

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
28 NOVEMBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

- **Correttivo Porti** (Il Secolo XIX)

Venezia:

"...La Via della Seta..." (Messaggero Marittimo)

"...Grandi Navi..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Nomina Strata in comitato AdSP..." (Messaggero Marittimo)

Ravenna:

"...Stabile il traffico nei primi dieci mesi..." (Informare)

Livorno:

"...Canale di Accesso: accoglie le post panamax..." (L'Informatore Navale, Il Messaggero Marittimo, Informare, Il Tirreno, Il Telegrafo)

Piombino:

"...Pulizie nel port, il Tar condanna L'Autoritty..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Protocollo d'intesa molto positivo..." (Civonline)

Taranto:

"...Istanza per acquisire concessione demaniale..." (Ferpress, Informare, Il Messaggero Marittimo, Euromerci, Nuovo Quotidiano di Puglia, La Gazzetta di Taranto, Informazioni Marittime, Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Zone Economiche Speciali..." (Il Quotidiano di Puglia)

Bari:

"...Petizione per la 16esima AdSP..." (Tempo Stretto)

Brindisi:

"...una Zes non ha confini politici..." (Il Nautilus, Nuovo quotidiano di Puglia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

Salvataggio della Culmv, doppia garanzia

GENOVA. Doppia garanzia per il salvataggio della Culmv. Se il decreto porti che contiene la norma per destinare risorse al prepensionamento dei portuali ha avuto l'ok ieri dal Senato, i parlamentari hanno raddoppiato con un emendamento - che ha ricevuto anche il via libera dal governo - alla Legge di stabilità. Con il testo - ispirato dal governatore ligure Giovanni Toti e portato avanti dal senatore di Forza Italia Roberto Cassinelli - si rende disponibile il 15% delle tasse portuali da utilizzare per formazione, ricollocamento e prepensionamento del personale portuale.

Il decreto correttivo dei porti dovrebbe però essere approvato prima della stabilità (la delega scade il 15 dicembre).

Attenzione di Venezia per la Via della seta

VENEZIA - «Al porto di Venezia seguiamo con grande attenzione il lavoro che sta facendo la Cina con la realizzazione della Via della Seta del XXI secolo che avrà anche il merito di riconnettere il mondo in maniera efficiente». Così il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, Pino Musolino, intervenendo a Venezia al Summit organizzato da The European House - Ambrosetti e dal China Development Institute, intitolato "Belt and Road. Seize the next wave of growth in Eurasia". «A Venezia - ha aggiunto - già "cavalchiamo la tigre" sia con accordi di partnership siglati di recente con i porti di Tianjin e Ningbo ma soprattutto con i collegamenti già attivi lungo la rotta marittima della Via della Seta per il trasporto container, project cargo e prodotti del settore ortofrutta. Per il futuro, in attesa che la Cina concretizzi le proprie strategie, è importante che l'Europa non resti a guardare. Anche noi - in Italia e in Europa - dobbiamo fare sintesi su quale sia la nostra strategia per attrarre, ottimizzare e ottenere il meglio da questa straordinaria opportunità. La grande occasione non è rappresentata solo dalla Cina, ma anche da tutti questi paesi intermedi come ad esempio la Georgia, il Kazakistan, l'Azerbaijan che sono mercati dal grande potenziale, storicamente collegati con Venezia, e che oggi abbiamo l'opportunità di raggiungere di nuovo grazie alla strategia Bri». «Quindi, a differenza di altri paesi che hanno bisogno di predisporre le infrastrutture necessarie, in Italia e in Europa siamo già pronti ad accogliere tutti i traffici che potranno incrementare le nostre capacità di import/export e far crescere ancora le nostre economie ed imprese. Xi Jinping ha detto che la sfida sta nel "costruire una comunità di destini condivisi" un invito che faccio mio e che voglio condividere con tutti i paesi europei per capire assieme - quanto prima - quale sia il destino comune che vogliamo costruire assieme per lavorare alla pari con la Cina e cogliere ogni opportunità da questa grande strategia globale. Oggi, ribadisco, dobbiamo fare massa critica rispetto agli investitori cinesi il che significa costruire localmente le condizioni di consenso per arrivare a presentarci all'estero con fatti concreti e idee chiare. L'economia di oggi ci impone di ragionare su scala continentale, o almeno macro regionale, abbandonando l'idea dei piccoli campanili. Ritengo che le precondizioni ci sono tutte: un sistema confindustriale attento, imprese pronte ad agganciare la ripresa e ad investire e porti finalmente messi nelle condizioni di fare sistema grazie ad una nuova governance di sistemi portuali vincente e simile a quella dei grandi porti europei ».

IL RISCHIO È LA PERDITA DEL COLLEGAMENTO CON IL FAR EAST. GLI ARMATORI: «CHIEDEREMO GARANZIE»

Grandi navi a Venezia, emergenza infinita

Dopo il caso crociere, l'attenzione si sposta sulle portacontainer. Operatori portuali in allarme

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Più che acqua alta, a Venezia c'è maretta. E sono gli operatori del porto commerciale ad essere preoccupati.

Sulla lista delle emergenze infatti ci sono tre problemi, almeno uno dei quali è un'emergenza. L'attenzione degli ultimi mesi era tutta sulle crociere, ma chiuso (forse) un fronte, se ne apre un altro di ampie dimensioni. E sono proprio le misure il primo problema. A Venezia arriva un servizio diretto con il Far East operato dalla Ocean Alliance, una delle alleanze tra le grandi compagnie. Sulle banchine del Vecon - il principale terminal veneziano operato dal colosso Psa - approdano navi da 6.500/6.800 teu. I carrier però vorrebbero portare navi più grandi, da almeno 8.500 teu: alle attuali condizioni dettate dall'accessibilità nautica non è però possibile; i progetti per permettere alle portacontainer di oltre

300 metri di scalare Venezia esistono, ma sembra ci siano intoppi burocratici che rendono per ora indefinita la data di inizio e completamento dei lavori. Diverse fonti del settore logistico spiegano che il licenziamento di Nicola Torricella, direttore tecnico dell'ente, può aver contribuito al rallentamento della pratica. L'ingegnere è stato licenziato perché per il presidente Pino Musolino era venuto meno il rapporto di fiducia e l'accusa parla di documenti riservati resi noti; c'è stata anche una richiesta di intervento della Procura veneziana sulla gestione delle gare e degli appalti. Questa storia potrebbe però incrociarsi con quella del porto di Genova, che sta cercando da tempo una figura di direttore tecnico e ha aperto un bando *ad hoc* per riempire la casella. Intanto però il primo effetto è che a Venezia le compagnie sono in trincea e pare che a breve possa arrivare anche un sorta di ultimatum: serve certezza sulla possibilità di impiego di navi più grandi e i carrier - spiegano due fonti delle compagnie -

chiederanno chiarezza. Gli operatori sono preoccupati, perché perdere il servizio diretto sul Far East sarebbe un colpo molto duro.

Rischio coda nel Canale

Il Comitato ha deciso per il trasferimento a Marghera delle navi da crociera più grandi. E se gli ambientalisti lanciano l'allarme sul pericolo erosione, gli operatori sono preoccupati che tra navi da crociera e cargo, quando si incroceranno due convogli, possa crearsi un maxi ingorgo con ritardi per tutti. Il terzo punto è sul fronte terminalistico: l'area ex Montesyndial nei piani dovrebbe essere dedicata ai contenitori e un eventuale trasferimento (l'Authority parla di potenziamento) dei terminal preoccupa gli operatori. Gru, ralle, uffici e operatività sospesa: un'operazione ciclopica dai costi indefinibili. Alcune concessioni sono poi in scadenza e questo rende la situazione ancora più complicata. Toccherà a Pino Musolino far tornare calme le acque a Venezia.

BY NCD ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il terminal container Vecon (Psa) a Venezia

Comune La Spezia nomina Strata in Comitato AdSp

LA SPEZIA - Il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini ha nominato Mauro Strata quale rappresentante del Comune nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale.

La nuova nomina, avvenuta attraverso un bando pubblico, si è resa necessaria a seguito della rinuncia all'incarico per impegni professionali dell'ingegner Francesco Cuttica.

«Ho ricevuto le dimissioni per impegni professionali dell'ingegner Cuttica che desidero ringraziare per il lavoro svolto», ha dichiarato il sindaco Peracchini. «Tenuto conto dei requisiti particolari, della competenza e professionalità richiesti per questo ruolo ho nominato rappresentante del Comune presso il Consiglio di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale Mauro Strata. A lui desidero porgere i migliori auguri di buon lavoro».

Stabile il traffico nel porto di Ravenna nei primi dieci mesi del 2017

Ad ottobre sono state movimentate oltre 2,3 milioni di tonnellate di merci (-1,1%)

Lo scorso mese il porto di Ravenna ha movimentato oltre 2,3 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -1,1% rispetto all'ottobre 2016. In crescita è risultato il traffico delle merci secche che è ammontato a quasi 1,7 milioni di tonnellate (+5,7%), tra cui 540mila tonnellate di minerali greggi, manufatti e materiali da costruzione (+10,5%), 446mila tonnellate di prodotti metallurgici (-24,4%), 296mila tonnellate di prodotti agricoli (+48,1%), 192mila tonnellate di derrate alimentari (+20,7%) e 162mila tonnellate di concimi (+28,8%). Rialzo anche delle rinfuse liquide attestatesi a 378mila tonnellate (+2,3%), di cui 244mila tonnellate di prodotti petroliferi (-0,3%), 75mila tonnellate di prodotti chimici (+33,1%) e 59mila tonnellate di derrate alimentari (-13,6%). In calo, invece, sia le merci containerizzate che hanno totalizzato 111mila tonnellate (-49,2%) sia i rotabili che sono stati pari a 170mila tonnellate (-9,9%).

Nei primi dieci mesi del 2017 il porto ravennate ha movimentato complessivamente 21,7 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -0,1% sul periodo gennaio-ottobre dello scorso anno. I carichi allo sbarco sono stati pari a 18,7 milioni di tonnellate (+1,3%) e quelli all'imbarco a 2,9 milioni di tonnellate (-8,5%). Sbarchi e imbarchi di merci secche hanno totalizzato 14,7 milioni di tonnellate (+2,6%), di cui 5,2 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (-0,5%), 4,7 milioni di tonnellate di minerali greggi, manufatti e materiali da costruzione (+16,5%), 1,9 milioni di tonnellate di derrate alimentari (+6,5%), 1,4 milioni di tonnellate di prodotti agricoli (-21,8%), 1,2 milioni di tonnellate di concimi (-5,2%), 227mila tonnellate di combustibili e minerali solidi (+12,0%), 59mila tonnellate di minerali e cascami metallurgici (+239,4%) e 21mila tonnellate di altre merci secche (+23,8%). Il totale delle rinfuse liquide è stato di quasi 3,8 milioni di tonnellate (+2,7%), di cui 2,2 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+4,7%), 864mila tonnellate di derrate alimentari (+5,3%), 731mila tonnellate di prodotti chimici (-5,6%) e 8mila tonnellate di concimi (+74,5%). Le merci containerizzate sono state pari a 1,7 milioni di tonnellate (-20,3%), traffico che è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 184.350 teu (-6,2%), e i rotabili a 1,5 milioni di tonnellate (-3,7%).

