzione». Qualche esempio? «lo scolmatore nel Basso Pieve, intasato da alberi troppo cresciuti. In parte è interrato, andrebbe invece lasciato aperto». Poi ci sono le scuole Martiri che, «seppure nuove sono andate a bagno durante l' alluvione. Sono state realizzate su un campo da calcio, quello della Collinetta, dove c' era un fosso scolmatore. Ora non c' è più. Il prato antistante l' edifi cio è più alto del pavimento della scuola e quando piove molto, l' acqua non filtra».
Anche il Movimento 5 Stelle ha una bella liste di domande da porre all' amministrazione, come il piano asfaltature delle strade. A che punto è e cosa resta da fare? Proverà a rispondere il vicesindaco e assessore ai lavori pubblici Felicia Broda. Intanto l' amministrazione aveva varato alla fine del 2017 un piano di interventi, chiamato "Zero buche", che prevedeva due tipi di intervento: a breve termine la copertura ad opera degli operai comunali delle buche più grandi lungo le vie cittadi ne e, subito dopo, interventi più complessi nel concentrico cittadino. Circa un milione di euro è la cifra messa a bilancio.

Nella seduta di domani a palazzo Pallavicini si discuterà anche dell' uscita del comune di Novi dalla fondazione Slala, la società creata da regione Piemonte e Liguria, provincia di Alessandria, comuni e l' autorità portuale di Savona per dare impulso alla logistica alessandrina. Progressivamente sono uscite da Slala le due regioni ed alcuni comuni, tra cui quello di Tor tona. «C' era stata una apertura di credito da parte dei partecipanti al progetto iniziale ma, ad anni di distanza, non sono stati portati a casa risultati concreti», ha detto il sindaco Rocco Muliere. «Devo rispondere al consiglio ed ai cittadini circa le quote investite e non vedo contenuti». Attualmente Slala è presieduta dall' avvocato Giovanni Rossini. In precedenza era stata guidata dal senatore Daniele Borioli.

IRENE NAVARO

IL GRUPPO ONORATO PROSEGUE GLI INVESTIMENTI

Presentato il nuovo cargo Tirrenia

Il gruppo Onorato Armatori continua a investire sul settore merci e potenzia il traffico sulla Sicilia. È stata presentata ieri nel porto di Catania la nuova nave cargo Giuseppe Lucchesi, grazie alla quale Tirrenia potrà garantire ulteriore capacità di trasporto nelle linee del Sud Italia verso la Penisola. La nuova nave, lunga 193 metri e larga 26, ha una capienza di 249 rimorchi. «La politica di investimento e di crescita del nostro gruppo prosegue senza sosta», afferma Alessandro Onorato, consigliere delegato al commerciale di Onorato Armatori.

MF

Una nuova unità per i collegamenti con il Nord

Tirrenia punta su Catania con il cargo Lucchesi

Il Gruppo Onorato Armatori potenzia il traffico sulla Sicilia: è; stata presentata a Catania la nuova nave cargo Giuseppe Lucchesi con cui Tirrenia aumenterà; maggiore capacità; di trasporto nelle linee del Sud Italia verso la Penisola. Mentre nel corso del 2018 arriveranno altre due navi di nuova costruzione tedesca. La nuova unità; ha una stazza di quasi 30 mila GT, è; lunga 193 metri e larga 26, con una capienza di oltre 3.600 metri lineari e 249 rimorchi. Avrà; una programmazione calibrata sulle esigenze degli autotrasportatori. Onorato Armatori investe in Sicilia perché; crede fortemente nello sviluppo commerciale della regione.

Non è; certo casuale il nome dato alla nave: Giuseppe Lucchesi imprenditore nel settore dei trasporti, è; da sempre in prima linea per lo sviluppo del commercio e del turismo in Sicilia. «;La politica di investimento del nostro Gruppo prosegue»;, afferma Alessandro Onorato, consigliere delegato al Commerciale di Onorato Armatori, «;in Sicilia, Tirrenia ha registrato sul traffico merci una crescita già; nell' anno appena trascorso. Sono convinto che proseguiremo in questa direzione anche nel 2018»;. In Sicilia Tirrenia ha registrato una crescita del 30% nel 2017 per quanto riguarda il traffico merci.

