

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
5 DICEMBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Correttivo Porti** (Informazioni Marittime, Informare, Il Secolo XIX, Corriere Marittime, Ansa, L'Informatore Navale)

Trieste:

"...Sistema Italia in Cina ..."(Il Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...Crocieristica in Laguna..."(Il Messaggero Marittimo)

"...il futuro dello shipping..."(Seareporter)

Genova:

"...Vado Ligure, nuove assunzioni..."

(Ansa, Informazioni Marittime, Corriere Marittimo)

Ravenna:

"...37 milioni di euro dalla commissione Europea ..."(Corriere Romagna)

Livorno:

"...MegaMax Containerships ..."(Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph)

Civitavecchia:

"...porto finalmente collegato a Europa..." (Ferpress)

Napoli:

"...parte attività di ripristino palazzo Immacolatella Vecchia..."

(Seareporter, Informazioni Marittime)

Taranto:

"...firmato accordo su demolizioni navali..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Il futuro del porto..." (Il Messaggero Marittimo)

Bari:

"...Infrastrutturazione tecnologica..." (Il Nautilus)

"...Norlan Atlantic, chiesto il dissequestro..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno, Il Secolo XIX)

Messina:

"...Fondi confermati, progetti definiti..."(Gazzetta del Sud)

Focus:

- **Zone Economiche speciali**
(Ilcittadinodisicilia.it, La Sicilia, MF, La Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

Informazioni Marittime

"Non fermate il correttivo porti". Sindacati in sciopero



Sciopero contro «il cortocircuito legislativo che intacca i provvedimenti per rilanciare il lavoro portuale, contenuti nel cosiddetto "correttivo porti" che introduce nuove modifiche al decreto legislativo 169/2016 di riforma dei porti». Lo proclamano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Un fermo di 24 ore, venerdì 15 dicembre. Protesta unitaria per chiedere al governo di «risolvere l'ingorgo legislativo e riprendere il buon lavoro sul testo correttivo svolto dalle commissioni di Camera e Senato».

Il "correttivo porti" - che introduce importanti novità su lavoro portuale, Comitato di gestione e Piani regolatori portuali – è stato approvato due settimane fa dalla IX Commissione Trasporti della Camera. Ora dovrà essere esaminato dal Consiglio dei ministri per l'approvazione e l'entrata in vigore.

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato per il 15 dicembre uno sciopero di 24 ore nei porti italiani

I sindacati denunciano «il cortocircuito legislativo che intacca i provvedimenti per rilanciare il lavoro portuale»

INFORMARE Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato unitariamente uno sciopero di 24 ore per il prossimo 15 dicembre nei porti italiani, rivolto all'intero settore (lavoratori delle imprese ex. articoli 16, 17, 18 legge 84/94 e dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale), per denunciare «il cortocircuito legislativo che intacca i provvedimenti per rilanciare il lavoro portuale, contenuti nel cosiddetto "correttivo porti" che introduce nuove modifiche al decreto legislativo 169/2016 di riforma dei porti».

Le tre organizzazioni sindacali hanno osservato che «la portualità italiana a seguito della revisione della legge 84/94, intervenuta con l'emanazione del decreto legislativo 169/16, necessita di strumenti strutturali flessibili di intervento a sostegno e governo dei processi e delle politiche attive in virtù delle nuove sfide rappresentate dalla penetrazione delle compagnie di shipping nella proprietà dei terminal, dalla concentrazione del mercato e del gigantismo navale, dall'automazione sempre più spinta delle operazioni portuali senza dimenticare che il lavoro portuale presenta caratteristiche usuranti che necessitano di misure di tutela oggi non esistenti».

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno ricordato che per queste ragioni hanno offerto il loro contributo «a definire un testo organico di proposte emendative al "correttivo" del decreto legislativo 169/16, volto a far fronte alle nuove esigenze della portualità italiana, attraverso la riqualificazione e formazione nonché azioni di sostegno al reddito volte all'accompagnamento all'esodo dei lavoratori».

«Le commissioni competenti di Camera e Senato, nell'esercizio delle loro funzioni - hanno ricordato ancora i sindacati - hanno espresso parere favorevole sullo schema di decreto in parola condizionandolo al recepimento di modifiche sostanziali, tra le quali la previsione che le misure sopra richiamate siano dedicate a problematiche che coinvolgono la generalità dei lavoratori».

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno evidenziato che «uno schema di decreto legislativo frutto del confronto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le organizzazioni del cluster marittimo sull'insieme delle problematiche legate al lavoro portuale che va a sovrapporsi con il testo della legge di bilancio trasmesso contestualmente dal Senato della Repubblica alla Camera dei Deputati recante, tra l'altro, una modifica dell'art. 17, comma 15-bis della legge 84/94 riguardante le imprese e le agenzie che erogano la fornitura del lavoro nei porti sta creando un pericoloso "ingorgo" dagli esiti assolutamente incerti per i lavoratori dei porti».

Le segreterie nazionali dei tre sindacati hanno pertanto espresso «fortissime preoccupazioni per l'inevitabile cortocircuito legislativo procurato che intacca i provvedimenti, contenuti nel "Correttivo Porti" volti a rilanciare il lavoro portuale attraverso misure strutturali ed ampie» ed hanno chiesto al governo «di risolvere questo ingorgo legislativo e di riprendere il buon lavoro svolto dalle Commissioni di Camera e Senato sul testo correttivo del decreto legislativo 169/16».

LAVORO

Porti, proclamata giornata di sciopero il 15 dicembre

ROMA. «Sciopero di 24 ore, venerdì 15 dicembre, nei porti italiani». La protesta è stata proclamata unitariamente da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti per «il cortocircuito legislativo che intacca i provvedimenti per rilanciare il lavoro portuale, contenuti nel cosiddetto “correttivo porti” che introduce nuove modifiche al decreto legislativo 169/2016 di riforma dei porti».

«Il governo - chiedono le tre organizzazioni sindacali - deve risolvere l'ingorgo legislativo e riprendere il buon lavoro sul testo correttivo svolto dalle commissioni di Camera e Senato». «La portualità italiana - si legge in una nota - a seguito della revisione della legge 84/94, intervenuta con l'emanazione del decreto 169/16, necessita di strumenti strutturali flessibili di intervento a sostegno e governo dei processi e delle politiche attive in virtù delle nuove sfide rappresentate dalla penetrazione delle compagnie di shipping nella proprietà dei terminal, dalla concentrazione del mercato e del gigantismo navale, dall'automazione sempre più spinta delle operazioni portuali».

Il Secolo XIX

LAVORO IL PRESIDENTE VITA: «ASSEMBLEA STORICA»

giornata Più poteri ai manager di Unicredit

ROMA. «Sciopero di 24 ore, venerdì 15 dicembre, nei porti italiani». La protesta è stata proclamata unitariamente da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti per «il cortocircuito legislativo che intacca i provvedimenti per rilanciare il lavoro portuale, contenuti nel cosiddetto "correttivo porti" che introduce nuove modifiche al decreto legislativo 169/2016 di riforma dei porti».

«Il governo- chiedono le tre organizzazioni sindacali- deve risolvere l' ingorgo legislativo e riprendere il buon lavoro sul testo correttivo svolto dalle commissioni di Camera e Senato». «La portualità italiana - si legge in una nota - a seguito della revisione della legge 84/94, intervenuta con l' emanazione del decreto 169/16, necessita di strumenti strutturali flessibili di intervento a sostegno e governo dei processi e delle politiche attive in virtù delle nuove sfide rappresentate dalla penetrazione delle compagnie di shipping nella proprietà dei terminal, dalla concentrazione del mercato e del gigantismo navale, dall' automazione sempre più spinta delle operazioni portuali».

MILANO. Unicredit cambia pelle e chiude un' epoca. E lo fa a Milano che diventa la sede dell' istituto e dove, per la prima volta, si è svolta un' assemblea che il presidente Giuseppe Vita ha definito «storica» tanto per i contenuti, quanto per il luogo scelto: quel Pavilion ai piedi del quartier generale della banca che con il suo grattacielo ha contribuito a modificare lo skyline della città. La prossima tappa, è il Capital Markets Day tra una settimana a Londra. Come da attese e senza grandi sussulti, è arrivato dai soci il via libera al rafforzamento della governance con più poteri ai manager allineando così l' istituto, guidato da Jean Pierre Mustier, alle migliori "practice" nazionali e internazionali.

Un altro passo per un banca che ha oggi per il 75% investitori esteri nel suo dna e che ha tra i suoi obiettivi quello di essere, per usare le parole di Vita, «più efficiente, più flessibile e più redditizia». La nuova Unicredit passa, dunque, attraverso un board che, dalla prossima assemblea in primavera, potrà presentare una propria lista di candidati. E sempre, in termini di consiglio, con le modifiche allo statuto la minoranza avrà più spazio con due consiglieri.

Ma soprattutto, tra le novità eccellenti, vi è il taglio del limite del 5% all' esercizio del diritto di voto. Un vecchio retaggio che derivava dalla privatizzazione del Credito Italiano e la cui eliminazione è diretta ad allineare la governance della banca al principio per cui il sistema di voto è proporzionale al capitale investito (ovvero un' azione un voto). «Siamo tutti consapevoli - ha commentato al termine dell'

- segue

assemblea il presidente designato Fabrizio Saccomanni - che una buona governance costituisce un elemento chiave che viene adeguatamente valutato sia dagli investitori, sia dalle autorità di supervisione». È arrivato poi il via libera al trasferimento della sede sociale da Roma a Milano (mettendo alle spalle l'ultima eredità della fusione con Capitalia) dove il gruppo ha stabilito già da tempo la propria direzione generale. Le domande dei piccoli azionisti hanno anche offerto l'occasione per fare il punto su Mediobanca, di cui «ad oggi non è prevista la cessione nel breve termine», ha assicurato il dg, Gianni Franco Papa. «Tuttavia come tutte le attività del gruppo - ha sottolineato - è soggetta ad attenta disciplinata gestione e ogni opportunità di generazione di valore viene valutata di continuo». E spazio c'è stato anche sull'ingresso nel consiglio di Saccomanni (designato presidente per il prossimo board) che il deputato del M5S, Carlo Sibilia, presente all'assemblea, ha definito «il totem della porta girevole» visto che «è stato alla Banca d'Italia, è stato ministro e ora viene in Unicredit». «Il dialogo costante con tutti i nostri stakeholder è e deve essere un riferimento costante», ha dichiarato l'ex dg di Bankitalia.

“Correttivo porti”: Governance del lavoro portuale, quali le scelte?

All’esame del Consiglio dei ministri: Tra le misure integrative la governance del lavoro portuale – Si è giunti al momento delle decisioni.

di Gaudenzio Parenti

ROMA – E' ormai chiaro come e quanto il processo riformatore abbia portato alla creazione del “*Sistema logistico e portuale Italia*” modificando profondamente il principio della *propriagovernance*.

Esaurito quindi il pacchetto di leggi riformatrici sulla nuova *governance* portuale, è ora all’esame del Consiglio dei ministri, dopo essere stato licenziato dalle commissioni trasporti dei due rami parlamentari, il cosiddetto “Correttivo Porti”, che riguarda le misure integrative e correttive al Decreto legislativo n.169/2016 andando ad incidere soprattutto sulla *governance del lavoro* negli scali portuali.

Il presidente delle AdSP

Risaltano agli occhi le modifiche per dotare il presidente delle AdSP di un ruolo più incisivo e imperante nella costituzione e nella gestione dell’*organico porto* dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati da dette imprese; ed inoltre nella vigilanza al corretto funzionamento dello sportello unico amministrativo.

Composizione del Comitato di gestione

Il testo vuole correggere definitivamente le distorte interpretazioni sulla composizione dei Comitati di Gestione, ormai vero e proprio CdA delle nuove AdSP. Il Legislatore intende estromettere i rappresentanti politici ed istituzionali dal board per far posto a donne e uomini la cui competenza nell’economia del mare e dei trasporti sia realmente comprovata, andando così a creare un organismo altamente qualificato. Rimane, quindi, stucchevole e inutile nella sua strumentalità Il “braccio di ferro” tra il Governo e la Conferenza Stato-Regioni su questo tema specifico.

Governance del Lavoro

Un elemento tra i più importanti e innovativi di questo “Correttivo Porti”, che deve necessariamente essere approvato tramite Decreto Legislativo entro il 14 dicembre 2017, è quello relativo alle **modifiche alla *governance del lavoro all’interno degli scali marittimi***. La sostanziale modifica agli articoli 8 comma 3 e 17 comma 15*bis* della legge n.84/94 porta alla creazione di un fondo, con un massimo del 15% delle entrate delle AdSP, per la riconversione e la ricollocazione del personale dell’organico porto in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale e per agevolare l’esodo pensionistico così da attuare un vero e proprio *turn-over* generazionale dei lavoratori portuali. Fondamentale è inoltre la previsione che nella composizione del Tavolo di partenariato delle risorse mare vi siano anche i rappresentanti delle imprese ex art. 17, andando così a colmare una mancanza sentita da tutto il *cluster* marittimo e portuale.