Canale di accesso: accogliere le post panamax a Livorno, si può



da-sx-Luperini-Lupi-Becce-Lorenzini-Tarzia-Corsini-Neri-Grifoni-Francesco-Lorenzini

Livorno, 27 novembre 2017 – Il presente è già rappresentato dall'arrivo a Livorno di navi con una capacità di quasi 9000 Teu, ed è fatto di un grande spirito di squadra e di coesione tra le istituzioni, in particolare tra l'Autorità di Sistema e la Capitaneria di Porto, che hanno fatto fronte alle criticità dello scalo per rispondere alle esigenze dei grandi armatori. Il futuro è quello di rendere il porto "big ship ready". Questo il quadro emerso durante la Conferenza Stampa organizzata nel quartier generale dell'Autorità di Sistema e a cui hanno preso parte il comandante della Capitaneria di Porto, i terminalisti dei container della darsena toscana, Lorenzini S.r.l. e TDT, e i rappresentanti dei servizi tecnico nautici.

Il messaggio che è stato lanciato è chiaro: far sì che lo scalo superi le attuali limitazioni legate alle dimensioni del canale di accesso, che rappresentano un handicap non solo per lo sviluppo ma anche per il mantenimento degli attuali traffici di contenitori.

Come riusciremo? Se da una parte l'Autorità di Sistema Portuale ha programmato da tempo l'intervento di allargamento del canale, realizzando già nel 2011 la resecazione della porzione iniziale della banchina lungo la sponda lato torre del Marzocco, e impegnandosi, successivamente, a costruire il micro-tunnel, opera fondamentale in quanto destinata, a partire dal 2018, a dare ospitalità a tutte quelle tubazioni che attualmente "attraversano" il canale impedendone l'allargamento definitivo, dall'altra si è reso necessario un lavoro di squadra per traguardare nel breve periodo un obiettivo che consentisse di realizzare l'allargamento almeno a 90 metri della sezione navigabile alla quota di 13 metri di profondità, limitando il restringimento a 60 m al solo tratto posto in corrispondenza dell'attraversamento degli oleodotti.

I lavori, coordinati dall'Adsp su progetto condiviso con i terminalisti, potranno realizzarsi in 60 giorni e permetteranno al porto di avere, entro l'inizio del nuovo anno, un più agevole passaggio delle navi porta contenitori con capacità di carico pari o superiore ai 9.000 teus, lunghezza pari a circa 300 metri e larghezza fino a 50 metri.

È stato il presidente Corsini a illustrare il quadro dei lavori: "L'opera – ha detto – verrà realizzata in cinque fasi, ed è sostanzialmente una riprofilatura di sponda fino all'attuale quota di fondo del canale (-13 metri). Il fatto che si sia riusciti a mettere in cantiere il progetto assieme agli operatori economici è la dimostrazione che a Livorno c'è la volontà di fare squadra per raggiungere in tempi ragionevoli un obiettivo condivisibile. La partecipazione anche economica e operativa dei privati alle iniziative che si realizzano in porto è garanzia di motivazione e probabile successo".

"Era un'occasione che non si poteva perdere – ha dichiarato Enio Lorenzini – tanto che contribuiremo convinti a questa iniziativa. Dobbiamo lavorare in sinergia per mantenere almeno quello che abbiamo".

"Dobbiamo cercare di lavorare tutti insieme – gli ha fatto eco, Luca Becce, della TDT – per conseguire la massima operatività della infrastruttura. Anche la Darsena Europa si raggiunge facendo tutti squadra".

"Ogni volta che arriva in porto una nave c'è una fase di analisi condivisa delle condizioni di accesso e del relativo rischio che – ha detto l'ammiraglio Tarzia – conduce alla decisione in merito. In questo momento le condizioni sono stringenti soprattutto per l'incidenza del vento. Anche questo primo allargamento del tratto a 13 m di profondità consentirà di rendere più ordinaria la manovra e di valutare ingressi nave con pescaggi superiori e capacità di carico maggiori in condizioni meteo meno vincolanti".

Corsini illustra lavori di allargamento canale di accesso A Livorno navi post panmax con sinergia pubblico-privati

LIVORNO - La prosecuzione del servizio contenitori con il Sud America operato dalla Mediterranean Shipping Company e l'ingresso delle sue navi da 9.000 teu nello scalo lubronico, rappresentano un pezzo di storia del porto.

Questo in estrema sintesi, quanto è emerso dalla conferenza stampa che si è tenuta ieri a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, per illustrare il lavoro di squadra fatto in particolare tra la stessa Autorità e la Capitaneria di porto, per rispondere alle esigenze dei grandi armatori. Oltre al presidente dell'Adsp Stefano Corsini, hanno partecipato il comandante della Capitaneria, ammiraglio Giuseppe Tarzia, Enio Lorenzini, numero uno dell'omonimo terminal; (continua a pagina 2)



Lorenzini, Tarzia e Corsini a Palazzo Rosciano

A Livorno post panmax

L'amministratore delegato di Tdt, Luca Becce ed in rappresentanza dei servizi tecnico nautici, il capo pilota del porto, Massimiliano Lupi; il capo gruppo ormeggiatori, Massimo Luparini, e Corrado Neri, della Fratelli Neri spa.

In apertura, Corsini ha detto di aver convocato la conferenza per spiegare l'importanza che l'arrivo di navi da 9.000 teu rappresenta per il futuro del porto, pronto ad accogliere le grandi navi, oltre all'impegno messo in atto affinché questo diventi un traffico ordinario, in attesa che lo scalo superi le attuali limitazioni legate alle dimensioni del canale di accesso che frenano non solo lo sviluppo, ma anche il mantenimento degli attuali traffici di contenitori.

Enio Lorenzini ha sottolineato come, nell'interesse generale del porto e della città, i due terminalisti privati, Lorenzini e Tdt, abbiano deciso di collaborare per trattenere il servizio Msc, per la prima volta a proprie spese, con un grosso investimento (si parla di centinaia di migliaia di euro, ndr) «perché se un armatore decide di andare via da un porto, non ci torna più». Quindi sentita l'Autorità di Sistema, insieme a Capitaneria e Corpo piloti, è stata organizzata una visita a Sorrento, dove Msc dispone di un sofisticato simulatore di navigazione, al fine di valutare preventi-

vamente la possibilità di far entrare in porto navi di quelle dimensioni in tutta sicurezza, prendendo in considerazione le peggiori situazioni possibili, quali condizioni meteo avverse, soprattutto con vento forte, ogni tipo di avaria della nave, da problemi alle eliche, al timone od un black out elettrico, tanto che, ha confidato Lorenzini, lo stesso responsabile del simulatore ha detto di essere stato messo in difficoltà dalle obiezioni sollevate dai rappresentanti dei servizi tecnico nautici lubronici.

Luca Becce ha aggiunto che l'accessibilità al porto è il principale fattore che ostacola l'operatività, tanto che già uno studio del 2014 evidenziava tale problematica, dopo i dragaggi, per l'ingresso delle navi. Ma ha anche precisato che comunque, prima di pensare alla darsena Europa, bisogna lavorare per mantenere gli 800 mila teu movimentati oggi, quindi difendere gli attuali traffici.

A seguire un elaborato video con immagini in time-lapse ha mostrato le varie fasi, ingresso, ormeggio ed uscita dal porto, della "Msc Vita" in occasione del suo viaggio inaugurale a Livorno.

Il presidente Corsini ha quindi illustrato i dettagli dei lavori in corso, precisando che l'Adsp ha programmato da tempo l'intervento di allargamento del canale, realizzando già nel 2011 la resecazione della porzione iniziale della banchina lungo la sponda lato torre del Marzocco, e impegnandosi, successi-

vamente, a costruire il micro-tunnel, opera fondamentale in quanto destinata, a partire dal 2018, a dare ospitalità a tutte quelle tubazioni che attualmente "attraversano" il canale impedendone l'allargamento definitivo. Ma che si è reso necessario un lavoro di squadra per traghettare nel breve periodo un obiettivo che consentisse di realizzare l'allargamento almeno a 90 metri della sezione navigabile alla quota di 13 metri di profondità, limitando il restringimento a 60 metri al solo tratto posto in corrispondenza dell'attraversamento degli oleodotti.

I lavori, coordinati dall'Adsp su progetto condiviso con i terminalisti, potranno realizzarsi in 60 giorni e consentiranno al porto di avere, entro l'inizio del nuovo anno, un più agevole passaggio delle navi porta contenitori con capacità di carico pari o superiore ai 9.000 teu, lunghe 300 metri e con una larghezza fino a 50 metri.

«L'opera - ha detto Corsini - verrà realizzata in cinque fasi, ed è sostanzialmente una riprofilatura di sponda fino all'attuale quota di fondo del canale (-13 metri). Il fatto che si sia riusciti a mettere in cantiere il progetto assieme agli operatori è la dimostrazione che a Livorno c'è la volontà di fare squadra per raggiungere in tempi ragionevoli un obiettivo condivisibile. La partecipazione anche economica e operativa dei privati alle iniziative che si realizzano in porto è garanzia di motivazione e probabile suc-

cesso».

Parlando invece degli aspetti tecnici ed operativi per l'accesso allo scalo, l'ammiraglio Tarzia ha precisato che «ogni volta che arriva in porto una nave c'è una fase di analisi condivisa delle condizioni e del relativo rischio che conduce alla decisione in merito. In questo momento le condizioni sono stringenti soprattutto per l'incidenza del vento. Anche questo primo allargamento del tratto a 13 metri di profondità consentirà di rendere più ordinaria la manovra e di valutare ingressi nave con pescaggi superiori e capacità di carico maggiori in condizioni meteo meno vincolanti».

Anche da parte di Corrado Neri e Massimiliano Lupi non sono mancati gli elogi agli uomini chiamati ad eseguire le operazioni tecnico nautiche, in grado di sfruttare al massimo le capacità dei mezzi all'avanguardia di cui dispongono.