«;Avere intitolato la nave a Giuseppe Lucchesi è; una dedica che abbiamo voluto fare ad uno dei padri del trasporto siciliano»;, ha aggiunto, «;ma anche un omaggio a tutte le persone che hanno creato il trasporto in questa regione e che nonostante le mille difficoltà; hanno continuato a lavorare e fare crescere le aziende»;. A Catania il gruppo sta cercando di investire anche nell' area portuale «;avere più; spazio è; l' obiettivo di tutti gli operatori»;, ha confermato. Inserite nuove rotte come la Genova-Livorno-Catania-Malta, inaugurata poco più; di un anno fa. Tirrenia in Sicilia punta su queste rotte: Genova-Catania; Livorno-Catania; Catania-Malta; Napoli-Palermo; Ravenna-Catania; Brindisi-Catania; Livorno-Cagliari-Palermo. «;Avevamo iniziato la Genova Livorno Catania proprio due anni fa»;, ha aggiunto Onorato, «;e visto che il traffico sta crescendo abbiamo deciso di mettere in linea questa nave proprio per andare incontro alle esigenze della nostra clientela»;. E nel corso del 2018 arriveranno anche due navi di nuova costruzione «;ancora più; grande della Lucchesi»;, ha spiegato ancora Onorato, «;capaci di 310 semirimorchi, saranno le navi merci più; grandi del Mediterraneo»;. «;Il consolidamento e l' aumento di capacità; di trasporto deriva dal mercato che cresce»;, ha detto invece

Massimo Mura, amministratore delegato di Tirrenia, «;un mercato che ha anche grandi possibilità; di crescita sulle autostrade del mare e che ha bisogno di investimenti. Questo è; un ulteriore passo in avanti nel presentare una nave di ultimissima generazione ed ad alta velocità;»;. Tirrenia ha anche presentato 15 progetti al vaglio del mare bonus e all' interno di questi progetti ci sono diverse rotte e alcune novità; che riguardano la Sicilia. «;Uno strumento per mettere sulle navi sempre più; mezzi commerciali evitando di percorrere le autostrade»;, ha aggiunto ancora Mura. (riproduzione riservata)

ANTONIO GIORDANO

Palermo Today

Colosso turco punta il porto di Palermo: investimenti in arrivo

A mostrare interesse è la Global ports holdings di Istanbul. Intensificati i contatti per un progetto di sviluppo del terminal crociere: un porto-capolinea in grado di poter ormeggiare i "giganti del mare" fino a 9 ore al giorno

Mamma, li turchi. No, nessun grido d' allarme. Nessuna paura. Stavolta i turchi sarebbero pronti a sbarcare al porto di Palermo con una nave carica di... soldi. Leggasi investimenti per lo scalo marittimo. Si sono infatti intensificati i contatti (oltre che i rumors) per un progetto di sviluppo del terminal crociere e - in seconda battuta - per il riassetto delle aree dedicate alle navi ro-ro. A mostrare interesse nei confronti dello scalo cittadino è la Global ports holdings di Istanbul (Gph). Il colosso turco detiene già il 70% della Cagliari cruise port, il 62% della Catania cruise terminal, il 51% della Ravenna terminal passeggeri e il 53% della Venezia terminal passeggeri (Vtp). Altre società turche operano sulle banchine italiane anche nel settore ro-ro e container: a Trieste e La Spezia, ad esempio. Adesso il progetto di sviluppo dei terminal per le crociere e per le navi ro-ro messo a punto dall' Autorità portuale del Mar di Sicilia occidentale, guidata da Pasqualino Monti, potrebbe spostare il "baricentro" degli affari turchi su Palermo. Il terminal crociere, passeggeri e ro-ro è destinato a cambiare volto. L' Authority ha lanciato lo scorso mese un concorso internazionale di idee (il bando scadrà il 20 aprile prossimo), con l' obiettivo di acquisire il miglior progetto per la realizzazione dei nuovi terminal. Lavori che sono stati stimati in 70 milioni di euro e che dovrebbero far nascere un homeport per le navi da crociera: ovvero un porto-capolinea in grado di poter ormeggiare i "giganti del mare" fino a 9 ore al giorno. Ciò consentirebbe anche di triplicare la movimentazione di passeggeri: dagli attuali 400 mila a 1,2 milioni l' anno. Numeri che hanno attirato l' interesse dei turchi della Global ports, al lavoro per "sbarcare" a Palermo.

Tirrenia potenzia i collegamenti con la Sicilia

Onorato Armatori ha presentato nel porto di Catania la nuova nave cargo *Giuseppe Lucchesi*, grazie alla quale Tirrenia potrà garantire una maggiore capacità di trasporto nelle linee dalla Sicilia verso la Penisola.

La nuova unità, lunga 193 metri e larga 26, con una capienza di oltre 3.600 metri lineari e 249 rimorchi, avrà una programmazione calibrata sulle esigenze degli autotrasportatori.