-segue

Ma il fattore che è realmente rivoluzionario per la portualità nazionale, rendendo finalmente omogeneo ad ogni latitudine il *pool* dei lavoratori portuali, risiede invece nelle *osservazioni* al testo e riguarda la forte raccomandazione al Governo di abrogare, in sede di stesura definitiva del Decreto Legge, il comma 9 all'art. 17 della legge n. 84/94 permettendo, finalmente, alle imprese ex art 17 comma 2 e comma 5 di operare, come *de facto* è già in essere, secondo lo status di **servizio di interesse economico generale**

La naturale evoluzione che dal regime di monopolio assoluto delle vecchie Compagnie Portuali, ex articolo 110 del Codice della Navigazione abrogato come sappiamo dalla legge n.84/94, porta ad un servizio di interesse economico generale garantito invece dalle attuali norme dell' Unione Europea.

Infatti i soggetti incaricati della gestione dei SIEG esercitano una attività economicamente rilevante rientrando nella nozione di impresa e sono soggetti alle norme europee sulla concorrenza. In più per la loro caratteristica si pongono in una sorta di zona franca intermedia tra attività economiche, da gestire secondo i canoni dell'efficienza e nell'ambito di un contesto competitivo e attività non economiche da gestire in funzione dell'interesse generale per perseguire obiettivi di coesione sociale o territoriale e di equità redistributiva.

La fornitura di manodopera altamente formata e specializzata, ex art. 17 comma 2 e comma 5 della legge n°84/94, durante i picchi di lavoro facilita di fatto le operazioni portuali non creando ritardi che potrebbero incidere sulla competitività della catena logistica europea, di cui i porti sono snodi fondamentali, impedendo di fatto una perdita in termini economici. Essa inoltre è un esempio di flessibilità lavorativa condivisa che incide positivamente nel contesto socio-economico del territorio evitando di creare tensioni sociali.

Con il "Correttivo Porti", che completa il pacchetto di riforme sulla governance portuale e sulla governance del lavoro portuale, si è giunti al momento delle scelte, delle decisioni e della pragmatismo. Il porto è un'istituzione di centrale e di primaria importanza direttamente correlata ad una infinita moltitudine di questioni e tematiche politiche, economiche e commerciali da affrontare.

Attuare una politica portuale chiara, innovativa, completa e coraggiosa significa per l'Italia dare un segnale di convinzione e di volontà di rinascita che, in un momento di difficoltà come quello che l'intero continente europeo sta vivendo, rappresenta non solo una significativa spinta, ma soprattutto uno sprone ed una speranza concreta per il futuro.

Sciopero di 24 ore, venerdì 15 dicembre, nei porti italiani

Protesta contro "il cortocircuito legislativo" che ostacola il rilancio



(ANSA) - ROMA, 4 DIC - "Sciopero di 24 ore, venerdì 15 dicembre, nei porti italiani". La protesta è proclamata unitariamente da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per "il cortocircuito legislativo che intacca i provvedimenti per rilanciare il lavoro portuale, contenuti nel cosiddetto 'correttivo porti' che introduce nuove modifiche al decreto legislativo 169/2016 di riforma dei porti".

"Il Governo - chiedono le tre organizzazioni sindacali - deve risolvere l'ingorgo legislativo e riprendere il buon lavoro sul testo correttivo svolto dalle commissioni di Camera e Senato".

LA PORTUALITA' SCIOPERA IL 15 DICEMBRE



Roma, 4 dicembre 2017 – La portualità italiana a seguito della revisione della L.84/94, intervenuta con l’emanazione del Dlgs. 169/16, necessita di strumenti strutturali flessibili di intervento a sostegno e governo dei processi e delle politiche attive in virtù delle nuove sfide rappresentate dalla penetrazione delle compagnie di shipping nella proprietà dei terminal, dalla concentrazione del mercato e del gigantismo navale, dall’automazione sempre più spinta delle operazioni portuali senza dimenticare che il lavoro portuale presenta caratteristiche usuranti che necessitano di misure di tutela oggi non esistenti. Per queste ragioni FILT, FIT, UILT, hanno offerto il loro contributo a definire un testo organico di proposte emendative al “correttivo” del Dlgs. 169/16, volto a far fronte alle nuove esigenze della portualità italiana, attraverso la riqualificazione e formazione nonché azioni di sostegno al reddito volte all’accompagnamento all’esodo dei lavoratori. Le commissioni competenti di Camera e Senato, nell’esercizio delle loro funzioni, hanno espresso parere favorevole sullo schema di decreto in parola condizionandolo al recepimento di modifiche sostanziali, tra le quali la previsione che le misure sopra richiamate siano dedicate a problematiche che coinvolgono la generalità dei lavoratori. Uno schema di decreto legislativo frutto del confronto tra il MIT e le Organizzazioni del cluster marittimo sull’insieme delle problematiche legate al lavoro portuale che va a sovrapporsi con il testo della legge di bilancio trasmesso contestualmente dal Senato della Repubblica alla Camera dei Deputati recante, tra l’altro, una modifica dell’art. 17, comma 15-bis della legge 84/94 riguardante le imprese e le agenzie che erogano la fornitura del lavoro nei porti creando un pericoloso “ingorgo” dagli esiti assolutamente incerti per i lavoratori dei porti. Pertanto le Segreterie Nazionali FILT- CGIL, FIT – CISL e UIL TRASPORTI esprimono fortissime preoccupazioni per l’inevitabile cortocircuito legislativo procurato che intacca i provvedimenti, contenuti nel “Correttivo Porti” volti a rilanciare il lavoro portuale attraverso misure strutturali ed ampie, e chiedono al Governo di risolvere questo ingorgo legislativo e di riprendere il buon lavoro svolto dalle Commissioni di Camera e Senato sul testo correttivo del Dlgs. 169/16. A sostegno di questa richiesta, di vitale importanza per la portualità italiana, le scriventi proclamano uno sciopero dell’intero settore portuale (lavoratori delle imprese ex. Artt. 16,17, 18 L. 84/94 e dipendenti delle AdSP) di 24 ore da effettuarsi in data 15 dicembre le cui norme tecniche di attuazione verranno di seguito comunicate.

Le conclusioni di Serracchiani e Prodi al raduno di Yanqi Lake La Regione Friuli Venezia Giulia va considerata come «testa d'ariete» per il sistema Italia in Cina

YANQI LAKE - «I benefici della posizione rilevante della Regione Friuli Venezia Giulia e del porto di Trieste nei rapporti con la Cina, sia sul versante della Belt and

Road Initiative (Bri) sia su quello della costruzione di una "nuova via della Seta della conoscenza", non si fermano a Trieste ma si estendono a tutto il Paese: il Friuli Venezia Giulia va considerato come una sorta di "testa d'ariete" in un'ottica in

cui è necessario presentarci al colosso cinese come sistema, facendo sinergia».

Lo ha sottolineato la presidente della Regione, Debora Serracchiani, nella sessione finale del quarto

(continua in ultima pagina)

La Regione Friuli

raduno informale della comunità d'affari italiana in Cina, organizzato dall'Ambasciata d'Italia a Pechino nella località di Yanqi Lake, le cui conclusioni sono state affidate dall'ambasciatore Ettore Sequi a Romano Prodi.

Profondo conoscitore della Cina, che frequentò la prima volta nel 1984 per l'Iri, da Presidente del Consiglio Prodi scelse la Repubblica Popolare come prima destinazione di una visita istituzionale. «In vita mia non ho mai visto un raduno come questo e, tra i temi, ne ho visti tanti: grazie all'ambasciatore a nome del mio Paese, perché qui si fa strategia vera», ha esordito l'economista, già presidente della Commissione europea, davanti alla platea di oltre centocinquanta imprenditori, manager, docenti e ri-

ceratori, qualificata rappresentanza del Sistema Italia in Cina.

Prodi, nel suo intervento, ha fatto riferimento proprio all'approccio del Friuli Venezia Giulia in merito alla valorizzazione del suo sistema portuale. Secondo Prodi la presidente Serracchiani ha giustamente illustrato il caso del porto della sua regione a Yanqi Lake. «Di fronte allo sviluppo del Pireo - ha afferma-

to Prodi a margine del raduno - bisogna dare una risposta di grande respiro: se Trieste farà sinergia e si formerà un grande porto dell'Alto Adriatico, lo scalo giuliano potrà fare il necessario salto in avanti. Le possibilità ci sono se facciamo presto». Prodi, citando le potenzialità dello scalo giuliano, ha fatto riferimento in particolare alla disponibilità del vicino porto di Monfalcone.

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, che fa parte della delegazione, assieme a rappresentanti del mondo della ricerca e del sistema universitario ha rivelato: «Abbiamo avuto importanti attestazioni di riconoscimento del ruolo che l'AdSp nella sua completezza, ovvero Trieste e Monfalcone assieme, possono avere nel contesto della Belt and Road initiative: credo che la comunità italiana in Cina, dopo questo raduno, potrà svolgere un ruolo di marketing e comunicazione delle potenzialità di Trieste e del sistema Friuli Venezia Giulia nei confronti degli interlocutori cinesi».

Tra queste potenzialità, l'extradoganalità e la possibilità di svolgere attività di trasformazione industriale nelle "free zones". «Proprio in questi giorni si è insediato nel porto di Trieste Java Biocolloid Europe (Italia), filiale dell'Indonesiana Java Biocolloid, società leader nella produzione di agar-agar,

polisaccaride ottenuto da alcuni tipi di alghe rosse usato in applicazioni alimentari, farmaceutiche e nelle industrie microbiologiche: questo è proprio solo l'inizio di un processo di attrazione che può avere grandi possibilità di sviluppo», ha concluso D'Agostino.

L'insediamento di Java Biocolloid Europe (Italia) nel porto di Trieste, si inserisce nell'ambito di Freeway, hub industriale pubblico-privato voluto da Area Science Park e Samer & Co Shipping Spa per portare nuove attività produttive nel capoluogo giuliano. Si tratta del primo insediamento in que-

sto senso. L'azienda, fondata in partnership nel 2009 con il Gruppo Hakiki, colosso indonesiano nella produzione e distribuzione di prodotti alimentari, sbarcando a Trieste vuole rispondere alla crescente domanda proveniente dall'Occidente.

«Abbiamo scelto Trieste per la posizione geografica - ha spiegato Lino Paravano, socio e fondatore del gruppo Java Biocolloid, in visita con una delegazione asiatica - per la presenza del Porto Franco che faciliterà la distribuzione dei nostri prodotti in Europa e Usa e per la presenza di un polo scientifico e tecnologico riconosciuto, con cui lavoreremo per sviluppare nuovi prodotti, dagli elevati standard di qualità».

Crociéristica in laguna: documento della «AdSp»

VENEZIA - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale ha pubblicato sul suo sito internet www.port.venice.it (<https://www.port.venice.it/it/studi-relativi-alla-crociéristica-venezia.html>) la documentazione presentata al Comitato dello scorso 7 Novembre in merito al futuro della crociéristica a Venezia. Nell'area dedicata agli "studi sulla crociéristica" sono stati infatti pubblicati i tre documenti sulla base dei quali è stato scelto un percorso condiviso per avviare al passaggio delle grandi navi davanti S. Marco. La decisione di rendere pubblici e consultabili i risultati delle analisi condotte dall'AdSp è dettata dalla volontà di dare massima trasparenza al percorso condiviso dai membri del Comitato e dalla necessità di fare chiarezza e sgombrare il campo da informazioni e interpretazioni errate. Sono dunque reperibili online: - Analisi multicriteria delle alternative per la crociéristica a Venezia, a cura degli analisti dell'AdSp. Nel documento vengono messe a confronto le soluzioni disponibili tenendo conto non solo delle condizioni di fattibilità dei progetti ma anche della loro sostenibilità economica in relazione ad una analisi dell'andamento del mercato crociéristico nei prossimi anni (Cruise Orderbook 2017-2026). Il tutto con la dovuta attenzione alla protezione di un'area ad elevata sensibilità ambientale e valenza storico-artistico-culturale qual è Venezia. La procedura utilizzata è quella prevista dalle "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" di cui al DLgs 228/2011. Il modello multicriteri adottato è già stato applicato per la valutazione di altre rilevanti infrastrutture nazionali dal gruppo di trasporti dell'Università IUAV di Venezia. - Traffico marittimo nel porto di Venezia: stima della capacità del Canale Malamocco Marghera, analisi a cura del Prof. Raffaele Pesci Università Ca' Foscari di Venezia (Giugno 2017). - Perizia esperta indipendente per la validazione della metodologia utilizzata dagli analisti dell'AdSp, della qualità dei dati utilizzati e quindi della coerenza dei contenuti e affidabilità dei risultati ottenuti, curata da DITS (Development & Innovation in Transport System), società nata da uno spin-off della Sapienza Università di Roma (Settembre 2017). A tale proposito, il presidente Pino Musolino ha sottolineato che «trasparenza e dialogo sono alla base dell'agire di questa Autorità di Sistema portuale dopo troppo tempo passato a speculare senza le necessarie informazioni, sul tema della crociéristica a Venezia. Ritengo infatti che solo le decisioni basate su criteri scientifici e analisi approfondite possano portare a scelte consapevoli e di lungo periodo. Scelte che tengano conto della sostenibilità economica e al tempo stesso anche di quella ambientale e sociale. Con questo lavoro, che ha costituito la base per le discussioni e valutazioni del Comitato, abbiamo voluto dare il nostro contributo sostanziale ad un dibattito che da troppo tempo si era radicalizzato e insabbiato tra scelte discutibili e per niente praticabili e opinioni basate principalmente su congetture. Ben venga ogni discussione, anche aspra, tenendo però sempre a mente che questa città deve, per garantirsi un futuro di comunità viva e reale, coniugare sostenibilità e sviluppo economico».