Informare

Nel porto di Livorno sono stati programmati nuovi lavori per facilitare l'ingresso delle portacontainer

Lo scopo è rendere più agevole il passaggio delle navi di capacità pari o superiore a 9.000 teu

Per un rilancio del settore dei container nel porto di Livorno, comparto che nella prima metà di quest'anno ha accusato un calo del -9,7% del traffico, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha presentato oggi iniziative volte a facilitare l'ingresso nello scalo di portacontainer di media capacità, superando le attuali limitazioni legate alle dimensioni del canale di accesso che - ha specificato l'ente - rappresentano un handicap non solo per lo sviluppo ma anche per il mantenimento degli attuali traffici di contenitori.

L'AdSP ha ricordato che è stato programmato da tempo l'intervento di allargamento del canale realizzando già nel 2011 la resecazione della porzione iniziale della banchina lungo la sponda lato torre del Marzocco e impegnandosi successivamente a costruire un microtunnel, opera nella quale dal prossimo anno verranno incanalate tutte quelle tubazioni che attualmente attraversano il canale impedendone l'allargamento definitivo.

I nuovi interventi presentati oggi prevedono di realizzare nel breve periodo l'allargamento del canale di accesso almeno a 90 metri della sezione navigabile alla quota di -13 metri di profondità, limitando il restringimento a 60 metri al solo tratto posto in corrispondenza dell'attraversamento degli olcodotti. È previsto che i lavori, coordinati dall'AdSP su progetto condiviso con i terminalisti, potranno essere realizzati in 60 giorni e permetteranno al porto di avere, entro l'inizio del nuovo anno, un più agevole passaggio delle navi portacontenitori con capacità di carico pari o superiore ai 9.000 teu, lunghezza pari a circa 300 metri e larghezza fino a 50 metri.

«L'opera - ha spiegato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini - verrà realizzata in cinque fasi, ed è sostanzialmente una riprofilatura di sponda fino all'attuale quota di fondo del canale (-13 metri). Il fatto che si sia riusciti a mettere in cantiere il progetto assieme agli operatori economici è la dimostrazione che a Livorno c'è la volontà di fare squadra per raggiungere in tempi ragionevoli un obiettivo condivisibile. La partecipazione anche economica e operativa dei privati alle iniziative che si realizzano in porto - ha sottolineato Corsini - è garanzia di motivazione e probabile successo».

NOTIZIE DALLA CITTÀ

LAVORI AL CANALE DEL MARZOCCO

Porto aperto alle navi larghe fino a 50 metri

I lavori
finanziati
da Tdt e
Lorenzini
sono stati
presentati
nella sede
dell'Autorità
portuale



In attesa della Darsena Europa il porto fa spazio ai giganti del mare con l'ampliamento del canale del Marzocco co-finanziato da Lorenzini e Tdt: faciliterà il transito delle navi da 9 mila teu.

■ SCARDIGLI IN CRONACA

FRONTE DEL PORTO

Le grandi navi scelgono Livorno



Stefano Corsini

■ A pagina 9



ALTIMONE il presidente della Port Authority Stefano Corsini

SVILUPPO

MSC VUOLE PUNTARE SU LIVORNO
UNA GRANDE CHANCE

FARE SISTEMA

L'IMPERATIVO DI TUTTO IL MONDO PORTUALE PER UN RILANCIO CONCRETO

FRONTE DEL PORTO



Nella foto da sinistra: Luperini, Lupi, Becce, Lorenzini, Tarzia, Corsini, Neri e Grifoni

IL FUTURO E' ADESSO

«Le grandi navi scelgono Livorno. Ma serve coraggio»

IL PORTO di ieri, quello di oggi e le speranze per quello di domani. Sono i temi trattati ieri a palazzo Rusciano, con lo schieramento dei massimi esponenti del cluster marittimo del 'sistema' presieduto dall'ingegner Stefano Corsini. Al suo fianco il contrammiraglio (Cp) Giuseppe Tarzia, direttore marittimo della Toscana e comandante del porto, così come i terminalisti Luca Becce, ad del Tdt ed Enio Lorenzini dell'omonimo terminal.

PER I SERVIZI portuali erano presenti il capo dei piloti capitano Lupi e il responsabile degli ormeggiatori Luperini, mentre il gruppo rimorchiatori Neri era rappresentato da Carrado Neri. Il porto di ieri, per i traffici continui,

è la Darsena Toscana. «Ancora efficiente nei due moderni terminal specializzati sulle opposte sponde - ha detto il presidente Corsini - ma condizionato nell'ingresso dalla 'strettoia' del canale industriale al Marzocco». Che fare allora, in attesa del porto di domani, cioè della Darsena Europa? «In primo luogo - ha affermato l'ammiraglio Tarzia - bisogna avere un 'responsabile coraggio'. E, con la massima collaborazione di tutte le componenti operative, bisogna impegnarsi a far entrare i giganti della compagnia Msc che scalano Lorenzini e sono state immesse nella linea con il sud America. Lunghe 300 e oltre metri, larghe fino a 48 metri, sono al limite: eppure dopo un'attenta serie di studi al simulatore della Msc

di Salerno, sono state fatte entrare e sono state manovrate al meglio. La prima, la Msc Vita è stato un esperimento, dopo le più piccole (ma nemmeno tanto) della serie Agatir. La seconda, la Melina, una settimana dopo la conferma, ancora più larga e impegnativa. La terza, la Msc Azov è attesa per domani; con le stesse dimensioni e solo il ponte di comando più a prua rispetto alle altre. Il pescaggio viene mantenuto a 10 metri, cioè con carico ridotto: non difficile, visto che la linea è appena partita.

MA IL TERMINAL comunque movimentato ad ogni scalo almeno 500 teu, che per ora non sono pochi. Infilare una nave da 300 metri in un 'budello' di canale che la-

scia solo pochi metri a dritta e a sinistra è un'operazione di altissima professionalità. Comprensibile che lo stesso armatore Gianluigi Aponte sia venuto apposta - toccata e fuga - per vederla con la Msc Melina. Grandi riconoscimenti dunque al capopila Mas-similiano Lupi e agli equipaggi dei modernissimi, recenti rimorchiatori Neri del cantiere Rossini. Ma adesso si marcia verso il futuro prossimo: che non è ancora la Darsena Europa - attesa per il 2022 - ma l'allargamento della strettoia. «Entro l'inizio del 2018 - ha promesso Corsini - la larghezza passerà a 90 metri. E poi l'anno dopo a 120/130 metri spostando i tubi dell'Eni. Davvero, un altro porto.

Antonio Fulvi

Pulizie nel porto, il Tar condanna l'Authority

I giudici accolgono il ricorso della Permare, annullati il bando e l'aggiudicazione alla Nuova Carletti

PORTOFERRAIO

Il tribunale amministrativo regionale ha condannato l'ex autorità portuale di Piombino e dell'Eba (ora Autorità di sistema) a pagare 3mila euro per le spese di lite oltre agli oneri di legge. Ma, soprattutto, ad annullare il bando per l'affidamento del servizio di pulizia degli specchi acquee del porto di Portoferraio, delle aree portuali e di tutti gli ambiti di proprietà dell'Autorità portuale nel comune di Portoferraio e di tutti gli atti conseguenti che hanno por-

tato fino all'aggiudicazione definitiva del servizio alla società.

I giudici amministrativi hanno infatti accolto il ricorso presentato dalla società Permare, contro l'Autorità portuale di Piombino e dell'Eba e nei confronti delle società cooperativa Ecoambiente, Nuova Carletti Srl, Servizi ecologici Integrati Toscana srl, Cooperativa sociale giovanile di lavoro, Ciclat trasporti ambiente società cooperativa. Si tratta delle società che hanno par-

ticipato alla selezione pubblica, conclusa con l'aggiudicazione definitiva alla Nuova Carletti. La ditta Permare ha impugnato il bando adottato dall'Autorità portuale il 24 marzo del 2016 e tutti gli atti conseguenti, tra cui il disciplinare di gara e tutti i provvedimenti relativi all'assegnazione del servizio. Tra i rilievi mossi dalla Permare la mancata capacità tecnica rispetto all'esecuzione del servizio, oggetto del bando, da parte delle società partecipanti. I giudici amministrativi hanno accolto il ricorso presentato dalla società Per-

mare dovendosi ritenere «che l'erronea impostazione – si legge nella sentenza del Tar – della stazione appaltante ha inficiato radicalmente la predisposizione del bando e compromesso l'esito della gara e, ciò, anche considerando come sia risultato incontestato che gli operatori che si sono collocati in posizione migliore rispetto alla ricorrente siano sprovvisti dell'esperienza nella pulizia degli specchi acquee».

La sentenza, risalente all'8 novembre scorso e pubblicata il 23 novembre scorso, rende nulli il bando di gara e l'aggiudicazione del servizio, anche se l'Autorità portuale può ancora presentare ricorso al Consiglio di Stato.

ESPRESSO/CONTRASTO



L'area portuale di Portoferraio

Adsp, Cenci (Unindustria): "Protocollo d'intesa molto positivo"

Il presidente di Civitavecchia dell'associazione di imprese sottolinea l'importanza dell'accordo di collaborazione firmato tra i porti di Ancona e Civitavecchia per l'economia dell'area



CIVITAVECCHIA - "È da giudicare in maniera molto positiva il protocollo di intesa tra le Autorità portuali di Civitavecchia e di Ancona. Si ampliano le opportunità di sviluppo per la Macro regione mediana, puntando sulla trasversalità e l'intermodalità". Lo dichiara Stefano Cenci, presidente di Unindustria Civitavecchia.

"Su questo tema – ricorda Cenci - c'è un accordo del sistema imprese sottoscritto da Unindustria con Confindustria Chieti- Pescara. Abbiamo da sempre auspicato e ci siamo fatti promotori di un'intesa in tal senso tra le due Autorità, anche alla luce degli indirizzi comunitari e della strategia di riforma del sistema portuale nazionale".

Il protocollo mira a promuovere lo sviluppo di un corridoio tra Tirreno e Adriatico, nella direttrice di collegamento tra Spagna e Balcani, in grado di dare un impulso a tutti i territori coinvolti.

"Dal punto di vista imprenditoriale - conclude Cenci -saranno favorite sia le attività port related che quelle port required".

AdSP Mar Ionio: la South Marine Gate S.r.l. presenta istanza per acquisire concessione demaniale

(FERPRESS) – Taranto, 27 NOV – “In data 24.11.2017 la Società South Marine Gate S.r.l. – costituita tra i Soci: Castiglia S.r.l., Compagnia Portuale S.r.l., Malucla S.r.l. e Quadrato Divisione Industria S.r.l. – ha prodotto apposita istanza al fine di acquisire la concessione demaniale marittima, ai sensi del comb. disp degli artt. 16 e 18 L. 84/94, per la durata di anni trenta, di una porzione di banchina ed area retrostante in località Molo Polisettoriale del Porto di Taranto”.