Traghetti:Tirrenia,in Sicilia nuova nave "Giuseppe Lucchesi"

La nuova unità potenzia i collegamenti da e per l'isola

(ANSA) - MILANO, 5 FEB - Il Gruppo Onorato Armatori potenzia il traffico sulla Sicilia: è stata presentata oggi la nuova nave cargo Giuseppe Lucchesi con cui Tirrenia aumenterà maggiore capacità di trasporto nelle linee del Sud Italia verso la Penisola. La nuova unità ha una stazza di quasi 30 mila GT, è lunga 193 metri e larga 26, con una capienza di oltre 3.600 metri lineari e 249 rimorchi. Avrà una programmazione calibrata sulle esigenze degli autotrasportatori. Onorato Armatori - si legge in una nota diffusa a Milano - investe in Sicilia "perché crede fortemente nello sviluppo commerciale della regione. Non è certo casuale il nome dato alla nave: Giuseppe Lucchesi, imprenditore nel settore dei trasporti, è da sempre in prima linea per lo sviluppo del commercio e del turismo in Sicilia".

"La politica di investimento del nostro Gruppo prosegue - afferma Alessandro Onorato, consigliere delegato al Commerciale di Onorato Armatori -. In Sicilia, Tirrenia ha registrato sul traffico merci una crescita già nell'anno appena trascorso. Sono convinto che proseguiremo in questa direzione anche nel 2018".

In Sicilia Tirrenia ha registrato una crescita del 30% nel 2017 per quanto riguarda il traffico merci. Inserite nuove rotte come la Genova-Livorno-Catania-Malta, inaugurata poco più di un anno fa. Tirrenia in Sicilia punta su queste rotte: Genova-Catania; Livorno-Catania; Catania-Malta; Napoli-Palermo; Ravenna-Catania; Brindisi-Catania; Livorno-Cagliari-Palermo.

Crociere: Costa dimezzerà entro il 2020 lo spreco di cibo sulle navi

E' il progetto "4 GoodFood", unico nel settore marittimo

Costa Crociere punta entro il 2020 a dimezzare a bordo delle sue navi lo spreco di cibo. E' questo l'obiettivo di 4 Good Food, progetto nato in collaborazione con Banco Alimentare e Università di Pollenzo, presentato oggi a Milano. "Se pensiamo che ogni anno serviamo 54 milioni di pasti, risulta evidente come questo nostro obiettivo sia significativo" ha spiegato a Milano il dg di Costa Crociere, Neil Palomba.

L'iniziativa, già sperimentata sull'ammiraglia Costa Diadema, ha permesso in 11 mesi di dimezzare lo spreco di cibo sulla nave.

"Puntiamo a farlo su tutta la flotta - ha detto Palomba -. E' nostra intenzione lavorare per diffondere a bordo la visione del consumo responsabile, è un elemento culturale su cui ci si gioca il futuro".

Per il lancio del progetto, unico al mondo nel settore marittimo, sono intervenuti a Milano esperti di livello mondiale come Peter Bakker, presidente del World Business Council for Sustainable Development, Enrico Giovannini, dell'Alleanza Italiana per lo sviluppo Sostenibile, Carlo Petrini, di Slow Food. "Abbiamo affrontato il tema del valore del cibo in maniera responsabile, trovando soluzioni concrete - ha precisato Palomba -.Con 4 GoddFood contiamo di dimezzare entro gli sprechi alimentari sulle nostre navi con dieci anni di anticipo rispetto al termine fissato dall'Agenda 2030 dell'Onu. La sfida è quella di promuovere un modo più sostenibile di preparare e consumare il cibo a bordo, senza incidere sullo spirito della vacanza". Costa Crociere, grazie alla collaborazione con l'Università di Pollenzo, punta da un lato a rielaborare l'offerta gastronomica, dall'altro a fare da "incubatore culturale" di sostenibilità per i suoi ospiti. "E' un tema che può sembrare lontano - ha sottolineato Bakker - ma riguarderà la nostra vita nei prossimi anni in misura determinante. O il mondo cambia il suo approccio culturale nei confronti del cibo, dell'acqua, del pianeta, oppure lo schianto sarà inevitabile".

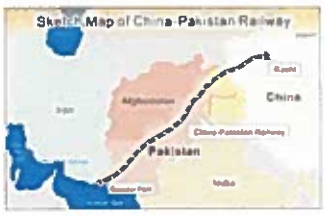
"All'ultimo vertice di Davos il tema è stato affrontato esattamente in questi termini - ha detto Enrico Giovannini, elogiando l'iniziativa di Costa come "esempio virtuoso" a cui l'intero sistema industriale dovrebbe adeguarsi -. E' un tema a tal punto importante che noi come Alleanza per lo Sviluppo Sostenibile riteniamo doveroso inserire questo principio nella Costituzione. Sviluppo sostenibile significa anche sviluppo ambientale, economico, sociale. Significa 'futuro'. O si interviene subito, e lo si fa a livello globale, oppure si va a sbattere, è solo una questione di tempo".