Grandi navi a Venezia: «bugie dei soliti perditempo»

di Pier Luigi Penzo

VENEZIA - Dopo 57 anni di presenza nella realtà portuale veneziana e nazionale ritengo di avere accumulato abbastanza esperienza e quindi di poter esprimere un parere circa il comparto.

Il **comparto portuale** di Venezia, con enorme fallo, rispetto ed educazione, senza aggredire o alzare la voce, come suo dovere ha effettuato un approfondito studio sviluppato in circa un anno da veri esperti e competenti sul problema delle navi crociera, e lo ha presentato al Comitato il 7 Novembre. Da quel giorno assistia-

(continua a pagina 2)

Grandi navi a Venezia

mo ad un florilegio di prese di posizione critiche nei confronti dell' **Auton.**, da parte dei soliti opinionisti.

Poiché sono convinto e credo che pochi sappiano, anche a Venezia, chi è il nuovo presidente dell' AdSp. Pino Musolino, intorno che si tratta di un giovane, figlio di dipendente portuale mio collega, il quale prima della laurea si è fatto le ossa in porto lavorando come im-

piegato esterno in banchina a Marghera e Chioggia, conoscendo così i porti dal basso; dopo la laurea, unico caso a me noto, ha passato anni a fare gavetta nei porti di Anversa e Singapore affermandosi professionalmente solo dopo aver ben conosciuto e studiato quelle realtà, acquisendo però una cultura specifica di alto livello che non ha riscontro in Italia, tanto da essere stato subito considerato ed apprezzato dal ministro Delrio, pur non godendo di raccomandazioni politiche o tutele delle solite lobby interessate.

E' oggi il presidente di porto più giovane in Italia e, credetemi, nessuno è più preparato di lui nel nostro comparto, è per questo che merita il massimo rispetto, collaborazione ed attenzione da parte di tutti, siano essi ex docenti universitari, opinionisti o pseudo giornalisti. Solo per fare un esempio ho letto in questi giorni che qualcuno pensa ad un porto off-shore per passeggeri e merci collegato alla terraferma da un tunnel ferroviario; ricordo che tale ipotesi è stata in passato subito accantonata perché totalmente incompatibile ma specialmente perché gli ingegneri hanno affermato

che i binari di tale tunnel, dovendo rispettare una certa angolazione, avrebbero portato l'uscita all'aperto del treno a ridosso di Padova.

Un altro dei soliti esperti parla di «effetto erosione causato dal passaggio di una nave di quelle dimensioni», premesso che una nave di quelle dimensioni è nuova e sarà in prospettiva sempre più moderna, ha carena dislocante ed i filetti fluidi si scivolano lungo l'opera viva (carena), ha pescaggi massimi di meno di nove metri, ha velocità in laguna di 6 nodi (come la marea), naviga in cunetta e con due rimorchiatrici. Tenuto conto che dal 1975, con l'apertura del canale Mala-

mocco - Marghera le navi transitanti per tale via sono state oltre 8.000 l'anno, con caratteristiche costruttive decisamente peggiori rispetto alle attuali grandi moderne navi crociera (oggi le navi che transitano sono meno di 6.000 l'anno), faccio presente che finalmente la nuova AdSp, anche per difendere i traffici esistenti, prevede di palancolare parte delle barene e velme lungo il citato canale Malamocco Marghera per contrastare le erosioni provocate dalle attuali carene spigolate di navi commerciali e industriali; anche questa soluzione positiva, prevista e assunta dopo oltre 40 anni viene contestata dai «soliti esperti».

Circa la compatibilità delle navi crociera con i traffici commerciale ed industriale, sollevata da alcuni sindacalisti poco informati, faccio presente alcune cose: già oggi le entrate e le uscite delle navi sono gestite e controllate da Piloti e Capitaneria tramite convoglio, come in passato tanto meglio oggi le tecnologie informatiche sono in condizione di gestire le navi in totale sicurezza, il conflitto «tra Pilkington

e navi crociera» in canale Nord non esiste perché la Pilkington riceve una nave al mese di sabbia silicea. Ricordo ai sindacati che l'occupazione a Porto Marghera è passata da 33.000 addetti a meno di 10.000 oggi, di cui 5.000 Fincantieri che costruisce le contestate grandi navi crociera, ultima la «Carnival Horizon» stazza 133.500 tonnellate, lunga 323 m e larga 37 m, con un pescaggio di 8,50 m (che transitano per il Malamocco Marghera) e che solo con intervento radicale come Zes si potrà difendere e sviluppare occupazione, comunque in tempi lunghi. I sindacati devono capire che fanno il gioco di quelli che contrastano ora le navi crociera ma che vogliono tutte le navi fuori dal-

la laguna a prescindere.

Tornando brevemente al **comparto portuale** mi permetto di suggerire ai giornalisti, specie se locali, ai professori, agli opinionisti, ai sindacati e a tutti coloro che parlano e scrivono per sentito dire di andare a lezione dal presidente Musolino richiedendo incontri sistematici per migliorare le loro conoscenze tecniche attraverso una specifica formazione e informazione culturale, il tutto per porre fine a questo scandaloso sport di fake news (una laguna di chiacchiere), che rovina la nostra immagine in Italia ed in tutto il mondo, passando così alla sacrosanta corretta informazione per fare l'interesse dei veneziani e dei veneti.

Da ultimo, (da antico portuale, a mio modesto parere le navi crociera sono forse «esteticamente incompatibili» con il bacino di San Marco (mia moglie che è spezzina, quindi donna di mare, mi dice sempre che sono belle da vedere e mi fa notare che al passaggio non creano onde o turbolenze in bacino anzi lo placano), credo però che la soluzione canale Nord possa e debba essere solo una soluzione transitoria al fine di permettere alle autorità, tramite il Prp, di utilizzare e dedicare allo scopo, non in forma esclusiva, la famosa cassa di colmata A, per la quale mi riservo di scrivere più estesamente la mia modesta opinione, in una logica di qualificante prospettiva tenendo ben conto delle evoluzioni tecniche, economiche ed occupazionali del comparto portuale legate strettamente al vero compatibile rilancio di Porto Marghera in tutte le sue specificità.

Port of Venice, Lloyd's Register EMEA e il futuro dello shipping



Introdotti da Massimo Bernardo presidente del “Port of Venice” , temi di grande attualità per il mondo del trasporto al meeting organizzato il 30 u.s. dall’International Propeller Club Port of Venice presso il Best Western Hotel Bologna di Mestre: da un lato si voleva analizzare e discutere come il settore del trasporto marittimo sarà chiamato a contribuire agli obiettivi di riduzione dell’emissione di gas serra, definiti nella Conference of Parties 21 tenutasi nel 2015 a Parigi. L’altro tema era discutere come la quarta rivoluzione industriale (Industria 4.0), ossia l’era della digitalizzazione, potrebbe cambiare il modo in cui le navi vengono progettate, costruite e gestite.

I temi sono stati introdotti da due rappresentanti del Lloyd's Register, il prestigioso ente di classificazione navale, fondato nel 1760, che oggi giorno ha esteso le sue attività a molti settori che vanno dall'industria della difesa al food&beverage, passando dall' &gas, offshore e energy generation. L'Ing. Gianpaolo Dalla Vedova , Marine&Offshore Operation Manager South Europe Central e Ing. Nardo Marco, Senior Engineering Specialist presso l'ufficio approvazione disegni di Trieste, esperto di valutazione e approvazione di sistemi di propulsione alimentati a gas liquido e di analisi di risk assessment di sistemi complessi.

Nell'introduzione , l'Ing. Dalla Vedova ha descritto quello che è l'ambiente macro economico e normativo in cui il settore delle shipping si trova ad operare oggi giorno : il trasporto marittimo non è ancora uscito da una crisi cominciata nel 2008 e che a varie riprese ha più o meno duramente colpito, con poche eccezioni , i singoli settori (esempio dry cargo, wet cargo, containers e offshore supply). Tale situazione che è stata ancor più amplificata dalla ancora non risolta crisi del settore Oil&Gas è destinata a perdurare ancora per anni.

- segue

Inoltre alcune incombenti regolamenti internazionali, quali la Ballast Water Management Convention e il limite del contenuto di zolfo per i combustibili ridotto al 0.5% (dall'attuale 3.5%) a partire dal 2020 stanno ponendo gli armatori e la supply chain di fronte a scelte importati ed urgenti.

E' stato anche posto l'accento i su come alcuni colossi della logistica e del B2B, quali Amazon e Alibaba, sulla base della convinzione di possedere strumenti di gestione e pianificazione migliori, abbiano espresso la volontà di prendere il controllo del trasporto marittimo considerandolo con un semplice anello della loro catena logistica.

Infine il settore del trasporto sta vivendo una fase di nuova globalizzazione, che alcuni hanno definito globalization 2.0, che è focalizzata sul settore delle infrastrutture: in questo caso a fare da volano è il programma cinese OBOR (One Belt One Road), chiamato anche nuova Via della Seta, che vede le istituzioni cinesi (pubbliche e private) intervenire con massicci investimenti nel settore del trasporto terrestre e marittimo tra la Cina e l'Europa. E' chiaro a tutti, vista l'entità degli investimenti in gioco, che la decisione di investire o meno in una specifica area o paese potrebbero profondamente cambiare gli equilibri portuali locali.

Avendo sullo sfondo questo scenario la shipping industry si trova ora di fronte ad una nuova sfida, quella della decarbonizzazione (low carbon pathways): il Lloyd's Register in collaborazione con alcune associazioni e centri di ricerca ha analizzato il problema ipotizzando quelli che potrebbero essere gli scenari futuri e raccogliendo le conclusioni in un documento che va sotto il nome di "Low Carbon Pathways 2050" che similmente ad altri studi di settore (Global Trend) sono disponibili gratuitamente nel sito aziendale.

Condivisi gli obiettivi generali della Conferenza di Parigi la Comunità Europea ad inizio del 2017 a deciso di includere lo shipping nel Sistema del Emissions Trading Scheme -ETS, ossia lo strumento con cui i macro settori economico- produttivi saranno chiamati a rispettare alcuni parametri di emissione gas serra o al contrario a pagare delle compensazioni nel caso questi non siano rispettati. Interessante notare che anche la Cina, a partire da quest'anno, ha deciso di dotarsi di uno strumento simile.

Nonostante l' iniziale resistenza da parte della associazioni del settore, rappresentate dall'ICS (International Chamber of Shipping), resistenza che sembra ora totalmente superata a leggere le recentissime dichiarazioni del ICS Director che invita gli armatori a iniziare a pensare ad un trasporto marittimo senza combustibili fossili, non era comunque ipotizzabile che il trasporto marittimo venisse esentato da tale impegno. Infatti esso è responsabile globalmente del 2.33% delle emissioni gas effetto serra e solo in Europa le emissioni del settore solo paragonabili a quelle di una nazione come l'Austria.

L'IMO preso atto del passo in avanti della Comunità Economica Europea è sta obbligata a definire una propria strategia di decarbonazione che dovrebbe portare entro il 2023 a delle norme precise: le emissioni annuali di anidride carbonica legate al trasporto marittimo, che nel 2020 ammontano a circa 37Gtons dovrebbero progressivamente diminuire fino ad attestarsi a 18Gtons nel 2050.

L'efficienza energetica, che verrà misurata in quantità di anidride carbonica generata per trasportare per un miglio un carico del peso di una tonnellata, dovrà nei prossimi trent'anni adeguarsi a questo macro obiettivo: tale risultato sarà possibile solo con lo sviluppo di un nuova più efficiente tipologia di navi, con lo sviluppo di nuove tecnologie e combustibili e con una migliore è più

- segue

efficiente gestione della catena logistica del trasporto. Se la combinazione di tutto ciò non fosse sufficiente a rispettare i limiti che verranno fissati dagli organismi nazionali ed internazionali al trasporto marittimo il settore verrà chiamato a pagare le compensazioni derivanti dal superamento dei limiti di emissioni, con costi aggiuntivi per armatori, suppliers e utenti finali.

Il documento presentato inoltre analizza per le categorie bulk carrier, tankers e container ship quelli che potrebbero essere i combustibili alternativi a fronte di differenti scenari condizionati dallo sviluppo o meno di determinate tecnologie (LNG, idrogeno, bio-combustibili) e dalla determinazione o meno con cui il legislatore imporrà al settore il tema delle compensazioni.

L'analisi e la riflessione su questi temi dovrebbe essere un esercizio fondamentale per chi ricoprendo un ruolo istituzionale di responsabilità, oppure essendo operatore del settore è chiamato ora a pianificazioni, investimenti a medio o lungo termine che potrebbero significare l'affermazione o il declino di un sistema portuale o di un'attività economica.