Lo comunica in una nota l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. “Ciò – prosegue il comunicato – al fine di recuperare la funzione portuale/logistica del Porto di Taranto per le merci destinate all’import/export, nonché al mercato interno, mediante il riavvio dell’operatività portuale consentita dagli adeguamenti infrastrutturali in corso. L’AdSP del Mar Ionio implementerà l’iter istruttorio di rito.

Informare

Nuova istanza per la gestione di una porzione del Molo Polisettoriale del porto di Taranto

È stata presentata dalla società South Marine Gate

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha reso noto che venerdì la società South Marine Gate Srl, costituita tra i soci Castiglia Srl, Compagnia Portuale Srl, Malucla Srl e Quadrato Divisione Industria Srl, ha presentato istanza al fine di acquisire la concessione demaniale marittima per la durata di trent'anni di una porzione di banchina ed area retrostante del Molo Polisettoriale del porto di Taranto.

L'ente ha specificato che l'iniziativa è volta a «recuperare la funzione portuale/logistica del porto di Taranto per le merci destinate all'import/export, nonché al mercato interno, mediante il riavvio dell'operatività portuale consentita dagli adeguamenti infrastrutturali in corso».

L'istanza segue quella presentata nei giorni scorsi dalla società consortile Southgate Europe Terminal per gestire una porzione del Molo Polisettoriale.

Chiesta concessione Molo Polisettoriale a Taranto

TARANTO - L'Autorità di Sistema portuale del Mare Ionio ha annunciato che venerdì scorso, 24 Novembre, la società South Marine Gate Srl - costituita tra i soci: Castiglia Srl, Compagnia Portuale, Malucia Srl e Quadrato Divisione Industria Srl - ha prodotto apposita istanza al fine di acquisire la concessione demaniale marittima, ai sensi del comb. disp degli artt. 16

e 18 L. 84/94, per la durata di trent'anni, di una porzione di banchina ed area retrostante in località Molo Polisettoriale del porto di Taranto.

Ciò al fine di recuperare la funzione portuale / logistica dello scalo pugliese per le merci destinate all'import/export, nonché al mercato interno, mediante il riavvio dell'operatività portuale conomila dagli adeguamenti infrastrutturali in corso.

L'AdSp del Mar Ionio implementerà l'iter istruttorio di rito, conclude la nota firmata dal presidente Sergio Proto.

Concessione demaniale a Taranto per South Marine Gate

Lo scorso 24 novembre la società South Marine Gate - costituita tra i soci Castiglia, Compagnia Portuale, Maluda e Quadrato Divisione Industria - ha prodotto l'istanza per acquisire la concessione demaniale marittima (ai sensi del comb. disp degli artt. 16 e 18 L. 84/94) per un periodo trenta anni, di una porzione di banchina e area retrostante nella località molo poliettoriale del porto di Taranto. Scopo dell'operazione? **Recuperare la funzione portuale e logistica dello scalo pugliese per la merci destinata all'import/export, nonché al mercato interno, mediante il riavvio dell'operatività portuale consentita dagli adeguamenti infrastrutturali in corso.** Ora l'AdSP del Mar Ionio implementerà l'iter istruttorio.

Porto, c'è una seconda cordata interessata al Molo polisettoriale

South Marine chiede una porzione della banchina in concessione per 30 anni

L'annuncio dell'Autorità di Sistema che ora dovrà valutare la nuova proposta dopo quella di Southgate Europe Terminal

di **Alessio PIGNATELLI**

Un'altra richiesta di concessione per il Molo Polisettoriale del porto di Taranto. L'Autorità di sistema portuale ha comunicato che è stata formalizzata l'istanza di concessione da parte della società "South Marine Gate S.r.l.". Due settimane fa, analoga domanda fu presentata dalla società consorziale "Southgate Europe Terminal" costituita dai soci Zeta System Spa e Taranto Iniziative Produttive Srl.

Ieri, quindi, seconda novità nel giro di pochi giorni. L'Autorità di sistema portuale, in una nota, ha specificato che venerdì scorso la società South Marine Gate S.r.l. - costituita tra i soci Castiglia S.r.l., Compagnia Portuale S.r.l., Maluca S.r.l. e Quadrato Divisione Industria S.r.l. - ha ufficializzato "apposita istanza al fine di acquisire la concessione demaniale marittima, ai sensi del combinato disposto degli articoli 16 e 18 della legge 84/94, per la durata di anni 30, di una porzione di banchina e area retrostante in località Molo Polisettoriale del Porto di Taranto. Ciò al fine di recuperare la funzione portuale/logistica del Porto di Taranto per le merci destinate all'import/export, nonché al mercato interno, mediante il riavvio dell'operatività portuale consentita dagli adeguamenti infrastrutturali in corso. L'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio implementerà l'iter istruttorio di rito".

Il nuovo consorzio è formato da quattro soci tra cui le ditte Castiglia e Quadrato attive anche nell'indotto Ilva per le pulizie industriali. È bene precisare quanto già anticipato dall'ente guidato da Sergio Prete. Quell'iter istruttorio di

rito, infatti, è propedeutico a una valutazione dell'offerta del consorzio. Gli uffici preposti dell'Authority dovranno vagliare la richiesta e, se ci sono le basi solide, il presidente Pre-

te convocherà il comitato di gestione portuale che con la nuova riforma Delrio si è snellito. I componenti rappresentano Comune di Taranto (Simona Coppola), Regione Puglia

(Aurelio Di Paola che è contestualmente anche assessore nella giunta Melucci) e Autorità marittima (Claudio Secondo Durante) e il comitato è presieduto dallo stesso Prete: starà a loro approfondire i termini delle due richieste di concessione già arrivate. Non solo. Se è vero che il parere dei sindacati non è più vincolante dopo la riforma portuale, c'è comunque un obbligo di sedersi anche con loro per affrontare gli eventuali nodi del piano industriale.

Se dunque da una parte c'è soddisfazione perché finalmente cominciano a muoversi le acque, dall'altra occorre attendere passi più concreti. Quel poco che è emerso finora riguarda le richieste dei due consorzi che punterebbero alla parte di banchina ammodernata da 1.200 metri. La movimentazione dei container sarebbe l'attività cardine ma ancora non ci si può sbilanciare su numeri e investimenti. Il bacino occupazionale da cui pescare sarebbe comunque quello dell'Agenzia portuale costi-

tuita per legge e formata dagli oltre 500 ex lavoratori di Tct.

Per adesso, bocche cucite dalle organizzazioni sindacali. In attesa, comunque, di valutare eventualmente i piani industriali che vanno legati a tre aspetti dirimenti: movimentazione container, anni di concessione e occupazione.

Certamente queste ultime novità annunciate dall'Autorità di sistema portuale dopo mesi di silenzio inviano un biglietto da visita implicito: la banchina è pronta, si può partire già da oggi. E, magari, questo messaggio potrà stanare anche operatori internazionali interessati con numeri più importanti a livello mondiale.

PORTO LA SOUTH MARINE GATE

Banchina c'è un'altra domanda

● Salgono a due le società che hanno avanzato richiesta all'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio per ottenere in concessione la banchina del molo polisettoriale di Taranto dove sino ai primi del 2015 ha operato la società Tct (Taranto container terminal), quest'ultima partecipata da Evergreen.

La nuova richiesta è della società «South Marine Gate» srl costituita, puntualizza l'Authority di Taranto, da Castiglia srl, Compagnia Portuale srl, Malucia srl e Quadrato Divisione Industria srl. Questa società, si specifica, «ha prodotto apposita istanza al fine di acquisire la concessione demaniale marittima per la durata di anni 30 di una porzione di banchina ed area retrostante in località molo polisettoriale del porto. Ciò - si puntualizza - al fine di recuperare la funzione portuale-logistica del porto per le merci destinate all'import-export, nonché al mercato interno, mediante il riavvio dell'operatività portuale consentita dagli adeguamenti infrastrutturali in corso». L'Autorità portuale, in relazione alla nuova istanza, annuncia che darà avvio all'iter istruttorio. E nei giorni scorsi un'altra società si è fatta avanti per ottenere in concessione dall'Authority una parte del molo polisettoriale del porto e della relativa area retrostante. Si tratta della «Southgate Europe Terminal», società consortile costituita tra i Zeta System, una spa di Matera attiva nella logistica, e «Taranto Iniziative Produttive» che è una srl. Questa società, prima a candidarsi, ha avanzato, dice l'Authority, un'istanza «al fine di acquisire la concessione demaniale marittima per la durata di anni trenta. Ciò al fine di rendere operativo un terminal multipurpose con la gestione del ciclo completo di movimentazione di merce containerizzata e merce varia. La società a chiesto l'anticipata occupazione limitatamente ad una parte della superficie oggetto della domanda di concessione».

Informazioni Marittime

Una seconda offerta per il Polisettoriale di Taranto



Si affaccia un secondo acquirente per la gestione di una parte del molo Polisettoriale del porto di Taranto. Dopo l'offerta di Southgate Europe Terminal **di due settimane fa**, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha reso noto di aver ricevuto una seconda istanza, stavolta da parte di South Marine Gate, consorzio delle società Castiglia, Compagnia Portuale, Malucla e Quadrato Divisione Industria.

L'istanza è analoga a quella di Southgate, anch'essa trentennale. È volta, informa l'autorità portuale, a «recuperare la funzione portuale/logistica del porto di Taranto per le merci destinate all'import/export, nonché al mercato interno, mediante il riavvio dell'operatività portuale consentita dagli adeguamenti infrastrutturali in corso».

Foto in alto, l'inaugurazione di una nuova banchina del molo Polisettoriale con ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti

Porto di Taranto: concessione per il Molo Polisettoriale



TARANTO – In data 24.11.2017 la Società South Marine Gate S.r.l. – costituita tra i Soci: Castiglia S.r.l., Compagnia Portuale S.r.l., Malucla S.r.l. e Quadrato Divisione Industria S.r.l. – ha prodotto apposita istanza al fine di acquisire la concessione demaniale marittima, ai sensi del comb. disp degli artt. 16 e 18 L. 84/94, per la durata di anni trenta, di una porzione di banchina ed area retrostante in località Molo Polisettoriale del Porto di Taranto.

Ciò al fine di recuperare la funzione portuale/logistica del Porto di Taranto per le merci destinate all'import/export, nonché al mercato interno, mediante il riavvio dell'operatività portuale consentita dagli adeguamenti infrastrutturali in corso. L'AdSP del Mar Ionio implementerà l'iter istruttorio di rito.