L'Agenda 2030 dell'ONU - hanno spiegato gli esperti - ha definito 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile, tra cui quello di dimezzare entro il 2030 lo spreco globale pro-capite.

Secondo la FAO, circa un terzo del cibo prodotto ogni anno per il consumo umano, pari a circa 1,3 miliardi di tonnellate, va perduto o sprecato. "Educare a un approccio nuovo è un dovere che tutti devono sentire proprio - ha concluso Palomba - ed è per questo che Costa si impegna su un progetto unico al mondo".

Corriere Marittimo

Belt&Road - Duci: "L'Europa è il mercato di sbocco cinese" - Traffici a direzione unica



Parla Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, degli effetti che la Belt & Roard avrà sui traffici marittimi e terrestri globali. La mancanza di bilateralità dei traffici, i mercati di sbocco cinesi, la geopolitica mondiale, il fattore energetico.

di Lucia Nappi

MILANO - "*Che effetti avrà sui traffici marittimi la Belt and Road Initiative? E' un corridoio attraverso il quale le merci potranno muoversi in maniera indistinta in una direzione e nell'altra?. Niente di tutto questo, l'Europa è vista come un mercato di sbocco da parte dei cinesi*".
E' la premessa che il **presidente di Federagenti, Gianenzo Duci**, offre alla platea del Forum **"Shipping Forwarding&Logistics meet Industry"** durante la sessione dedicata alla Belt & Road Initiative.

Il concetto è chiaro: i corridoi mancheranno di una percentuale rilevante di bilateralità, ovvero le merci cinesi arriveranno in Europa, ma l'andamento non sarà bilanciato secondo i fatti di cui parla Duci e non lo "Story telling" così come definisce l'ampia letteratura che si muove intorno alla questione B&R.

MERCATI DI SBOCCO
Nell'intervento quindi il presidente di Federagenti passa ad analizzare i mercati di sbocco cinesi lungo la Belt and Road che sono, oltre all'Europa, l'Africa, il South Est, il South Asia e il Middle Est e che per le loro caratteristiche sono trattati in maniera totalmente diversa dalla Cina, perché mentre l'Europa rappresenta un mercato per l'esportazione dei prodotti, gli altri sono viste come aree di approvvigionamento.

GEOPOLITICA MONDIALE
La geopolitica guida gli investimenti cinesi: "*Alcuni investimenti, in alcune aree, vengono fatti dai cinesi senza guardare al ritorno economico, è la geopolitica che guida e non è il mercato*". Lo scacchiere mondiale vede quindi il contrapporsi dei due grandi poli: Cina e USA, "*La Cina sa che prima o poi si scontrerà con gli Stati Uniti, per questo si muove sul canale di Suez e non su quello di Panama, essendo questo controllato dagli Stai Uniti*", infatti i cinesi pensano che Suez, in una prospettiva futura, non sarà sotto il controllo USA.

IL FATTORE ENERGETICO
I cambiamenti prodotti dalla B&R rispetto all'approvvigionamento energetico sarà "*l'elemento centrale in grado di generare effetti straordinari sul trasporto marittimo*"- spiega ancora Duci - "*nel quale i cinesi si trasformeranno da spettatori, in attori attivi*", perché quando sarà portato a termine il progetto di costruzione, da parte cinese, del **porto di Gwadar**, comprensivo di 50 Km di spazi destinati a banchine, verrà ridisegnata la mappa dell'approvvigionamento energetico che fino ad oggi passa attraverso lo stretto di Malacca e Singapore.
Il porto di Gwadar infatti fa parte del China-Pakistan Economic Corridor, uno dei progetti più importanti e strategici per la B&R, perché consente di collegare la Cina con l'Oceano indiano, passando per il Pakistan, bypassando lo stretto di Malacca.

MANCA LA BILATERALITA'
Oggi i **cinesi** controllano il 10% della **capacità portuale,** settore container, **dell'Europa**, non solo del Mediterraneo, ma anche comprensiva dei porti del Nord Europa, questo non deve spaventare, secondo Duci, perche corrisponde alle percentuali di traffico attualmente gestite dalla Joint Venture Cosco Cina shipping.

La domanda che ancora non ha una risposta e, sulla quale si interroga il presidente di Federagenti, è "*L'assenza di una bilateralità da parte delle compagnie europee, che non hanno la stessa presenza in Cina, potrà essere un elemento supportato dal nostro sistema*?"