Collegandosi al tema dei nuovi carburanti, l'Ing. Nardo ha presentato la materia dell'uso del LNG (gas metano liquido) come combustibile navale e delle implicazioni normative ed economiche ad esso correlato. Dopo una breve descrizione del campo normativo attuale (esempio IMO IGF Code, IACS Bunkering Guidelines) e del continuo processo di definizione e sviluppo di nuove regole per venire incontro alle richieste di designer ed operatori, è stato sottolineato come le normative che regolano l'uso del gas come combustibile navale sono il risultato di un approccio non prescrittivo ma risk based. Il ritmo con cui le nuove tecnologie e proposte si fanno largo, impone ai Registri di Classifica ed agli Organismi nazionali e internazionali (come riconosciuto recentemente anche dal Segretario Generale dell'IMO) di rivedere il processo con cui storicamente i regolamenti navali venivano sviluppati. Essi si basavano sull'analisi di una casistica di incidenti e sulla definizione di norme prescrittive per evitare che essi potessero ripetersi.

Al contrario il nuovo approccio è impostato su un'analisi di un sistema semplice o complesso per definire i rischi tecnologici, gestionali in termini di severità e probabilità di accadimento. Fatto ciò, il designer e l'ente di verifica definiscono una serie di soluzioni tecniche o gestionali/di processo per limitare i rischi a dei valori considerati accettabili: ciò è possibile attraverso la modifica del design, l'adozione di sistemi di monitoraggio controllo e di spegnimento automatico oppure con la definizione di procedure operative appositamente sviluppate.

Si è altresì evidenziato come, mentre per quando riguarda il sistema d'imbarco, stoccaggio del gas ad uso di propulsione la normativa internazionale sia stata sviluppata, l'aspetto della gestione delle operazioni di bunkeraggio a terra (o tramite bettolina) sia soggetto fondamentalmente a regolamenti nazionali o locali, spesso difformi tra loro.

Anche in questo caso è stato dimostrato che tramite un approccio basato sul risk assessment, integrato con un'analisi di modelli di fluido dinamica computazionale che tenga conto delle situazioni morfologiche e climatiche prevalenti di una particolare installazione portuale è comunque possibile fornire all'autorità competenti uno strumento per favorire le decisioni e la definizione di regolamenti locali. Ai più è stato subito evidente il collegamento con quanto sta succedendo a Chioggia in relazione alla costruzione dell'impianto di stoccaggio del gas.

Sono stati anche presentati molti casi in cui operatori e autorità portuali di paesi come Grecia e Cipro siano stati efficaci nell'utilizzare i fondi Europei (Connecting Europe Facility) come ad esempio quelli legati al progetto PoseidonMED: attraverso essi sono stati in parte finanziati progetti di sviluppo dell'uso di LNG su nuove unità o di retrofit di navi esistenti, oppure studi delle infrastrutture portuali correlate a tale tecnologia. Tutti i progetti che hanno visto il Lloyd's Register

- segue

come partner incaricato delle valutazioni tecniche e di gestione del rischio. Un breve accenno è stato anche fatto a tecnologie delle celle di combustibile ad idrogeno e dei sistemi di propulsione elettrici o ibridi.

Infine è stato presentato il tema della digitalizzazione dell'industria del trasporto marittimo (shipping 4.0) e di come le tecnologie già esistenti o di prossimo sviluppo potranno cambiare il modo con cui le navi del futuro verranno progettate, costruite e gestite. Il documento preso in esame è uno studio pubblicato due anni orsono dal Lloyd's Register in collaborazione con l'Università di Southampton e di QinetiQ – Global Marine Technology Trend 2030

Le precedenti rivoluzioni industriali (meccanizzazione, elettrificazione e automazione o robotica) hanno sempre causato la dismissione delle precedenti tecnologie e modalità produttive/ organizzative. Anche la digitalizzazione in questo non sarà differente: l'aspetto veramente caratterizzante sarà la velocità con cui queste nuove tecnologie verranno implementate e sostituiranno quelle precedenti provocando anche lo sviluppo di nuove modalità operative/gestionali. La scala temporale probabilmente non si misurerà in decenni ma in anni.

La nave del futuro sarà un insieme di macchinari interconnessi in grado di automonitorarsi con sensori di nuova generazione e di trasmettere dati in postazione remote accessibili non solo agli armatori o alla compagnia di gestione, ma anche a tutta una serie di external stakeholders, quali enti di Classifica, di Bandiera, Autorità portuali, Spedizionieri, Charter, OEMs (original equipment makers) a cui verrà concesso l'accesso a determinati dati per poter svolgere remotamente operazioni che oggi richiedono un accesso fisico a bordo. In generale cambierà il modo in cui gli attori della supply chain del trasporto marittimo interagiranno con smart ship caratterizzata elevata automazione se non addirittura autonoma.

Essa verrà costruita su una base di un design più efficiente, con nuove modalità costruttive e con uso di nuovi materiali. Si prevede l'installazione a bordo di robot, l'uso di droni e l'adozione di modelli gestionali basati sul concetto di big data analytic: essa consiste nella capacità di determinare tra una enorme quantità di dati disponibili, quali debbano essere presi in considerazione in quanto in modo diretto o indiretto hanno il potenziale di influire sul mio business o sulla gestione del mio asset.

In poche parole si tratta di software che sono in grado con algoritmi di analisi di unire i puntini per definire le linee d'influenza e per ottenere una capacità di gestione predittiva: tra milioni/miliardi di dati, se sono in grado di monitorare quelli che veramente influenzeranno ciò che mi interessa sono anche in grado di prevedere certi andamenti e prendere delle decisioni in anticipo, ottenendo così un enorme vantaggio competitivo.

Il tema della digitalizzazione e della connettività si accompagna a quello di grande attualità della cyber-security: in tutti i workshops o seminari di settore ormai è consuetudine ascoltare una manager di una qualche compagnia di sicurezza informatica che ha come scopo dimostrare come sia facile penetrare il sistema di comunicazione o automazione di una nave a causa di una serie di fattori. Il conto economico, pari a 300 milioni di dollari, causato dall'attacco informatico recentemente subito da AP Moller Maersk, ci dimostra come il pericolo sia reale e serio e che le nuove tecnologie potrebbero amplificarlo, se il loro sviluppo non fosse accompagnato da una effettiva implementazione di sistemi di cyber security.

Infine è stato fatto un accenno al tema delle navi autonome e sul fatto che da qui ai prossimi trent'anni saranno una realtà operativa per il settore: in particolare si è posto l'accento sul tema dell'assenza di normativa (e degli effetti sui codici e convenzioni internazionali vigenti), sullo

- segue

sviluppo dell'intelligenza artificiale, sulla nuova definizione di comandante, e di responsabilità intesa come liability o liability di prodotto applicata al mezzo da trasporto autonomo e sull'affascinante problema dell'interfaccia uomo/sistema autonomo (human augmented by technology and technology augmented by human).

Sappiamo che in gioco ci sono grandi investimenti sia pubblici che privati: solo per citare alcune aziende europee, Rolls&Royce, Wartsila, Kongsberg hanno già da tempo iniziato a sviluppare questi sistemi; in particolare l'ultima azienda, citata in collaborazione con la Norvegese Yara, sta sviluppando il progetto Yara Birkeland, ossia una nave da trasporto litoraneo autonoma su tratta breve che dovrebbe iniziare ad operare a partire dal 2020/21. Nonostante l'assenza di normativa internazionale questo è stato possibile in quanto si è trovato un accordo con il governo Norvegese e le autorità locali per procedere alla fase operativa che interesserà solo una tratta interna.

Anche la laguna di Venezia potrebbe essere il palcoscenico ideale per lo sviluppo di queste tecnologie se solo ci fosse una volontà convergente tra settore pubblico e impresa privata.

Porti: Vado Ligure, Apm assumerà nel terminal 20 disoccupati

Corso regionale per formare 40 operatori, metà avrà il posto



(ANSA) - GENOVA, 04 DIC - Apm terminals, il gruppo che gestirà la piattaforma container del porto di Vado Ligure, si impegna ad assumere almeno 20 persone al termine del corso di formazione per "operatore polivalente di terminal portuale".

Organizzato dalla Regione Liguria attraverso Is.for.coop, nell'ambito dei finanziamenti per la Blue Economy, il corso si propone di preparare gli addetti a carico e scarico, trasporto e stivaggio di container e merce varia all'interno del porto e nei magazzini, personale che dovrà imparare a usare mezzi come le "gru a cavaliere". La formazione, gratuita, è rivolta a 40 disoccupati, giovani e adulti, in possesso di qualifica triennale, diploma di scuola secondaria superiore o laurea, conseguita sia con il vecchio che col nuovo ordinamento universitario, durerà 600 ore, di cui 180 di stage e terminerà nell'autunno 2018. Apm terminals si è impegnata ad assumere almeno la metà di chi conseguirà la qualifica. Ma le prospettive sono più ampie, nel mondo portuale in generale e in particolare per la futura piattaforma container di Vado Ligure. "Mi auguro che gli utenti sapranno sfruttare al meglio l'occasione formativa e di lavoro" commenta l'assessore regionale a Formazione e Cultura Ilaria Cavo. Le iscrizioni sono aperte dal 13 novembre, ma c'è tempo fino al 12 gennaio 2018. Per informazioni www.isforcoop.it o www.formazione lavoro.regione.liguria.it.

Informazioni Marittime

Vado Ligure, Apm assumerà 20 disoccupati per il terminal polivalente



Il gruppo Apm Terminals, che gestirà la piattaforma container del porto di Vado Ligure, rende noto che assumerà almeno 20 persone al termine del [corso regionale di formazione per "operatore polivalente di terminal portuale"](#).

Il percorso formativo si propone di preparare gli addetti a carico e scarico, trasporto e stivaggio di container e merce varia all'interno del porto e nei magazzini, personale che dovrà imparare a usare mezzi come le "gru a cavaliere". La formazione, gratuita, è rivolta a 40 disoccupati, giovani e adulti, in possesso di qualifica triennale, diploma di scuola secondaria superiore o laurea, conseguita sia con il vecchio che col nuovo ordinamento universitario, durerà 600 ore, di cui 180 di stage e terminerà nell'autunno 2018.

Apm Terminals si è impegnata ad assumere almeno la metà di chi conseguirà la qualifica. Le iscrizioni sono aperte dal 13 novembre, ma c'è tempo fino al **12 gennaio 2018**.

Corriere Marittimo

Corso per operatore portuale, APM Terminals si impegna per almeno 20 assunzioni

Rivolto a 40 disoccupati, giovani e adulti, il corso è promosso da Regione Liguria nell'ambito della "Blue economy"-

VADO LIGURE (SAVONA)- Il corso, gratuito e rivolto a disoccupati, è organizzato da Is.for.coop e fa parte del programma di iniziative avviate dalla Regione Liguria nell'ambito della "Blue economy". Il profilo è quello di *"operatore polivalente di terminal portuale"*. In concreto si traduce nella **figura professionale che si occupa di carico, scarico, trasporto e stivaggio di container e merce varia all'interno del porto e nei magazzini portuali.**

Di questo tipo di addetti c'è, e soprattutto ci sarà, un gran bisogno all'interno della piattaforma di Vado Ligure gestita da APM Terminals, ma attualmente mancano i lavoratori qualificati. Per questo motivo la Regione Liguria, per mezzo dell'agenzia per la formazione Is.for.coop, ha attivato un corso specifico nell'ambito dei finanziamenti per la Blue Economy.

Il corso, completamente gratuito, è rivolto a **40 disoccupati, giovani e adulti**, in possesso di qualifica triennale, diploma di scuola secondaria superiore o laurea, conseguita sia con il vecchio che col nuovo ordinamento universitario. Il corso ha una durata di 600 ore, di cui 180 di stage: al suo termine, previsto nell'autunno 2018, **APM Terminals si è impegnata ad assumere almeno il 50% di chi consegnerà la qualifica.**

FONDI PER I LAVORI DI QUALIFICAZIONE

Porto, 37 milioni di euro dalla Commissione Europea

Soddisfazione di De Pascale e Rossi: «Restano ancora alcuni decisivi passaggi burocratici sull'iter del progetto che speriamo si concludano in tempi rapidi»

RAVENNA

C'è anche il porto di Ravenna, in particolare il progetto per realizzare lavori di qualificazione dell'hub portuale, tra i tre progetti italiani destinatari di fondi da parte della Commissione Europea. Si tratta di 37 milioni di euro, che rappresentano il cofinanziamento Ue pari al 20% del costo complessivo dell'intervento.

De Pascale e Rossi

« Appena appresa la notizia per prima cosa abbiamo contattato il ministro Delrio ed il presidente della Regione Emilia-Romagna Bonaccini per ringraziarli del loro sostegno che ha consentito il raggiungimento di questo risultato importantissimo per Ravenna e per la portualità nazionale – spiegano il sindaco Michele De Pascale e il presidente dell'Autorità di sistema portuale Daniele Rossi –. Restano ancora alcuni

DONINI: INVESTIMENTO DI RILEVANZA NAZIONALE ED EUROPEA

decisivi passaggi burocratici in relazione all'iter del progetto, avviato il 18 settembre scorso con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e in corso di esame al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, che si auspica possa concludersi in tempi rapidi e permettere così l'avvio di lavori tanto attesi da tutto il cluster marittimo portuale della Regione e non solo».

l'assessore Donini «L'assegnazione di rilevanti risorse finanziarie aggiuntive per progetto di escavazione dei fondali per il porto di Ravenna – commenta Raffaele Donini, assessore regionale alle Infrastrutture – è la dimostrazione di quanto questo investimento sia non solo prioritario per la Regione ma anche di grande rilevanza nazionale ed europea, soprattutto in relazione al trasporto merci».