Petizione per la 16esima Autorità Portuale. Aumentano le firme

Un week end a piazza Cairoli, con Fast Confsal e Ugl impegnate nella campagna in favore della 16ma Autorità Portuale di Sistema dell' Area Integrata dello Stretto, dopo la riforma del Governo, inerente le Autorità Portuali di Sistema, che vede Messina accorpata con una compagine interregionale di porti con sede a Gioia Tauro. "E' stato un appuntamento proficuo, costruttivo e soddisfacente commentano le segreterie sindacali, che ha incrementato ulteriormente la petizione avviata lo scorso 2 agosto, arrivata alla soglia di 5600 firme e che continuerà con ulteriori appuntamenti ed iniziative". La Fast Confsal e l' Ugl vogliono ringraziare tutti i cittadini che hanno risposto attivamente, ma in particolare i deputati regionali che hanno risposto all' invito avvicinandosi al banchetto di piazza Cairoli: Amata, Antonio De Luca, Catalfamo e Genovese, i quali hanno sottoscritto il documento e mostrato di fatto il proprio interessamento e contributo nel mantenere l' impegno all' Assemblea Regionale Siciliana di salvaguardare i porti di Messina e Milazzo nel contesto dell' ambito dell' Area dello Stretto. "Abbiamo sottoscritto la petizione popolare promossa dai cittadini perché condividiamo l' esigenza di ridefinire la governance dei Porti messinesi - dice il neo deputato regionale Catalfamo -. Il decreto di Riforma del 2016 n. 169 ha rimodulato l' organizzazione portuale mettendo insieme centri portuali tra loro in competizione e con interessi diversi. La proposta di ricostruire una grande istituzione portuale tra i porti di Messina/Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria/San Giovanni è molto più vicina alle esigenze infrastrutturali della nostra provincia e di riflesso, delle città che si affacciano sullo Stretto."

Una ZES non ha confini politici



BRINDISI – In tutti i convegni dedicati alla portualità, parlare di zone economiche speciali è divenuta una moda, quasi che la riforma della portualità italiana dell'anno scorso sia già superata e centrata solo ed esclusivamente sulle Zes. Per anni si è sottolineato che il sistema portuale italiano doveva, deve e dovrà essere un tutto unico: cioè riunire tutte le autorità portuali sotto un'unica regia centrale (questa la filosofia del Ministro Delrio e del Governo Gentiloni).

Mettere i porti italiani in uno scenario promozionale di mercato – offerta unitaria – ciascuno con la propria vocazione – oggi si direbbe con le proprie funzioni portuali -. Senza competizione da parte delle AdSP all'interno della propria area marittima favorendo alcuni porti a svantaggio di altri e senza dichiarazioni di presunte funzioni portuali specifiche per alcuni scali a discapito di altri.

Lo sappiamo che alcuni porti, in un sistema portuale, sono adatti ad accogliere grandi navi portacontainer, altri adeguati al traffico ro-ro, altri alle crociere e altri ancora per le rinfuse solide e liquide. Certo è che non tutti i porti possono fare transhipment, non tutti possono essere gateway e non tutti hanno adeguati pescaggi e banchine per gli ormeggi di navi moderne e post-moderne. Come pure, grande rispetto meritano quei porti che hanno specchi acquei tali da poter gestire una polifunzionalità naturale e non costruita e attrezzati con una retroportualità funzionale.

E questi porti, per meritarsi lo stesso diritto allo sviluppo degli altri, dentro uno stesso sistema portuale, non possono aspettare anni nell'attesa di vedere sviluppare piccoli approdi a livello di porti. Ora, istituire zone economiche speciali (Zes) che coinvolgono i territori dei porti, può sicuramente essere uno strumento di politica industriale per lo sviluppo economico della portualità; come? Occorre prima di tutto implementare il tessuto produttivo della regione che gravita su quel determinato porto; poi occorre una politica di agevolazioni doganali, fiscali e finanziarie per attirare l'attenzione delle grandi multinazionali manifatturiere e non che, situandosi in prossimità degli scali portuali, intendono abbattere i tempi di transito di merci e materie prime. L'importante è condividere una strategia politica chiara sia da parte della Regione e sia del Governo, per consentire all'Autorità di Sistema Portuale di operare con un orizzonte di gestione chiaro nei confronti delle aziende di spedizioni marittime e quelle della logistica. Sostanzialmente, in una retroportualità, interessata dallo strumento industriale della Zes, non si può includere territori a "macchia di leopardo" interessati da aziende con programmi di sviluppo superati, in cerca solo di sostegni economici da parte di Enti locali, regionali, nazionali e dell'UE; ma aziende solide sul mercato e con una seria progettualità industriale, da permettere uno sviluppo economico sostenibile per quel territorio, servito da quel porto.

Sicuramente non basta un decreto istitutivo di una Zes per risolvere tutti i problemi economico-occupazionali di quel porto con la sua retroportualità grande o piccola che sia. Bisogna sfuggire da una campagna elettorale, come quella già in atto, in cui vari rappresentanti politici rivendicano per il loro collegio una partecipazione territoriale alla Zes. Una Zes deve e dovrà essere promossa tra le business community internazionali e per non vanificare questo strumento di sviluppo industriale, occorre chiarezza e trasparenza nella progettualità territoriale.

Abele Carruezzo

Nuovo quotidiano di Puglia

ZES

Si presenta l'intesa col Banco di Napoli

● E proprio per cercare di rilanciare il territorio jonico, uscito a pezzi dall'ultima rilevazione del Sole24Ore che colloca Taranto e la sua provincia al penultimo posto tra i 110 capoluoghi italiani, si spera nell'aiuto rappresentato dall'istituzione della Zes, acronimo che sta per Zona Economica speciale.

A questo riguardo oggi, alle ore 9.30 presso la Sala Convegni della Cittadella delle Imprese in viale Virgilio 152, sarà presentato l'Accordo tra il Banco di Napoli e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio, di cui abbiamo dato notizia la settimana scorsa. Vero è che si attende ancora che il Governo metta mano ai decreti attuativi per le Zes italiane: nella sua ultima visita a Taranto, comunque, il ministro De Vincenti ha annunciato che si tratta di attendere solo pochi giorni.

ZES - Zone Economiche Speciali: Nuove opportunità per il territorio



TARANTO – La presentazione dell'Accordo tra Banco di Napoli e Autorità Di Sistema Portuale del Mar Ionio sulle ZES si svolgerà martedì 28 novembre 2017, ore 9.30 presso la Camera di Commercio di Taranto, Sala Convegni Cittadella delle Imprese – viale Virgilio 152, Taranto.

Il programma prevede:

9.00 Registrazione partecipanti

9.30 Apertura lavori

Luigi Sportelli, Presidente CCLIAA di Taranto

Rinaldo Melucci, Sindaco di Taranto

Vincenzo Cesario, Presidente Confindustria Taranto

Presentazione contenuti dell'Accordo

Francesco Guido, Direttore Generale Banco di Napoli e Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia Intesa Sanpaolo

Sergio Prete, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Il ruolo delle ZES per la crescita del territorio

Alessandro Panaro, Responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" SRM L'offerta di prodotti e servizi per lo sviluppo del settore

Gianluigi Venturini, Direttore Commerciale Imprese Campania, Basilicata, Calabria e Puglia Intesa Sanpaolo
Dibattito e Conclusioni

Il sogno di Bucci “Centomila genovesi in più”

Il sindaco alla vigilia degli Stati Generali
“Se tornano le aziende nuovi posti di lavoro”

MASSIMO MINELLA

La sindrome di Genova? Quella che ancora la tiene inchiodata? Marco Bucci la riassume alla fine di una lunga conversazione nel suo ufficio al sesto piano con vista sulla città con una parola e un numero, “Catch 22” (dall’omonimo romanzo di Joseph Heller, “Comma 22”), fra i mille paradossi che emanano appunto da quel “Catch 22” Bucci rimanda agli irrisolti dilemmi del tipo “prima l’uovo o la gallina?”. Insomma, un continuo rinviare decisioni che andrebbero invece prese, un infinito dibattito su ciò che è importante, ciò

che non lo era prima e lo è ora, ciò che non è ancora ma lo sarà. Anche per questo, Bucci ha voluto gli Stati Generali, raccogliendo le sollecitazioni del segretario della Camera del Lavoro Ivano Bosco che a *Repubblica*, lo scorso anno, li aveva chiesti senza ottenere risposta e che quest’anno è tornato alla carica. Saranno proprio gli Stati Generali dell’Economia l’occasione per mettere a punto un piano di crescita che fermi la discesa di abitanti e imprese, renda la città più vicina ai centri del Nord Ovest e individui nuovi filoni di sviluppo.

pagina III

Marco Bucci
“Negli Stati Generali
il mio piano per Genova
centomila abitanti in più
e 15 nuove aziende in città”

→ Segue dalla prima di cronaca

MASSIMO MINELLA

La riflessione di Bucci tiene anche conto della classifica che il Sole 24 Ore ha appena pubblicato sulla qualità della vita e che ha visto scivolare Genova alla 45esima posizione. «Ho visto che al primo posto c’è Belluno – spiega – Ma non credo che Genova sia inferiore. Il fatto è che bisogna intendersi sul concetto e non fermarsi alle somme di questi studi».

Quindi è segno che va tutto bene a Genova, sindaco Bucci?
«Ma no, ci mancherebbe e poi se in queste classifiche si tiene conto delle difficoltà a trovare lavoro, allora si possono anche perdere posizioni. Ed è per questo che ho convocato per mercoledì (domani n.dr.) gli Stati Generali al Ducale, perché sono un modo muovere la città verso quella che mi piace chiamare una “nuova Genova”, quella che in un arco di dieci anni sarà in grado di recuperare centomila abitanti».

E come pensa di farlo?

«Creando nuovi posti di lavoro. Se si crea nuovo lavoro la gente arriva da fuori o non se ne va. Anticipo la sua domanda: e come si creano?»

Appunto.

«Portando a Genova investitori disponibili a creare nuova impresa. Si può fare se riusciamo a rendere Genova connessa. Se riusciamo ad aprirla per far venire qui gli investitori, proponendo i nostri settori di punta, porto e logistica, turismo, hi tech».

Sono settori noti da tempo...

«Certo, ma si tratta di capire come riusciamo a crescere facendo leva proprio su di essi. I margini in ambito portuale e nell'alta

tecnologia sono enormi, ma anche il turismo può spingerci in alto, soprattutto se allarghiamo il ragionamento alla cultura, al turismo paesaggistico e artistico. Il lavoro che svolge il nostro ufficio di marketing territoriale, che mi suggeriscono di chiamare di Promozione della città, da questo punto di vista è fondamentale».

Restiamo agli investitori da portare a Genova. Come si potrebbe?

«Innanzitutto con infrastrutture efficienti e poi rendendo meno complessa la vita a chi decide di investire qui. Voglio un Comune che sia un facilitatore per le imprese, che sappia mettere in campo capacità tecniche e amministrativa, far leva sui valori aggiunti della città. Lo sa che rispetto a Milano il costo del lavoro qui è più basso del 15%? E che immobili e affitti costano meno di un terzo? Ecco perché allora deve entrare in campo un'amministrazione che aiuti, che dev'essere "comfortable", come si dice in italiano? Che affianchi e sostenga chi vuole investire qui».