Il porto di Ravenna

«Questa opportunità finanziaria – conclude l'assessore – è merito del proficuo lavoro di squadra del management dell'Autorità Portuale, del Comune di Ravenna e del sistema territoriale locale e regionale». Il finanziamento assegnato a

Ravenna dalla Commissione europea nell'ambito del bando delle grandi reti di trasporto sarà ratificato il 12 dicembre prossimo nel corso della riunione del Comitato di Coordinamento degli Stati membri.

Arrivano le MegaMax containerships ma con scelte diverse per il carburante

LIVORNO - È parere di Alphaliner, che nove navi da 22.000 TEU, ordinate da CMA CGM, ed undici da MSC, con prevista consegna dal 2019 al 2020, avranno poi, verosimilmente, una capacità di 23.356 TEU, inaugurando una nuova era: quella delle MegaMax containerships (MGX).

Le specifiche dell'ordine, di entrambi i vettori, includono scelte per impilare containers fino al 24° tiro - 12 in stiva e 12 in coperta - (MGX-24); la lunghezza dovrebbe essere di poco superiore ai 400 metri, mentre la larghezza intorno ai 61 metri (oltre i quattrocento, per ovvi motivi di architettura navale, le portacontainer crescono più in larghezza che in lunghezza).

Alphaliner, tuttavia, ha aggiunto che il numero effettivo di contenitori trasportati potrebbe essere alla fine meno elevato, a causa del peso vero del carico e dei pescaggi consentiti nei diversi porti; in parole povere: i numeri, allo stato, sono "teorici".

È interessante notare che CMA CGM e MSC hanno raggiunto una diversa conclusione sulla propulsione delle loro nuove costruzioni.

La prima ha preferito solo LNG, mentre MSC ha deciso per una soluzione di depurazione degli scarichi al fine d'ottemperare alle normative sullo zolfo dello 0,5% in arrivo nel 2020.

A proposito di MSC (compagnia seconda al mondo), come noto Mr. Aponte ha palesato a Genova che parteciperà alla gara della Piattaforma Europa: a mio avviso, questa volontà deve mettere fine ad ogni dubbio, fino ad ora espresso, nei confronti della piattaforma. Livorno è l'unico porto italiano che offre spazi verso il mare e, particolarmente, un retroterra grandissimo.

Tornando al gruppo CMA CGM, il direttore esecutivo ha dichiarato: "Abbiamo preso la decisione audace nel dotare le nostre future navi di una tecnologia molto focalizzata sulla protezione dell'ambiente. Nello scegliere LNG, la nostra Compagnia conferma la sua ambizione ad essere una forza leader nell'industria della protezione dell'ambiente, essendo all'avanguardia in tecnologie innovative ed ecocompatibili". È utile ricordare che UASC è stato il primo vettore, nel 2014, ad ordinare Ultra Large Container Vessel pronte al LNG (i prezzi del bunker superavano i 600 dollari per tonnellata), poi, con il successivo crollo dei prezzi del petrolio, la scelta LNG, fu rimossa dalle specifiche delle nuove costruzioni.

Dobbiamo ancora tener presente che il fattore deterrente per le containerships LNG, è il sacrificio di un certo numero di slots, poiché per alloggiare i serbatoi di gas, secondo il modello di Alphaliner, una nave MGX-24 dovrà rinunciare a circa 500 TEU di slot paganti.

Tuttavia, con restrizioni sempre più difficili sulle loro emissioni, ed il recente aumento del prezzo del petrolio, gli armatori stanno ora ripensando sulle scelte da intraprendere circa la propulsione delle proprie navi.

Anche per la "MSC Azov" alla via così

Si consolida la linea dei giganti dei container per la rotta con il sud America

LIVORNO - Il coraggio paga. E quello dell'ammiraglio Giuseppe Tarzia, responsabile della sicurezza come direttore marittimo e comandante della Capitaneria di Livorno, sta pagando. Anche la quarta MSC da 9 mila teu, la "Azov", ha scalato il terminal Lorenzini violando la "strettoia" del Marzocco in una giornata di meteo tutt'altro che favorevole. Grazie ovviamente anche alla perizia di piloti, rimorchiatori e dello stesso

comando di bordo. La "MSC Azov" inoltre ha una caratteristica diversa dalle precedenti unità MSC entrate a Livorno: il ponte di comando è molto più avanzato, trovandosi invece che a poppa verso il centro-nave. Il che aiuta ad avere una migliore visuale proprio nelle manovre in

situazioni più delicate. Un vantaggio che il capopilota livornese capitano Massimiliano Lupi ha certamente apprezzato, insieme alla eccellente manovrabilità di queste moderne MSC, dotate di efficienti bowtruster e di timonerie ultimo grido.

"MSC Azov" è entrata in Darsena Toscana alle 15 circa di mercoledì (vedi la foto gentilmente fornitaci dall'Avvisatore Marittimo) e ne è uscita nel primo pomeriggio di giovedì dopo aver movimentato circa 700 mila contenitori, con un lusinghiero

incremento del traffico. Soddisfatta l'agenzia marittima Spadoni e il terminalista Lorenzini, del resto il Sud America si sta confermando - come abbiamo scritto tre giorni fa - uno dei mercati in maggiore espansione per l'export italiano.

Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale: di Majo, porto finalmente collegato a Europa

(FERPRESS) – Civitavecchia, 4 DIC – “Il porto di Civitavecchia sarà finalmente collegato con l’Europa, grazie al mantenimento di un impegno preso dal Governo, che ha sbloccato una impasse che durava da tempo, finanziando il tratto finale dell’opera. È un’ottima notizia non solo per il porto di Civitavecchia, ma per tutto il territorio ed il centro Italia”. Lo dichiara il Presidente dell’Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo.

“A solo una settimana – prosegue di Majo -dalla firma del protocollo di collaborazione tra l’AdSP del mar Tirreno centro Settentrionale e quella dell’Adriatico Centrale e a pochi giorni dal convegno di Perugia sulla trasversale Civitavecchia-Orte-Perugia-Ancona, il corridoio euro-mediterraneo si arricchisce di una seconda direttrice, dopo quella di Civitavecchia – Roma- Ortona.

La decisione odierna del Consiglio dei Ministri di sbloccare il finanziamento dell’ultimo tratto di circa 18 km della infrastruttura di collegamento, consentirà infatti di completare l’ultimo anello mancante della superstrada che dal porto di Civitavecchia giungerà al porto di Ancona dotando così il corridoio euro-mediterraneo intermodale, che da Barcellona giunge in Croazia, di una ulteriore trasversale stradale. Tale completamento consentirà anche di sviluppare ulteriormente il ruolo del porto di Civitavecchia quale porto servente del mercato viterbese ed umbro favorendo in particolare l’importante esportazione di prodotti ortofrutticoli di tali zone, come ad esempio l’olio umbro. Il collegamento veloce aprirà inoltre nuovi itinerari nella Tuscia per i crocieristi, offrendo ulteriori possibilità di crescita e sviluppo per tutto l’alto Lazio, grazie all’impegno di Governo e Regione che hanno riconosciuto la valenza strategica dell’opera, reperendo le risorse necessarie a completarla, dopo oltre trent’anni di attesa”, conclude di Majo.

Immacolatella Vecchia: parte l'attività di ripristino dell'immobile Presidente AdSP firma contratto con ATI



Napoli-E' iniziato, questa mattina, con la firma del contratto con il raggruppamento di impresa cui è stato aggiudicato l'appalto per l'Immacolatella Vecchia, il percorso di restituzione dell'immobile settecentesco progettato da Domenico Antonio Vaccaro.

Il Presidente Pietro Spirito ha, così, dato il via libera ad una importante opera di restauro, la prima ad essere realizzata nel porto di Napoli.

Il contratto prevede due passaggi: un primo riguarda la progettazione esecutiva che dovrà essere predisposta in massimo quaranta giorni e un secondo passaggio, a valle delle indispensabili verifiche della progettazione esecutiva, con l'apertura del cantiere e l'avvio dei lavori, il cui tempo di esecuzione è stato fissato in cinque mesi.

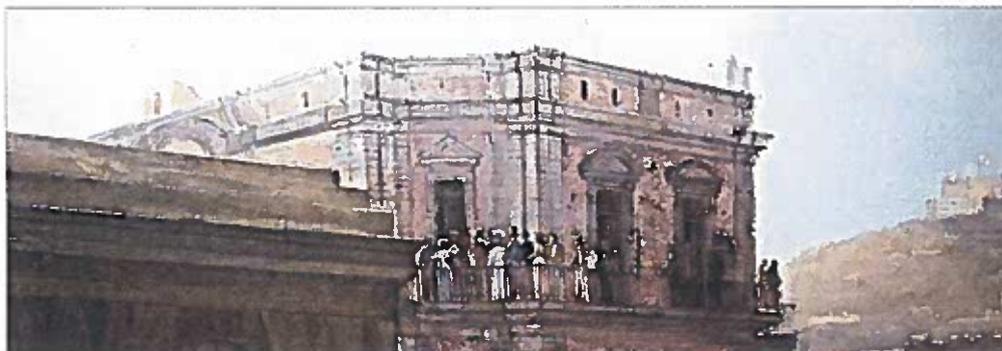
“Con la firma del contratto- ha dichiarato Pietro Spirito- diamo corpo al processo di risistemazione del *waterfront*, partendo dal principale edificio presente nel nostro scalo. Un edificio di grande valore architettonico e storico. L'Immacolatella Vecchia fu costruita per essere la sede della Marina Borbonica per essere poi destinata, alla fine dell'800, a stazione di partenza degli emigranti. Noi la restituiremo con i lavori che faremo, dopo l'approvazione del progetto esecutivo, al suo antico splendore.”

I lavori, infatti, prevedono oltre al restauro e al risanamento conservativo l'adeguamento funzionale (impianto elettrico, climatizzazione, installazione di impianto fotovoltaico). Il costo dell'opera è di 3.200.000,00 euro, quello della progettazione esecutiva di 70.000,00 euro.

La novità, voluta dal Presidente Pietro Spirito, attiene alla direzione dei lavori: sarà la Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici della città ad avere l'incarico di controllare, sotto la guida del Sovrintendente, Luciano Garella, la perfetta esecuzione di quanto previsto.

Informazioni Marittime

Napoli, via al progetto esecutivo per l'Immacolatella Vecchia



Sarà la Sovrintendenza dei Beni Architettonici e Paesaggistici a dirigere il restauro dell'Immacolatella Vecchia, lo storico (XVII secolo) edificio borbonico del porto di Napoli. Lunedì la firma del contratto d'appalto con il raggruppamento di impresa per la prima opera di restauro avviata dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno centeale, guidata da Pietro Spirito. Entro massimo quaranta giorni verrà consegnato il progetto esecutivo, i lavori dovranno iniziare entro cinque mesi. La struttura verrà risanata (impianto elettrico con elementi fotovoltaici e climatizzazione, tra le altre cose) per un costo complessivo di 3,2 milioni di euro, più altri 70 mila per la progettazione esecutiva.

La dirigenza della Sovrintendenza - in questo caso del soprintendente di Napoli, Luciano Garella, nominato dal committente - rappresenta una garanzia per l'Adsp, «il massimo della garanzia sulla qualità architettonica», commenta Spirito.

L'Immacolatella Vecchia, voluta da Carlo di Borbone e progettata da Domenico Vaccaro, si trova tra calata del Piliero e Porto di Massa, tra la sede delle autorità portuale/Capitaneria e la stazione marittima. Nel corso dei secoli ha avuto diverse funzioni. È stato la sede della Deputazione della Salute, l'ufficio di quarantena del Regno di Napoli negli anni della peste poi sede della Marina reale, infine stazione di partenza dei migranti meridionali verso le Americhe. «Diamo corpo al processo di risistemazione del waterfront – commenta Spirito - partendo dal principale edificio presente nel nostro scalo. Un edificio di grande valore architettonico e storico.

L'Immacolatella Vecchia fu costruita per essere la sede della Marina Borbonica per essere poi destinata, alla fine dell'800, a stazione di partenza degli emigranti. Noi la restituiremo al suo antico splendore».

Firmato accordo su demolizioni navali a Taranto

ROMA - Un accordo quadro tra l'Agenzia industrie Difesa e l'Aid di Taranto è stato sottoscritto per la realizzazione di un hub specialistico per il "Green Ship Recycling", le demolizioni navali.

Si tratta, commenta Gian Carlo Anselmino, direttore generale (continua a pagina 2)

Firmato accordo

dell'Aid, «non solo di una possibilità concreta per far tornare a vivere l'area dell'ex yard Belleli ma anche di una importante opportunità di lavoro per Taranto. I presupposti per fare bene ci sono tutti».

«Come Aid - aggiunge Anselmino - siamo disponibili a mettere a disposizione le nostre competenze

e le nostre capacità che abbiamo già sviluppato in questi anni nell'arsenale della Spezia. L'obiettivo è quello di trovare uno o più siti di riciclo navale in accordo con le disposizioni più severe in materia ambientale e di sicurezza. Già a La Spezia, oltre alle normative vigenti, abbiamo volontariamente adottato la Convenzione di Hong Kong, il Regolamento europeo 1257/2013 e la ISO 30000, perché per noi la sicurezza è una priorità».

«Il nostro - conclude il direttore

generale dell'Agenzia Industrie Difesa - deve essere un progetto ambizioso. Non dovremo puntare al solo naviglio della Marina Militare ma pensare al mercato civile e militare, nazionale e internazionale. Deve essere chiaro che questo deve essere un processo competitivo a livello europeo e che non vogliamo un progetto che nasce, si sviluppa perché ci sono delle disponibilità in quel preciso momento e poi muore. Noi a questo non ci stiamo».

Porto, il futuro secondo Sergio Prete

Porto, croce e poca delizia per Taranto. Magari, in futuro una certezza se per davvero riuscirà a venir fuori, come sembra, da qualche anno – se non decennio – di promesse, ritardi, stop e tante altre cosette che, purtroppo, ne hanno frenato parecchio lo sviluppo e quindi la possibilità di diventare un punto di riferimento strategico per tutta l'economia tarantina.

Per questo, in un momento di grandi difficoltà per Taranto, abbiamo voluto incontrare **Sergio Prete**, da ormai un anno **Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio**, ma a capo dello scalo ormai da alcuni anni. Un incontro franco, sincero, in cui si è parlato veramente di tutto nell'ottica di un futuro migliore, e speriamo ottimistico, per il porto ionico e, conseguentemente, per la stessa città. Una lunga intervista, che vi invitiamo ad ascoltare integralmente se avete un po' di tempo: non poteva racchiudersi in quattro parole, vista l'importanza dell'argomento che sta a cuore a tutti i tarantini. Qui abbiamo cercato di sintetizzare al massimo, salvaguardandone i concetti principali.

Partendo dalla **ZES**, di cui si parla parecchio negli ultimi tempi. Che cos'è la ZES, innanzitutto? Scrive *'Panorama'*: *"La Zes, per essere definita tale, deve innanzitutto comprendere un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti con caratteristiche stabilite da un preciso regolamento comunitario. La zona in questione deve poi essere istituita all'interno dei confini statali, in una zona geografica chiaramente delimitata e identificata. Potrà darsi anche il caso che alla Zes vengano accluse aree territoriali non direttamente adiacenti all'area principale, purché ci sia però un nesso economico funzionale con la zona portuale... l'istituzione di una Zes porta come conseguenza principale la possibilità per le imprese di sfruttare importanti agevolazioni fiscali e di beneficiare di rilevanti semplificazioni di carattere amministrativo e burocratico. È prevista inoltre l'applicazione, in relazione agli investimenti effettuati nella Zes, di un credito d'imposta proporzionale al costo dei beni*

- segue

acquistati, entro il 31 dicembre 2020, nel limite massimo, per ciascun progetto d'investimento, di 50 milioni di euro. Per ottenere questi benefici però le imprese devono mantenere le attività nella Zes per almeno cinque anni successivi al completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti, e non devono essere in liquidazione o in fase di scioglimento.*

Dunque, la ZES per Taranto sarebbe una manna non da poco, ed è per questo che – come detto – negli ultimi tempi gli attori di uno scenario futuribile come la ZES stanno muovendo le proprie pedine affinché questo territorio sappia sfruttare al meglio l'opportunità. Certo, va ricordato che la ZES prevista in un primo momento era quella per Taranto: poi, com'è noto, dalle parti di Bari e Roma sono riusciti a ottenerne una seconda, appunto per l'area adriatica. Ma tant'è, qui a Taranto si sono posti l'obiettivo di agganciarsi al territorio lucano, specie dell'alto Ionio, in una sinergia di traffici commerciali che potrebbero effettivamente offrire ricadute economiche non sottovalutabili. Da qui gli accordi con la vicina Matera.

«La ZES è una opportunità già negli intendimenti da alcuni anni. Del resto, esistono documentazioni particolareggiate per esempio come quelle della SVIMEZ che parlano come sia importante, specie per i porti del Mezzogiorno. E tutto parte da presupposti logici. I porti del Nord hanno il vantaggio di essere collegati facilmente ai traffici internazionali, mentre quelli del Sud hanno maggiori difficoltà. Tra l'altro, va considerato che il traffico di contenitori è in crisi ormai da tempo e quindi non ci sono, per il Mezzogiorno, opportunità per il mantenimento di questo volume di lavoro. In definitiva, il trashipment non produce più economia elevata, paradossalmente Evergreen da Taranto prima o poi sarebbe comunque andata via. Perciò, bisogna diversificare, nel senso che oltre ai contenitori, occorre costruire lavoro portuale. Anche a Gioia Tauro, per esempio, dove non hanno problemi infrastrutturali – pensiamo al pescaggio di 18 metri – e nonostante la presenza di un paio di terminalisti, la crisi morde parecchio e lo spettro dei licenziamenti è più che fondato: insomma, il traffico di contenitori purtroppo è sconveniente. E questo anche perché esistono dei porti del Mediterraneo, come il Pireo o quelli spagnoli, che sono molto più convenienti

- segue

economicamente: vuoi per il costo del lavoro, vuoi per le free zone, vuoi anche per rotte marittime più facilmente percorribili e quindi più vicine a Gibilterra. In sostanza, non è poi così vero che la nostra sia una buona posizione: basti pensare ai porti nordafricani, a Malta e capire che per raggiungere Taranto c'è una direzione differente sulla rotta Suez-Gibilterra. Quando sono arrivato qui, pur non essendo un economista, mi resi conto che andava diversificato il traffico commerciale. E mi spiego. Noi avevamo tre-quattro clienti molto grossi, tutto girava bene e quindi noi potevamo star qui a giocare al solitario. Ma Taranto ha avuto la sfortuna che quei tre-quattro clienti sono entrati in crisi e quindi hanno coinvolto ovviamente anche il traffico portuale. Per cui, pur avendo un approccio ateo alla vicenda, nel senso che va bene il grosso terminalista, sono anche consapevole che non basta. Penso a Rotterdam e ne porto l'esempio. A Rotterdam movimentano circa 12 milioni di contenitori, che in pratica è l'intero volume di traffico in Italia. Ma quella cifra è solo il 26-27% dell'intero traffico del porto olandese, tanto per capirci». E qui entra l'industria: «Sì, perchè Rotterdam è un grosso porto industriale. Capisco che questa etichetta da noi è abbinata all'industria presente, ma non mi riferisco a quello. A Rotterdam ci sono rigassificatore, petrolchimico, acciaierie e altre industrie, ma soprattutto con una differenza: l'Autorità gestisce tutta l'area portuale e retroportuale, per cui le industrie presenti devono essere sostenibili e sono perciò controllate sotto questo punto di vista lungo i 40 chilometri dell'area. Dunque, hanno una legislazione differente rispetto alla nostra. Quando parlo di diversificazione, vorrei chiarire un concetto. Anche quando TCT era nel massimo del suo splendore, qui incidereva più o meno del 15% sul traffico che, invece, era sorretto per il resto dall'industria. E così non va bene, perchè noi dobbiamo puntare a ridurre l'incidenza del traffico industriale rispetto al traffico globale. E allora, tutte le opere infrastrutturali che si stanno realizzando, andranno a servire in maniera diversificata, perchè non è pensabile che il porto non abbia un traffico crocieristico per esempio. Parliamo quindi di un riequilibrio dei traffici, di polivalenza del porto nel vero senso della parola». Quindi, turismo: «Vedete, qualche anno fa andai a Miami e qualche testata giornalistica parlò di vacanza, senza andare a vedere di cosa si trattasse invece. Ebbene, i porti di Bari e Brindisi frequentano Miami da circa 15 anni, mentre Taranto era ed è assolutamente sconosciuta, anzi veniva scambiata come Toronto. Quando poi presentammo il nostro depliant con Matera, ci dissero che andava messa prima perchè conosciuta, mentre Taranto no. Cosa voglio dire? Che questa operazione di marketing territoriale non può essere svolta dal porto, che invece è solo uno strumento d'approdo, ma dev'essere la città che deve farsi conoscere. Io non sono un crocierista, ma mi dicono che in alcuni porti famosi si sbarca con le scialuppe (basti pensare a Milonos, in Grecia - ndr) e quindi non è vero che occorre necessariamente l'approdo. Ma a parte questo,

- segue

bisogna capire che i turisti non vengono a Taranto per visitare il porto ma per conoscere la città, l'entroterra, per raggiungere magari Matera. Per cui è la città che deve muoversi in questo senso, il porto ripeto è solo strumento». Nonostante questo «abbiamo operato affinché Taranto sia conosciuta ancor di più. Per esempio abbiamo aderito» ad alcune associazioni «che inseriscono Taranto nei loro circuiti. Per esempio ancora, so che le toccate delle navi da crociera il prossimo anno saranno meno, ma nel 2019 invece aumenteranno, e proprio perchè i giudizi dell'armatore sono molto positivi anche rispetto a scali più consolidati. Noi non siamo a Venezia, dove gli armatori fanno la fila. Però, è un percorso lungo, nella programmazione crocieristica - solitamente fatta per due, tre anni - ci siamo in qualche modo e quindi non dobbiamo fermarci in questa fase». E qui si inserisce un altro aspetto: non è che ci sono troppi riflettori accesi sul porto, nel senso che si pongono troppi obbiettivi per risolvere i problemi della città? «In un certo senso è così. In questi anni, negli incontri a cui ho partecipato, spesso ho ribadito questo concetto. Va bene avere alta l'attenzione sul porto, ci mancherebbe. Ma non può caricarsi di troppa responsabilità per il futuro della città. Vedete, in questi anni così difficile, ad esempio, abbiamo stretto i denti, nel senso che il traffico industriale ridotto ha ridotto complessivamente il volume del traffico: il che significa incertezza, poca possibilità di programmare. Sarebbe bello che il porto potesse offrire migliaia di posti di lavoro, ma così non è, perchè non va dimenticato che se non avessimo resistito in qualche modo, avremmo perso anche il ruolo di Autorità di Sistema, con tutte le inevitabili conseguenze».

Torniamo a Matera e gli accordi con la Basilicata. «In un certo senso, ne rivendico la lungimiranza. Infatti, il primo accordo fu siglato nel 2013, quando Matera non era ancora stata designata quale Capitale della Cultura. Avevamo quindi annusato la possibilità di intercettare un comparto, quello agroalimentare specialmente, che sarebbe passato dal nostro porto. Nello stesso tempo, eravamo al lavoro per la Zona franca Interclusa. Ma cosa è accaduto? Che nel frattempo è andato via il terminalista e quindi quel volume probabile di traffico, insieme ad altri programmi studiati, s'è fermato. In ogni caso, gli accordi esistono e si svilupperanno anche e soprattutto con l'istituzione della ZES». Una visione, insomma, che va al di là del porto, che bisognerebbe per certi versi accompagnare. Come sull'aeroporto: «Noi abbiamo chiesto che Grottaglie possa, per esempio, ospitare i voli charter per il traffico crocieristico. Ci sono delle compagnie crocieristiche che organizzano voli per raggiungere la base di partenza, a cui noi stiamo

- segue

pensando, in modo tale da offrire una ulteriore possibilità affinché possano crescere i flussi turistici».