Ha già raggiunto qualche risultato?

«È un lavoro che abbiamo iniziato da tempo e infatti abbiamo già individuato quindici aziende pronte a insediarsi. La prima la annunceremo nei prossimi giorni. Avremo modo di parlarne agli Stati Generali».

Ma basta un giorno, sindaco, per tutto questo?

«Intanto mi lasci dire che tutti i soggetti che parteciperanno all'incontro hanno elaborato contributi messi a punto in

settimane di lavoro. Anche noi abbiamo fatto un buon lavoro preparatorio. Acquisiremo tutti i contributi in un documento di sintesi che renderemo pubblico e daremo vita a una cabina di regia che in sia in grado di monitorare tutti i progetti, dando continue risposte al territorio. Penso a un controllo ogni sei mesi, con un ragionamento pubblico, per vedere cosa è andato avanti e cosa è rimasto fermo. Ci metteremo qualcuno a capo di questa cabina di regia, ma non mi dica chi, vedremo».

Diceva di grandi opportunità per porto, turismo e hi tech. Vogliamo parlarne?

«Sì, penso a un porto che nell'arco di pochi anni può arrivare a cinque milioni di container. E lo dico riflettendo su Calata Bettolo e gli altri terminali a Sampierdarena e sul V.le. Certo, servono le infrastrutture, come dicevo prima, il secondo binario a Pra', i tombamenti nel porto vecchio e ovviamente il terzo valico, che arriverà fra alla fine del 2021. E poi bisogna battersi perché alle spalle del porto possa nascere un retroporto adeguato, un'area in cui dare valore aggiunto alla merce che viene lavorata e mandata a destinazione».

Dove potrebbe sorgere?

«In Valpolcevera, ci sono già le aree disponibili, subito alle spalle del porto. Muovere un container vale 400 euro, lavorando in un retroporto 2.000».

E il turismo? Quello già cresce.

«Sì, i dati sono buoni, siamo attorno all'8%, ma non sono ancora soddisfatto, non parliamo ancora con i grandi tour operator. Andiamo bene con le crociere, ma

serve una strategia per far entrare Genova nei pacchetti turistici internazionali, americani, asiatici, come per le Cinque Terre».

L'hi tech è anch'esso un filone consolidato. Come si può valorizzare ulteriormente?

«Abbiamo dei punti di forza naturali, Itt, Erzelli, l'università. Manca però un campus».

Scusi, e gli Erzelli?

«Sì, lì c'è, ma lo parlo di un campus in cui possano andare a vivere studenti e famiglie. Lo sa che spesso i 700 dell'Itt non scendono da Morego?»

E dove andrebbe costruito questo campus?

«Costruito? No, ci mancherebbe, niente da costruire. Abbiamo il centro storico, luogo ideale in cui trovare spazio per i ricercatori e le loro famiglie, e questo darebbe un contributo positivo al territorio. A ponente deve nascere un Parco scientifico diffuso, che unisce Erzelli alle aziende che non sono sulla collina, con Ansaldo Energia e Abh, un great gate su tutto il territorio».

Ci sono però problemi su questo versante, Ericsson, Abb...

«Nelle multinazionali è ciclico un cammino di crescita e ristrutturazione. Per questo è necessario avere una massa critica di aziende, per poter assorbire eccedenze di altre aziende».

Resta la sfida di Genova connessa...

«Si può fare, non c'è motivo di isolarci. Ho parlato con i vertici di Cassa Depositi e Prestiti, un treno Genova-Milano in 45 minuti, possibile con il terzo valico e gli interventi da Tortona al capoluogo lombardo, cambierebbe il volto della città e farebbe recuperare quel 20% di valore degli immobili che abbiamo perso e che corrispondono a 100 miliardi. Milano diventerebbe arca industriale di Genova, così non mi dicono più che Genova sarà sobborgo di Milano (*ride*). Già oggi un treno da Principe a Rogoredo senza fermate potrebbe arrivare in un'ora e 10».

Ma le Ferrovie dicono che ci devono essere le persone sopra quel treno e che il rischio è che invece viaggi vuoto o comunque con un coefficiente di riempimento non tale da giustificare il servizio.

«Ecco il comma 22, non metto il treno perché poi non ci vanno le persone... Proviamo a cambiare».

© RASSEGNA STAMPA

I numeri

Le strategie di sviluppo all'assise di Palazzo Ducale

48

Nella classifica sulla qualità della vita,

Genova occupa la posizione 48: "Un dato che non condivido"

3

Sono tre i filoni "macro" per tornare a

crescere: porto e logistica, turismo e hi tech

-15

A Genova il costo del lavoro è inferiore

rispetto a quello di Milano del 15 per cento

2.000

Serve un retroporto in Valpolcevera: il

valore aggiunto per ogni container sarebbe di 2000 euro

-segue



Il sindaco Marco Bucci

“

Il porto non può soltanto essere movimentazione di container, bisogna dare valore aggiunto alle lavorazioni, per questo è necessario un retroporto in Valpolcevera

”

Informazioni Marittime

Alla scoperta della "Lanterna" di Genova



di **Flavio Scopinich** - DL News

Ho avuto l'opportunità di visitare la **"Lanterna" di Genova**, una visita, che ha coronato un desiderio che coltivavo fin dalla nascita, ma che pur abitando a Genova, non ero mai riuscito a soddisfare. La **"Lanterna"**, è il faro medioevale più antico del mondo, dopo la **"Torre de Hercules"** a La Coruña In Spagna (che risale al II° Secolo d.C.); un faro, che con il trascorrere del tempo, ha sempre caratterizzato e marcato indelebilmente il paesaggio genovese. La sua struttura a doppia torre, nella cui parte inferiore spicca la Croce di San Giorgio (stemma che i Genovesi hanno conservato anche dopo le Crociate), è stata costruita intorno al 1500; la sua ardita alta struttura (fino al 1902 era il faro più alto del mondo), collocata sulla estremità del colle di San Benigno, abbinata alla sua età, l'hanno di fatto promossa quale simbolo internazionale di Genova.

Pensandoci bene, il fatto che il simbolo di Genova sia un faro, rientra forse nello spirito più vero, recondito e marittimo della città e dei suoi abitanti; fatto che evidenzia le sue peculiarità, quali le attività commerciali e mercantili, che questa antica torre, possiede tutt'oggi, avendo precise funzioni pratiche ed intimamente legate ai traffici marittimi, che convergono su Genova. Una costruzione funzionale, che assurge a monumento, capace di ricordare perennemente la potenza della Repubblica di Genova e le sue capacità imprenditoriali, la cui attività marittima nei secoli, ne resero una Repubblica, temuta e rispettata [...]

Il faro è stato costruito su di uno scoglio (una volta separato dalla terra ferma), situato nella parte bassa e meridionale del colle di San Benigno; uno scoglio alto ben 40 metri, aggiungendo al quale i 77 (m.) dell'altezza della Lanterna, la sommità del faro, si ritrova a ben 117 (m.) s.l.m. e la potenza dei 1000 (Watt) della lampada, sono capaci di produrre una luminosità pari a 71920 (candele), luminosità, che consente di vedere i segnali luminosi della lanterna, ad oltre 50 (Km.) di distanza.

La lanterna, è circondata da bastioni e mura che costituivano le fortificazioni del suo sistema difensivo; all'interno del quale è stato allestito il Museo della Lanterna, ospitato in 7 sale; le 4 sale dei fucilieri, collegate da una galleria in pietra alle 3 sale dei cannoni. Per chi facesse la passeggiata a piedi, accanto alle fortificazioni è stato realizzato un Parco Urbano che sale fino alla sommità delle fortificazioni, in alto delle quali, si può godere il pittoresco panorama della città.

Dopo avere piacevolmente costeggiato l'esterno delle mura difensive della Lanterna, si arriva alla porta di accesso del Museo della Lanterna. Accesso, che avviene attraverso una porta ricavata nelle mura, protetta da una inferriata metallica, passata la quale, si entra nella prima delle 4 sale dei fucilieri. Anticamente, le 4 sale dei fucilieri, erano occupate dai fucilieri, che potevano così mantenere sotto tiro le persone che entravano in Genova, attraverso la **"Porta della Lanterna"**. Attualmente queste sale, vengono utilizzate per mostrare filmati ed esporre pannelli che testimoniano: storia, cultura e tradizioni genovesi.

- segue

Entrata Museo Stanza Fucilieri Galleria di collegamento in pietra

Un classico esempio delle testimonianze che si possono trovare, è rappresentato dalla riproduzione del: "Grande Panorama di Genova" realizzato dal pittore PARKE (1790 – 1835), riproduzione di uno sviluppo pittorico a cilindro che consente (unendo i due lembi opposti), di avere una veduta a 360°, una tecnica pittorica, abbastanza in voga nel 1800; dove il bordo destro (che rappresenta Capo Mele), deve essere unito al bordo sinistro dove è rappresentata il proseguo della riviera di ponente.

Veduta a 360° di Genova rappresentata nella riproduzione del quadro del pittore Parke

Passato il tunnel di pietra, si arriva alla prima delle 3 "sale dei cannoni". Sale da cui (nei tempi passati), i cannoni della guarnigione, controllavano la strada sottostante, via di comunicazione che veniva utilizzata per trasportare le merci in città attraverso la "Porta Nuova". All'interno delle sale sono esposte interessanti attrezzature dei fari e di vari moderni sistemi di segnalazione per le navi [...]

Panorama della città dall'alto

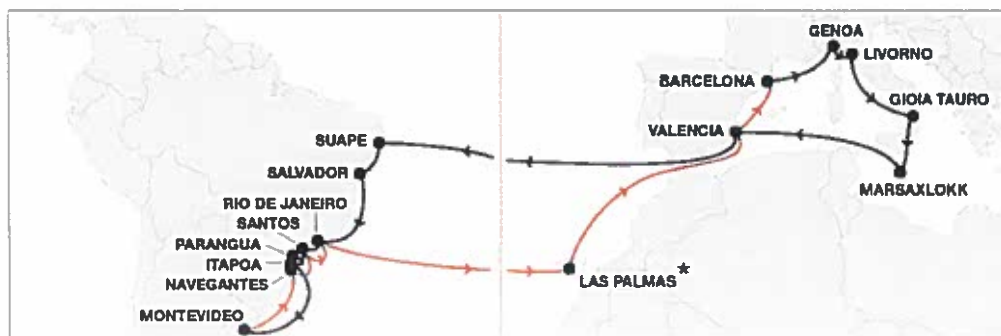
La vista sulla città, che si gode dal terrazzo dell'ultimo piano della lanterna, è a dir poco speciale, e compensa ampiamente per le forze spese per la salita lungo le ripide scale interne alle due torri. Sia il porto antico, che la ruota panoramica (che risulta essere in linea con il "Bigo") appaiono in tutto il loro splendore.