Veniamo ai nostri giorni. Ultimamente molto si è parlato delle riflessioni della Corte dei conti sul porto. *«Abbiamo in questo senso voluto fare delle precisazioni perché la questione è stata da noi vissuta. Quindi, abbiamo spiegato, per esempio, che per una delibera CIPE sui lavori si è aspettato dal 2002 fino al 2011, a cui va aggiunto un altro anno per ottenere tutte le autorizzazioni ormai scadute. Successivamente, il progetto esecutivo definitivo è giunto nel 2013. Insomma, per certi versi siamo in linea con le opere in Italia (e qui Prete ricorda tutti i passaggi burocratici – ndr). Poi consideriamo, ad esempio, che con il terminalista si era pensato di operare in lotti per non fermare la sua attività: una volta venuto meno, si è dovuto riconsiderare tutto».* Ad incastro uno dei grandi crucci: la situazione dei dipendenti. *«Fin dal mio arrivo è stato uno dei pensieri maggiori per me, soprattutto dal punto di vista umano e da tarantino, pur non essendo in capo all’Autorità la vicenda occupazionale. Del resto, siamo stati al fianco dei lavoratori e dei sindacati sin dall’inizio. Va considerato anche che il peso occupazionale sul terminalista non era indifferente: in alcuni scali, molte attività sono automatizzate. Ma a prescindere da questo, mi pare molto importante l’Agenzia del lavoro che, per Taranto, è strategica rispetto a Gioia Tauro, dove l’attività è ormai cristallizzata. Qui voglio fare un esempio. Il Molo S. Eligio ha ottenuto un allargamento dell’attività per vent’anni, ma in cambio dovrà assumere alcuni ex Tct. Per cui capiterà che un gruista vada ad operare nella nautica da diporto. Cosa significa, dunque? Che l’Agenzia nel tempo andrà a ricollocare i lavoratori attualmente fermi. In definitiva, con tutte le attività che stanno per implantarsi, la stessa ZES che potrebbe agevolare l’impianto di altre attività, credo che nel tempo i lavoratori andranno a essere ricollocati. Anzi, paradossalmente sarebbe opportuno che l’Agenzia non si svuotasse del tutto, altrimenti poi come prevede la legge diventerebbe Agenzia per la somministrazione del lavoro: sarebbe più utile che le attività attingessero il giusto numero, senza cioè commettere l’errore di Tct che ha invece assorbito un gran numero di dipendenti».*

Ultime due battute. Intanto, la riforma dei porti: *«Passare ad Autorità di Sistema per noi è stato più semplice rispetto ad altre realtà che, invece, hanno dovuto armonizzare diversi porti fra loro. Però, al di là di questo, oggi la presenza del Ministero è più pregnante, nel senso che esiste un coordinamento nazionale delle Autorità e quindi si tende ad avere orientamenti omogeni, non più come in passato quando i porti erano concorrenti fra loro o in ogni caso entità slegate. Poi si va verso la digitalizzazione, e qui noi abbiamo un programma triennale molto ambizioso: insomma, sburocratizzazione delle attività che renderanno più moderno il nostro porto».* Poi la visione futura del porto di

- segue

Taranto: «Ottimistica ma non in breve termine. Diciamo che nel 2020 avremo terminato probabilmente tutte le infrastrutture e quindi ne saremo dotati al primissimo livello. Sarà importante capire cosa succede al comparto industriale, che deve ambientalizzarsi certo, ma che potrebbe essere un moltiplicatore di attività se risolvesse i suoi problemi. A Taranto non si è mai sviluppato un vero e proprio indotto: si è pensato solo all'indotto di servizi per l'industria, non altro. Insomma, se la grande industria non chiude per problemi giudiziari, potrebbe però accadere che tra dieci-vent'anni potrebbe andare fuori mercato: ecco, noi dobbiamo essere in grado a partire da ora di costruire alternative economiche, tanti asset che, dovesse accadere ciò che dicevo prima, siano in grado di reggere comunque il sistema economico del territorio. Fra questi c'è senza dubbio il porto. Spero che quanto accaduto in questi anni faccia riflettere. Vedete, penso non sia possibile che prossimamente a Taranto siano presenti dei player internazionali ma che non si possa creare altra economia, come a Rotterdam. ArcelorMittal, Eni, Vestas, Italcementi sono gruppi di assoluto valore mondiale: ebbene, dobbiamo cercare di ottenere un po' del loro know how per sviluppare altro sul territorio. Così come bisogna accompagnare anche la vocazione turistica, che non dobbiamo pretendere essere come a Venezia o Civitavecchia, ma è un percorso in cui credere e in cui devono crederci tutti».

Il Nautilus

INFRASTRUTTURAZIONE TECNOLOGICA NEI PORTI DELL'AdSP: ARRIVA ISMAEL



BARI – Mercoledì 6 dicembre alle ore 10.30 nella sala conferenze del Terminal crociere del porto di Bari, Corso Antonio De Tullio n.1, verrà presentato il progetto ISMAEL, voluto dall'AdSP per rendere i propri porti sempre più "smart".

Oltre alla scelta di investire nella tecnologia 5G nel porto di Bari, l'Ente portuale si dota, ora, sperimentalmente, di ISMAEL, un software capace di predire l'impatto ambientale delle attività logistiche. Progettato dal Dipartimento Ricerca & Sviluppo di DBA Lab SpA di Villorba (Treviso), nella sede di Lecce, il progetto industriale ha un costo complessivo di un milione e 351 mila euro, in parte finanziato dalla Regione Puglia nell'ambito del Fondo di Sviluppo e Coesione – APQ Sviluppo Locale 2007/2013 sulla linea degli aiuti ai programmi integrati promossi dalle PMI per attività di ricerca e sviluppo.

Sensori distribuiti sul territorio raccoglieranno dati relativi alle condizioni meteorologiche, alle concentrazioni di sostanze inquinanti, al transito di veicoli nell'area portuale. Una piattaforma software, funzionante sulla base di paradigmi innovativi come l'Internet of Things e i Big Data, raccoglierà i dati provenienti dai sensori e quelli generati da sistemi informativi portuali, come gli spostamenti delle navi. Il risultato sarà la creazione di sofisticati modelli in grado di predire i fenomeni studiati. Sarà possibile, infatti, vedere la banchina del porto con l'accumulo di container, la nave che sta arrivando e l'ingorgo provocato dal traffico o da un semaforo in tilt, sull'arteria che deve essere percorsa dai camion in entrata o uscita dal porto.

ISMAEL predirà il verificarsi di fenomeni ambientali diversi e offrirà, la soluzione per ottimizzare l'attività portuale. Ciò sarà reso possibile dalla presenza di un centro di calcolo dedicato, presso il quale i modelli predittivi saranno addestrati ed eseguiti.

Tutto questo sarà reso possibile anche grazie allo scambio dati in real time con il sistema GAIA, port community system già operante nei porti di Bari, Barletta e Monopoli e di prossima estensione a quelli di Brindisi e Manfredonia, con il quale l'Autorità di Sistema Portuale supporta sin dal 2010 le operazioni portuali per il transito e controllo di passeggeri e merci.

ISMAEL faciliterà nei porti dell'AdSP il processo di integrazione del sistema logistico, il potenziamento delle infrastrutture, attraverso l'innovazione tecnologica, e la salvaguardia ambientale, obiettivi questi delineati dalla Legge di riforma delle Autorità portuali. L'incontro è aperto al pubblico.

NEL PORTO DI BARI DAL FEBBRAIO 2015



Norman Atlantic, chiesto il dissequestro del traghetto

I legali dell'armatore: lo portiamo via per demolirlo

● **BARI** Se deve essere spostato non ha senso un cambio di banchina: che il Norman Atlantic venga trasferito per essere demolito. L'istanza di dissequestro del relitto del traghetto (nella foto) naufragato nel dicembre 2014 al largo delle coste albanesi dopo un incendio scoppiato a bordo e costato la vita a 11 persone (18 ancora dispersi), è stata presentata alla Procura di Bari dai difensori dell'armatore Carlo Visentini, indagato insieme con altre 15 persone. Gli indagati, oltre a Visentini e alle due società Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, sono anche il comandante, gli amministratori della società Anek e alcuni membri dell'equipaggio, accusati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio plurimo e lesioni.

Nell'ambito dell'indagine, ancora in corso, è stato eseguito un incidente probatorio che è durato quasi due anni - da giugno 2015 ad aprile 2017 - per accertare le cause dell'incendio e del successivo naufragio, ed è stato effettuato da un collegio di periti attraverso una serie di accertamenti tecnici eseguiti a bordo del relitto. La nave è ormeggiata sulla banchina dinanzi al terminal crociere del porto di Bari dal febbraio 2015, dopo essere stata rimorchiata da Brindisi, primo porto di approdo dopo il naufragio. Da allora è sottoposta a sequestro probatorio. Ora i legali di Visentini, gli avvocati Gaetano Castellaneta e Filiberto Palumbo, ritengono che le esigenze cautelari siano cessate, perché gli accertamenti a bordo sono finiti da tempo, e chiedono il dissequestro del relitto, allegando anche un contratto per la demolizione del relitto. Da mesi **l'armatore portuale** del Levante presieduta da Ugo Patroni Griffi, chiede di liberare la banchina: gli operatori marittimi, specie durante la stagione crocieristica sono in difficoltà per lo spazio occupato dal relitto. Senza contare le notevoli spese di giustizia necessarie a mantenere in sicurezza la nave. Se i pm che coordinano le indagini della Capitaneria di porto, Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano, daranno l'ok al dissequestro, l'armatore potrà procedere - a sue spese - alle operazioni per rimorchiare altrove il traghetto e poi demolirlo. *ig. Lj*

Il Secolo XIX



Il relitto

Norman Atlantic, chiesto il dissequestro

BARI Un'istanza di dissequestro del relitto della Norman Atlantic, il traghetto naufragato nel dicembre 2014 al largo delle coste albanesi dopo un incendio costato la vita a 11 persone (18 ancora dispersi), è stata presentata alla Procura di Bari dai difensori dell'armatore, Carlo Visentini, indagato insieme con altre 15 persone. Agli indagati, oltre a Visentini e alle due società Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, ci sono il comandante, gli amministratori di Anek e alcuni membri dell'equipaggio.

Ampliamento del molo foraneo: sette milioni dall' **Autorità portuale**

Fondi confermati, progetti definiti

Sarà possibile consentire l' attracco a navi da crociera lunghe più di 250 metri

Milazzo Allargare il molo foraneo per consentire l' attracco di navi di lunghezza superiore ai 250 metri e al tempo stesso agevolare le operazioni a terra.

L' **Autorità portuale** ha riconfermato la dotazione di 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali 2017-2020 e ha definito il progetto - spesa circa 450 mila euro - per dar corso agli interventi finalizzati all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto "terzo lotto". L' intervento - così come spiegato nella relazione tecnica - è volto all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino.

Si andrà a modificare l' attuale conformazione oggi costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. In atto opera come banchina di ricovero per i rimorchiatori del porto e accoglie sia le navi ro-ro che le navi da crociera.

La limitata larghezza del molo foraneo impedisce, di fatto, un comodo utilizzo del banchinamento e ciò in particolare ne limita l' uso sia per le operazioni commerciali (benché allo scopo sia destinata un' altra banchina del porto) che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera, non essendo possibile collocare comodamente le strutture ricettive per i passeggeri o i pullman.

Il Piano regolatore del porto prevede infatti che il molo foraneo venga ampliato sia in larghezza che allungato in direzione est. Per l' espletamento del servizio di progettazione preliminare, definitiva, esecutiva sono previsti complessivamente 380 giorni.

In fase di affidamento anche lo studio di fattibilità dell' intervento Porto di Milazzo, realizzazione di una infrastruttura **portuale** atta a garantire gli ormeggi di navi da crociera all' esterno del molo foraneo i cui lavori erano già previsti nel Pot 2014-2016 per un importo presunto pari a un milione di euro.

Lo scalo mamertino - evidenziano all' **Authority** - non dispone di banchine idonee ad ospitare comodamente navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri e poiché il mercato del crocierismo richiede navi di dimensione sempre maggiore e lo standard minimo per le principali compagnie è pari a circa 250 metri, il porto di Milazzo è oggi meno "spendibile", su questo mercato e sino ad ora ha potuto ospitare solo navi di piccole dimensioni. Anche se l' ipotesi della sosta in rada non è mai stata tenuta in considerazione dall' **Autorità portuale** nonostante le pressioni e le richieste della classe politica locale.

Insomma, un' altra opportunità perduta visto il movimento non solo di **Messina** ma anche delle Isole Eolie e, in particolare, di Lipari col porto particolarmente affollato anche nei mesi estivi non solo per la presenza di yacht ma anche di navi da crociera di una certa stazza. Sarà pur vero che il porto mamertino non dispone di banchine idonee ad ospitare navi da crociera di lunghezza superiore a 220 metri, ma in questi anni c' erano tutte le premesse per realizzare le opere che oggi il mercato del crocierismo richiede. Evidentemente questo porto è destinato ad avere solo una valenza commerciale-industriale.(r.m.)

CapitaleMessina auspica che il Governo regionale batta i pugni sul tavolo della Conferenza Unificata

Mercoledì a Roma si decide sulla ZES

Mercoledì 6 dicembre a Roma si giocherà una partita importante per i **Messinesi**. È indispensabile che il Governo regionale batta i pugni sul tavolo della Conferenza Unificata affinché **Messina** abbia la sua ZES. A seguire il documento di CapitaleMessina a firma del vicepresidente Gianfranco Salmeri (nella foto) : Musumeci, appena eletto, si trova a dover affrontare le prime grane lasciate in eredità dal Governo Crocetta, tra queste la norma bloccanomine, che rischia di mandare a casa oltre mille precari dell'amministrazione regionale, e la deroga per l'uso delle discariche, che il Ministro dell'Ambiente ha **autorizzato** solo per 15 giorni, entro i quali la Regione Siciliana dovrà dare garanzie sulle scelte in merito agli impianti di termovalorizzazione e compostaggio. Mercoledì una delegazione regionale, con a capo il presidente Musumeci ed il vice Armao, sarà a Roma per cercare di trovare soluzioni condivise col Governo nazionale. Ma, sempre mercoledì a Roma, c'è un altro appuntamento non meno importante per noi messinesi: nel pomeriggio si riunirà la Conferenza Unificata con al terzo punto dell'ordine del giorno il "Parere sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri concernente l'istituzione delle zone economiche speciali (ZES)". Il Governo con il cosiddetto "Decreto Sud", convertito in legge il 3 agosto, ha introdotto le Zone Economiche Speciali, da istituire in aree del Mezzogiorno, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative. La legge 123/17 prevede che si possano istituire al massimo due ZES per regione, e **Messina** quindi sarà quasi certamente esclusa a vantaggio di Catania-Augusta e Palermo, già indicate in più occasioni dal Governo come sedi delle future ZES in Sicilia. Il Decreto del Presidente del Consiglio, che è, come dicevamo, all'ordine del giorno in sede di Conferenza Unificata, detterà le "linee guida" per l'istituzione delle ZES, per cui è indispensabile che mercoledì vi sia la partecipazione forte ed **autorevole** del Governo siciliano, che si batta affinché anche **Messina** abbia la sua zona economica speciale. È un obbligo morale, oltre che politico, nei riguardi dell'unica città metropolitana che, a causa delle scelte del Governo nazionale, rischia di perdere oltre che l'**Autorità portuale** anche l'occasione di sviluppo economico offerta dalla ZES. Siamo certi che l'esecutivo regionale, alla sua prima prova, dimostrerà di avere a cuore le ragioni dei messinesi.