Veduta generale del Porto Antico Ruota Panoramica allineata con il "Bigo"

All'interno della terrazza, ci sono le 2 ultime rampe di scale che portano al gruppo ottico rotante dove il trasparente caleidoscopio costituito dai prismi circolari delle lenti di FRESNEL, concentra la luce verso l'orizzonte a segnalare alle navi la posizione di Genova; mentre il cielo grigio, nella direzione del sole al tramonto, assume un colore rosso-fuoco, un colore beneaugurale ricordando il proverbio: "Rosso di sera, Bel tempo si spera!".

Informazioni Marittime

Hapag LLOYD inserisce Livorno nel servizio MSE



Hapag-Lloyd **annuncia** di aver inserito scali diretti al porto di Livorno nell'ambito del servizio **MSE**, che collega il Mediterraneo con la costa orientale del Sud America, linea dalla quale sono state cancellate temporaneamente le toccate al porto francese di Marsiglia Fos. La compagnia tedesca ha precisato che il collegamento con i mercati della Francia meridionale continuerà ad essere offerto attraverso il trasbordo dei carichi diretti o provenienti da Fos realizzato nel porto di Genova.

La nuova rotazione del servizio MSE prevede scali ai porti di **Barcellona, Genova, Livorno, Gioia Tauro, Marsaxlokk, Valencia, Suape, Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Itapoa, Montevideo, Navegantes, Santos, Rio de Janeiro, Las Palmas, Valencia, Barcellona.**

Informare

Hapag-Lloyd ha inserito scali diretti al porto di Livorno nel servizio MSE

Cancellate temporaneamente le toccate a Mursiglia Fos, scalo servito con trasbordi via Genova

La compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd ha inserito scali diretti al porto di Livorno nell'ambito del servizio MSE, che collega il Mediterraneo con la costa orientale del Sud America, linea dalla quale sono stati nel contempo cancellate temporaneamente le toccate al porto francese di Marsiglia Fos. La compagnia ha precisato che il collegamento con i mercati della Francia meridionale continuerà ad essere offerto attraverso il trasbordo dei carichi diretti o provenienti da l'os realizzato nel porto di Genova.

La nuova rotazione del servizio MSE effettua scali ai porti di Barcellona, Genova, Livorno, Gioia Tauro, Marsaxlokk, Valencia, Suape, Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Itapoa, Montevideo, Navegantes, Santos, Rio de Janeiro, Las Palmas, Valencia, Barcellona.

ECONOMIA E TERRITORI

IL CASO DELLA PROVINCIA DI FOGGIA

UN'ATTRATTIVITÀ DA SEGNALARE

«Quasi passato nel silenzio l'arrivo di un altro gruppo di rilievo internazionale nell'apparato manifatturiero e di produzione energetica»

UNA VISIONE SUL FUTURO

«La Capitanata ha potenzialità per espandere le presenze nei comparti agroalimentare meccanico e dell'indotto turistico»

La Parmalat ha scelto Manfredonia

Prende il controllo di Silac, ditta che trasforma i prodotti di allevamenti del Foggiano

di FEDERICO PIRRO

L'operazione è passata sotto silenzio presso la gran parte dell'opinione pubblica, ma ha visto l'arrivo di un'altra multinazionale nel sistema produttivo pugliese: il Gruppo Parmalat, controllato dai francesi di Lactalis, ha acquistato il controllo dell'azienda lattiero-casearia Silac di Manfredonia, una rinomata impresa del comparto, sorta nel 1979 e ormai affermata da molti anni anche sul mercato regionale che trasforma materia prima di selezionati allevamenti del Foggiano. Ma nonostante il suo ingresso in un player di livello mondiale, l'industria di Manfredonia conserverà il suo marchio molto apprezzato sul mercato di riferimento, come è accaduto in passato alla Sali Lattici Perla di Gioia del Colle nel Barese, acquistata dalla Granarolo.

La provincia di Foggia ha mostrato così ancora una volta di saper attrarre nel suo apparato manifatturiero e di produzione energetica un altro gruppo di rilievo internazionale. Nell'area del capoluogo e nell'intera Capitanata, pur non essendo mancata nell'ultimo decennio diverse criticità settoriali e aziendali con perdite di occupazione elevate, il meccanismo di produzione industriale ha conosciuto però anche nuovi insediamenti di rilievo o di pieno rilancio di siti preesistenti. Fra gli impianti maggiori dell'agroalimentare si segnala quello del più grande conservificio di pomodoro d'Europa, con quasi 1.000 occupati stagionali, inaugurato nel 2009 dalla salernitana Ark e poi rilevato dall'inglese Princeps, controllata a sua volta dalla multinazionale nipponica Mitsubishi. Alla conservazione del pomodoro - che utilizza barattoli fabbricati nello stesso sito - la Princeps, leader nel Regno Unito del packaging, ha aggiunto quella dei legumi con nuova occupazione. A tale stabilimento si affianca il conservificio dei produttori locali della Futuragri, di dimensioni però più contenute.

Fra le fabbriche preesistenti invece, il cui insediamento risale all'inizio e alla metà degli anni '70 del secolo scorso, una forte ripresa hanno conosciuto le imponenti fabbriche meccaniche della PPT-CNH (ex Sofim) con quasi 2.000 addetti. Tre impianti manifatturieri di



IL PRESENTE E IL FUTURO
A sinistra lo stabilimento Silac, impresa del Foggiano che trasforma prodotti della filiera agroalimentare dello stesso territorio ed è passata sotto il controllo della multinazionale Parmalat. A destra il porto di Manfredonia, che si trova in una zona nodale tra i poli industriali di Molise meridionale, Campania Iripla e i poli di Avellino e Benevento - e la Basilicata nord orientale col polo del Melfese



agricole più ricche d'Italia, almeno per produzioni di base come grano duro, uva da vino, olive, latte e ortaggi - ospitano impianti di trasformazione che valorizzano quelle derrate. A Frignano nel Basso Tavoliere, fra le zone più fertili della Puglia, impiantato negli scorsi decenni da vasti investimenti Iripla, spiccano le industrie conserviere di medie dimensioni Ipo-sea, Masele, Fattoria Valentini, Iaculli, Oliva Coop Bella che trattano olive da tavola, ortaggi e legumi e la Deia-De Sortis Industrie semoliere. Le maggiori di tali imprese esportano su diversi mercati esteri e qualcuno lavora anche per altri marchi. A Manfredonia produce nel settore agroalimentare un'industria di rilievo come la Olearia Clemente.

Ad Aversa Satriano negli ultimi anni si è affermata la Floridella, azienda leader nella produzione di pomodori e altri vegetali essiccati.

Opera con successo ormai da tempo anche la Cudicchio di San Paolo Civitate con prodotti lattiero-caseari e oliati.

Sono ormai rinomate le industrie enologiche locali, in grado di collocare mediamente sul mercato nazionale e su alcuni mercati esteri poco più di 15 milioni di bottiglie all'anno - fra le quali si segnalano:

Antica Enotria a Cerignola, (100mila bottiglie); Torre Quarto a Cerignola, (50mila bottiglie); Alberto Longo a Lucera, (250mila bottiglie); Cantina Svevo a Lucera, (1 milione di bottiglie); Franco Ladogana a Orta Nova, (300mila bottiglie); Cantina Tassano a San Paolo Civitate, (50mila bottiglie); Cantina Ariano a San Severo, (50mila bottiglie); Cantina Terre Pedicellate a San Severo, (55mila bottiglie); D'Alfonso del Sorbo, a San Severo, (600mila bottiglie); d'Arace a San Severo, (70mila bottiglie); L'Antica Cantina, Cantina Sociale Cooperativa a San Severo (3 milioni di bottiglie); Tenuta Coppadoro, a San Severo, (800mila bottiglie); Cantina Apulia, a Stornarella, (1 milione e 100mila bottiglie annui); Primis a Stornarella, (150mila bottiglie annui); Società cooperativa agricola Furone, a Torremaggiore, (6 milioni di bottiglie); Casaltrinità a Trinitapoli, (100mila bottiglie).

UN EXPORT CONTENUTO MA CON RILEVANTI POTENZIALITÀ, PRIMA NELLA MECCANICA, LEGNO-MOBILIO, ESTRATTIVO E NEI MATERIALI PER L'EDILIZIA. Nel 2011 la provincia ha esportato merci per 767,7 milioni di euro, in aumento del 5,1% rispetto al 740 del 2010 - a fronte di una flessione della Puglia del 2,2% collocandosi così al 4° posto dopo Bari, Taranto e Brindisi. Al contempo la Capitanata presenta una bilancia commerciale attiva, avendo importato lo scorso anno merci per 578 milioni. Piccole e in qualche caso medie industrie meccaniche sono presenti ad Apricena (F.A. Seratelli) e a Lucera (Trasflopp per la lavorazione della vergella). Nel comparto del legno-mobilio a San Severo sono in produzione la Delle (cucine

compositi) e la Mobidevi, affiancate da altre imprese di minori dimensioni, mentre nel settore dei materiali per l'edilizia a Lucera - ora sono ancora attive alcune cave di argilla - e in esercizio il Interificio Meridionale. Altre zone di rilievo dell'industria provinciale è il comprensorio costruttivo di Apricena Puppo Impresaria ai piedi del Gargano, primo in Puglia per giacimenti sismali e uno dei più vasti d'Italia, con materiali liti destinati in prevalenza all'esportazione, dopo prime lavorazioni in alcune importanti segherie locali. Apprezzabile in proposito è l'attività del Consorzio Pietra di Apricena.

IL DOPO INDUSTRIA PESANTE. A Manfredonia-Monte S. Angelo-Mattinata - territorio in cui, disamata l'Enichem, venne promosso dal 1° Giovanni Prati il concentrato d'area che aveva

contribuito a reindustrializzare, nel corso degli anni molte fabbriche, insediatesi fra la fine degli anni '50 e l'inizio del successivo decennio, hanno chiuso i battenti, travolte dalla crisi. Anche la Sangalli Vetro Manfredonia con la Sangalli Vetro Satinato e la Sangalli Vetro Magnetron - la più importante fra gli stabilimenti localizzati a suo tempo grazie alle provvidenze del contratto d'area è ormai ferma da quasi tre anni per fallimento, attende un compratore che ne rilevi il ramo d'azienda. Al momento non mancano le dichiarazioni di interesse al vaglio degli organi della procedura.

IL COMPARTO DELL'ENERGIA: GENERAZIONE DA COMBUSTIBILI FOSSILI E DA FONTI RINNOVABILI. Nel comparto delle rinnovabili la Capitanata vanta un primato nazionale, essendo la provincia con la più elevata concentrazione d'Italia di impianti eolici, mentre le due centrali a turbogas dell'Edison a Candela (330 Mw) e della Eni Plus a San Severo (400 Mw), entrate in esercizio nell'ultimo decennio, arricchiscono la capacità di generazione insediata localmente.

GLI ALTRI COMPARTI. Anche l'edilizia è sviluppata in provincia, fra gli operatori del settore applicano le imprese di Michele Perrone o dell'Ing. Gianni Rotica, attuale Presidente della Confindustria di Foggia. Nella logistica si è affermata la Lotras, divenuta una delle maggiori imprese meridionali del trasporto merci su ferrovia, che gestisce un vasto terminal multimodale nell'area del capoluogo, di cui è previsto l'ampliamento con un investimento di 40 milioni, e che sta per avviare l'esercizio di un altro suo terminal a Villa Selva vicino Forlì. Sul territorio inoltre sono attive da anni l'Aldisania per collegamenti elicotteristici con le Tremilì e le Ferrovie del Gargano, impresa privata di trasporto su ferro e su gomma tra le più di-

namiche dell'Italia meridionale. Un ruolo significativo svolge in Capitanata, ma al servizio di un bacino di utenza più ampio, il DARE. Disretto agroalimentare guidato dall'Ateneo foggiano e che vede università di ricerca e soggetti istituzionali e imprenditoriali, impegnato a ricercare d'avanguardia nel comparto agroalimentare che potrebbero generare nuovi investimenti nel settore.

LO SCALO PORTUALE DI MANFREDONIA: PROBLEMI E PROSPETTIVE. Questo porto, nonostante la sua rilevanza infrastrutturale, è tuttora sottovalutato ma - con gli opportuni e indifferibili adeguamenti funzionali e con l'insediamento nella rete degli scali gestiti dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale - potrebbe divenire una struttura a supporto di un bacino produttivo che abbraccia

Capitanata, Molise meridionale, Campania Iripla e i suoi poli industriali di Avellino (Pianofalco e Valle dell'Ufina), Benevento, e la Basilicata nord orientale con il vasto polo industriale del Melfese. È interessante osservare peraltro che a Termoli in Molise, Avellino in Iripla, Melfi in Basilicata, e a Foggia e Bari sono in esercizio 5 grandi stabilimenti del Gruppo FCA-Plat Chrysler Automobiles, uno di assemblaggio di Jeep Renegade, AnnX e Grande Punto come quello di S. Nicola di Melfi e gli altri produttori di componentistica, ovvero 3 di motori (Termoli, Avellino e Foggia) ed uno, quello di Bari della Magneti Marelli, di altri apparati per l'automobile.

L'area industriale di Foggia, pertanto, per la sua posizione geografica baricentrica fra i poli industriali appena richiamati, potrebbe anche sviluppare in un arco temporale di medio periodo una o più filiere di attività indotte nel comparto automotive al servizio di più stabilimenti del settore che risultano vicini territorialmente. In realtà già nella supply chain dell'ex Sofim opera il Gruppo locale Manta come fornitore di trattamenti protettivi per i motori costruiti nel grande sito dauno, ma lo stesso Gruppo Manta è attivo anche nelle subforniture aeronautiche.

La Capitanata perciò, pur essendo già da lungo tempo un'area di rilievo dell'industria pugliese, presenta notevoli potenzialità per contribuire a una sua ulteriore espansione di lungo periodo nei comparti agroalimentari, meccanici e dell'indotto turistico. Confindustria e Consorzio Asit, operando in stretta sinergia al accingono nei prossimi mesi a varare ambiziosi programmi di sviluppo di territori ed aziende. Le condizioni geografiche, infrastrutturali e imprenditoriali alla base di tali disegni sono tutte presenti in Capitanata e attendono solo di essere ulteriormente valorizzate, anche attraendo altri grandi gruppi provenienti dall'Italia e dall'estero.

*Univas di Bari

ECCELLENZE DAUNE

Il più grande conservificio di pomodoro d'Europa: quasi mille occupati stagionali

Puella per numero di occupati, dopo Ulla e la Tedi-Dosch con il Cvi di Bari, che lo scorso anno ha prodotto 320.000 motori diesel veloci in parte destinati ad equipaggiare i veicoli commerciali leggeri della Sevel in Val di Sangro - e quella della Leonardo Division Infrastrutture, con poco più di 900 occupati, centro di efficienza del Gruppo per lavorazioni in fibre di carbonio, ove si costruiscono fra l'altro gli stabilizzatori di rotta del 787 Dreamliner della Boeing, due sezioni della cui fusoliera vengono prodotte, com'è noto, nell'altro grande impianto della stessa società a Grottole (Ta).

Ma l'apparato industriale localizzato in misura prevalente nell'agglomerato dell'Incoronata che costituisce il perno territoriale del Consorzio Asit - vanta anche altre presenze di rilievo come il grande pastificio della Barilla, la fabbrica di quadri elettrici della ravenne Tezi, l'impianto produttore di tonno in scatola (marchio Tonno Insuperabile), la Priti Sede Sud, la Lecaboch e la Winkelmann mineraria.

All'esterno dell'agglomerato del Consorzio Asit, ma all'interno della città, operano da decenni l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato con 300 unità, rilanciato negli ultimi anni, le imponenti Officine Riparazioni della Ferrovia dello Stato, anch'esse con 300 addetti e potenziate con un recente investimento, e lo storico justifin con annesso molino del gruppo locale Tamma, rilevato e rilanciato dal Gruppo Sati. Sempre su Foggia produce il moderno biscottificio industriale della D'Omo (marchio Domo), presenti in provincia anche allevamenti di epole campese della Amadori. Fra Torremaggiore e Casalnuovo Monterotaro e in esercizio il Molino De Vita.

LE REALTÀ INDUSTRIALI NEL FOGGIANO

Ma anche altri centri della Capitanata - che geograficamente e storicamente è una delle aree

Informare

Yang Ming, portato a termine l'aumento di capitale

La quota di capitale detenuta dal governo di Taipei è salita al 38,23%

La società armatoriale taiwanese Yang Ming ha portato a termine l'aumento di capitale attuato con l'emissione di 500 milioni di nuove azioni del prezzo unitario di 12 dollari di Taiwan, per un totale di sei miliardi di dollari di Taiwan (200 milioni di dollari USA).

Ricordando di aver avviato lo scorso settembre l'offerta rivolta agli attuali azionisti della compagnia e al pubblico, incluse compagnie assicurative e società di trasporto e movimentazione dei container, Yang Ming ha evidenziato che la notevole risposta all'offerta dimostra che le imprese private sono ottimiste circa il futuro del mercato.

Inoltre Yang Ming ha specificato che a conclusione dell'offerta la quota di capitale della compagnia che fa capo al governo di Taipei attraverso il Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni (MOTC), il National Development Fund, Executive Yuan (NDFEY) e la Taiwan International Ports Corporation (TIPC) è salita al 38,23% (al 31 dicembre scorso era pari al 33,31%).

«Obor, l'Italia adesso può contare di più»

Genova - «Questa volta, possiamo dire che ha vinto la squadra». Umberto Masucci, presidente nazionale del Propeller Club in Italia, la scorsa settimana ha guidato una delegazione di 32 rappresentanti della portualità italiana all'Asian Logistic & Maritime Conference e alla Hong Kong Maritime Week, in una densa tre giorni di accordi e incontri con le autorità tra l'ex colonia britannica e Shenzhen, il terzo porto contenitori più grande del mondo. La missione è organizzata assieme all'associazione Italia-Hong Kong, Invest Hong Kong e Hktdc e con il supporto di Omlog e Banchemo Costa: «Questo viaggio - dice Masucci - ha avuto un forte valore strategico, perché rappresenta un vero e proprio road show della nuova portualità italiana a un anno di distanza dalla entrata in vigore della riforma portuale».

Ma perché mai una norma italiana può risultare interessante in un contesto internazionale?
«Perché ci ha aiutati ad attirare l'attenzione sui nostri porti: abbiamo dato l'immagine di un sistema rinnovato, ed eravamo una delle delegazioni più grandi. È servito, perché inevitabile è arrivata anche la solita domanda sui porti italiani afflitti dagli scioperi: e noi sappiamo che sulle nostre banchine non si registra uno sciopero da almeno 10 anni».

Si sarà parlato anche dell'iniziativa One Belt One Road.

«Anche in questo caso ha avuto senso parlare della nuova legge. Perché vede, i cinesi chiamano la Obor un'iniziativa, ma noi dobbiamo sapere che è una strategia. La costruzione di infrastrutture si traduce nell'acquisizione di un peso politico. La Conferenza nazionale di coordinamento tra le Autorità di sistema portuale penso sia la sede necessaria per poter discutere di questa strategia, evitando di aspettare che la Cina colonizzi questo o quel porto».

Intanto che risultati avete portato a casa?

«L'accordo tra gli spedizionieri genovesi e quelli di Hong Kong; il ripristino, dopo anni, di alcune collaborazioni del porto di Napoli con la Cina oltre alla nuova offerta sulle Zone economiche speciali; più legami tra la Hong Kong Shipping Week con le Sw di Napoli e Genova: se tutto va bene dovremmo avere alla Nsw di settembre il ministro cinese dei Trasporti».

Prossimi appuntamenti?

«I soci del Propeller ci hanno chiesto di organizzare il prossimo anno un incontro a Shanghai, mentre in primavera quasi sicuramente saremo in delegazione a Malta, dove tra l'altro il fondo China Merchant controlla il 49% del Malta Freeport».

Hanno partecipato alla missione, tra gli altri, Paolo Emilio Signorini, presidente Adsp Genova-Savona, Pietro Spirito, presidente Adsp Napoli e Sergio Prete, presidente Adsp Taranto, insieme ai presidenti di Assagenti Genova, Alberto Banchemo e Spediporto Genova, Alessandro Pitto. La parte scientifica della missione è stata curata, come nelle precedenti occasioni, da Srm del gruppo Intesa San Paolo, centro studi specializzato in materie marittime, portuali e logistiche. La delegazione italiana ha incontrato tra gli altri il ministro dei Trasporti di Hong Kong, le associazioni degli spedizionieri e dei caricatori e la comunità italiana della regione. Una giornata è stata dedicata alla visita in Cina della Special Economic Area di Shenzhen (una delle più importanti e floride del mondo) dove si potranno anche trarre spunti per le Zone economiche speciali italiane. Le Zes infatti, previste dal governo Italiano nel decreto Sud, sono diventate uno strumento ormai diffusissimo in tutto il mondo per attrarre investimenti internazionali.