La Sicilia

Zes, la Sicilia è l' unica al Sud a non avere ancora i progetti

Sono pronti Napoli-Salerno, Bari-Brindisi e Taranto. Isola assente a Hong Kong

michele guccionePalermo. L' autonomia speciale è una grande cosa, ma se la si usa male diventa una palla al piede per lo sviluppo economico. Lo dimostra la vicenda dell' istituzione delle Zone economiche speciali, inserite nel Decreto Mezzogiorno per favorire l' insediamento di investitori esteri e di imprese manifatturiere in prossimità dei porti del Sud tramite la defiscalizzazione e finanziare le infrastrutture portuali e logistiche necessarie. L' occasione è ghiotta in quanto cade mentre il governo cinese sta "costruendo" anche via mare la "Belt&Road initiative", una nuova rotta Cina-Europa costellata da scali e poli di trasformazione industriale delle merci, rilevati e gestiti dai fondi d' investimento cinesi.

La presentazione delle nuove Zes del Sud Italia al mondo istituzionale e degli operatori marittimi e portuali della Cina era prevista il mese scorso a Hong Kong, con la presenza delle autorità portuali italiane, comprese quelle della Sicilia. Ebbene, alla fine l' Isola non è stata presente anche perché, a quanto si è appreso, la Sicilia è l' unica regione del Mezzogiorno che non ha pronte le proposte delle Zes da inviare al ministero del Mezzogiorno, anzi non ha ancora neanche

avviato l' iter di progettazione. Invece, hanno pronte le proposte le autorità portuali di Napoli-Salerno, Bari-Brindisi e Taranto, mentre Gioia Tauro è in fase avanzata. Ed ecco, infatti, che Napoli e Taranto hanno partecipato e proficuamente alla missione di Hong Kong.

La Sicilia, dunque, rischia di restare tagliata fuori dai nuovi flussi di merci in arrivo dalla Cina.

Perché questo ritardo? Lo spiega Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità portuale del mare della Sicilia occidentale: «Con i colleghi della Sicilia orientale e di Messina alla fine abbiamo deciso di non andare più a Hong Kong e di presentarci alla prossima piattaforma prevista a maggio, organizzando bene la nostra rappresentanza, perché speriamo che da qui ad allora la Regione si pronunci sulla materia. La Sicilia - spiega Monti - è una Regione a statuto speciale e occorre che il governo regionale e l' Ars prendano posizione rispetto alle previsioni del Decreto Mezzogiorno, alle regole e benefici per le Zes, all' individuazione precisa delle aree che nel decreto sono genericamente indicate una in Sicilia occidentale e l' altra in Sicilia orientale».

«Il ministro De Vincenti - conclude Monti - ha già avviato le consultazioni con le amministrazioni locali

- segue

competenti, ma serve una posizione ufficiale della Regione con la quale vogliamo confrontarci su tutto, a partire dal numero delle Zes, cioè se farne due o tre coinvolgendo Messina e quanti più territori possibile».

Già, la Regione. Il precedente governo non ha neanche messo mano alla questione. Alle tre autorità portuali non è rimasto altro da fare che attendere l'elezione e l'insediamento del nuovo esecutivo e, superato il rodaggio, avviare un dialogo che porti anche l'Isola a mettere a punto la proposta.

Frattanto, Pasqualino Monti cerca di recuperare il ritardo logistico dei porti che gli sono stati da poco affidati: «Entro tre mesi saranno completati i lavori alla banchina "Vittorio Veneto" del porto di Palermo - annuncia il capo dell' Authority - consentendo l'attracco a più navi da crociera. A Trapani e Porto Empedocle stiamo partendo con la progettazione dei Piani regolatori che sarà poi inviata alla Conferenza dei servizi per le autorizzazioni, perché quelli in vigore, risalenti agli anni '50 e '60, prevedono fondali adatti solo ad aliscafi e piccoli traghetti. Vanno abbassati di almeno tre-quattro metri se si vuole intercettare il traffico crocieristico o anche le grandi navi container della "Via della Seta" cinese».

Alla fine il rinvio non è stato poi un gran male. Soprattutto perché nella missione a Hong Kong dal 21 al 24 novembre scorsi, organizzata dal Propeller club di Milano con l'Associazione Italia-Hong Kong, Invest Hong Kong e Hong Kong Trade Development Center con la partecipazione di 32 rappresentanti dei porti, della logistica e delle spedizioni, è grazie al supporto scientifico del centro studi Srm di Napoli che fa capo a Intesa Sanpaolo che è stato possibile verificare che le Zes di successo create in Cina sono concepite in modo opposto al modello italiano. Così, se la Regione volesse prenderne atto e modificare qualcosa, sarebbe in tempo a farlo avvantaggiando i nostri porti che parteciperanno alla missione di maggio. «Stiamo studiando il modello di gestione e sviluppo delle Zes cinesi - dice Alessandro Panaro, responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" di Srm - partendo dalla visione italiana, che è quella di concepire una Zes come dei terreni messi a disposizione a imprese che beneficino di incentivi e non pagano tasse a lungo termine. La Cina invece lega fortemente le Zes ai porti, nel senso che lo sviluppo delle imprese manifatturiere e logistiche è correlato allo sviluppo dei porti: più imprese si insediano, più si ingrandiscono il porto, la Zes e le aree retrostanti».

Panaro parla di Shenzhen (nella foto), «una delle più grandi ed efficienti del mondo - racconta - , che abbiamo visitato nella missione. Una free zone nata nel '79 dove sorgeva un piccolo villaggio. Oggi è il terzo porto al mondo e movimentata 20 milioni di Teu. Le imprese vengono qui perché interessate ad un porto forte ed efficiente.

Questo è governato non da amministratori pubblici, ma da una società manageriale, la Cmp, un colosso che gestisce il porto e la Zes insieme, fornisce tutti i servizi a chi si vuole insediare, dà permessi e consulenza anche su finanziamenti, organizza puntualmente le spedizioni e costruisce persino le case per il personale. Poiché qui si risparmia su tempi e costi e all'impresa conviene, così come al governo interessa che le imprese paghino le tasse, gli incentivi non sono eterni, ma dopo 15-20 anni si pagano le tasse.

Malgrado ciò la Zes continua ad attirare investimenti, si autofinanzia e alimenta nuovi investimenti».

MICHELE GUCCIONE

E Messina chiede la nascita di una Zes

Domani la Conferenza unificata Stato Regioni discuterà del «parere sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri concernente l' istituzione delle zone economiche speciali (Zes)». Tra le Zes future c' è anche la proposta avanzata dall' **Autorità portuale di Messina** ben prima che una legge di agosto importasse nell' ordinamento italiano requisiti, condizioni e modalità per la sua attivazione. Nei mesi scorsi, ricorda una nota degli industriali dello Stretto, «su sollecitazione di **Sicindustria Messina**, l' Ente Camerale **messinese** si è posto come elemento di coagulo delle istanze di sviluppo e, pertanto, sono stati attivati confronti e ragionamenti concreti sul progetto istitutivo della Zes a **Messina** e sul collegato piano di sviluppo». L' istituzione della Zes a **Messina** «costituirebbe un veicolo imprescindibile per ricostruire le condizioni di una ripresa strutturale dell' economia e dei comparti manifatturieri», si legge nella nota degli industriali, «e le esperienze già monitorate in altre aree europee dimostrano che proprio i territori maggiormente svantaggiati dal punto di vista della densità industriale possono trarre i maggiori benefici da una politica di attrazione degli investimenti».

«Chiediamo», concludono gli industriali, «quindi, un forte impegno al Governo regionale e a tutte le forze politiche locali nel supportare l' istituzione di questo strumento strategico per la sviluppo dell' intero territorio metropolitano».

La Sicilia

Quando la politica pensa a se stessa

Sapete cosa sono le Zes? Sono le zone di espansione speciale, in sostanza zone franche soprattutto nelle **aree portuali**. In Sicilia ne sono state previste due, una al porto di Palermo e una nel sistema **portuale** Catania-Augusta. Non si tratta di ...

tony zermo

Sapete cosa sono le Zes? Sono le zone di espansione speciale, in sostanza zone franche soprattutto nelle **aree portuali**. In Sicilia ne sono state previste due, una al porto di Palermo e una nel sistema **portuale** Catania-Augusta. Non si tratta di fondi, ma della possibilità di svolgere nelle Zes attività imprenditoriali esentasse, o con tasse ridotte al minimo.

La legge sulle Zes è stata varata quest' anno dal governo Gentiloni, dietro sollecitazione del ministro Del Rio, ed era stata «propagandata» dal ministro delle Coesione sociale e territoriale De Vincenti. Tutte le Regioni hanno accettato con entusiasmo l' istituzione delle Zes, anche in relazione all' arrivo in Mediterraneo delle navi supercontainer cinesi della Via della seta marittima. Tutte tranne una, la Sicilia, che essendo a statuto speciale deve prima decidere se accogliere una legge nazionale. Per la nostra Regione non ci sono leggi nazionali, ma «proposte di legge» da esaminare alla luce degli interessi siciliani per poi deciderne l' accoglimento, oppure il respingimento. E' superfluo aggiungere che la nostra Regione non si è mossa perché presidente, assessori, e mettiamoci anche deputati, erano super impegnati non a fare gli interessi dei siciliani, ma a fare i propri in vista del voto. Per cui stiamo perdendo l' opportunità di utilizzare le Zes e di poter offrire alle 90 navi che ogni giorno escono dal Canale di Suez per entrare nel Mediterraneo dei porti siciliani non solo pronti all' accoglienza e alla rifinitura dei prodotti semilavorati, ma anche esentasse. Vorrei anche ricordare che questo giornale ha sollecitato in varie occasioni l' interesse per gli sviluppi della Via della Seta marittima richiedendo l' attenzione del governo Gentiloni per i nostri porti regolarmente ignorati (e non solo per quelli di Genova e di Venezia-Trieste).

Cosa resta da fare a questo punto? Che il nuovo governo regionale presieduto da Nello Musumeci cerchi di recuperare il tempo perduto, nonostante che a Roma in questa fase si pensi soltanto alle elezioni nazionali. Praticamente abbiamo avuto sei mesi di stallo preelettorale per le regionali e adesso avremo altri sei mesi preelettorali a livello nazionale. Un doppio danno per i siciliani in perenne attesa.

Free Zone: Banco di Napoli per Taranto

TARANTO - Il fenomeno delle Free Zone, ha registrato un trend in continua crescita, che

non si è arrestato durante il periodo della globalizzazione, né nel corso della crisi finanziaria mondiale degli anni scorsi. In Italia sono state istituite con Legge 123/2017 e solamente le regioni del Mezzogiorno possono presentare proposta di Zes ubicate solo dove siano presenti aree portuali. La legge prevede una politica di sviluppo istituzionale fondata su aree ben individuate dove strategicamente si pone il "Porto al centro" dell'economia, vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate a far crescere l'infrastruttura marittima ed il sistema di imprese che ruotano intorno ad essa.

Su queste prospettive Banco di Napoli e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio hanno oggi firmato e presentato un accordo per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere Portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. L'accordo inoltre prevede soluzioni di consulenza, anche attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo, alle imprese che si candideranno quali investitori nelle Zone Economiche Speciali, per la elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie. L'accordo consentirà una relazione di lungo periodo e di stretta collaborazione con le AdSP per sostenere le imprese che attono ai sistemi portuali realizzeranno lavori di riqualificazione e potenziamento, nuovi insediamenti con nuovi posti di lavoro, crescita dei sistemi logistici a beneficio dei settori economici circostanti. L'obiettivo è sostenere la mission delle nuove AdSP del Mezzogiorno perché garantiscano al sistema manifatturiero del Meridione nuove e potenziate capacità di intercettare flussi commerciali internazionali, ampliando così i mercati di sbocco dei prodotti e delle eccellenze territoriali per trattenere nel PIL del Mezzogiorno quanto più valore aggiunto possibile. Per questi accordi il Banco di Napoli mette a disposizione un plafond di 1,5 miliardi di euro.

Alla presentazione dell'accordo sono intervenuti, Rinaldo Melucci, sindaco di Taranto, Vincenzo Cesareo, presidente Confindustria

Taranto, Francesco Guido, direttore generale Banco di Napoli e direttore regionale di Intesa Sanpaolo, Sergio Prete, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Alessandro Panaro, responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" SRM, Gianluigi Venturini, direttore commerciale imprese Intesa Sanpaolo.

Sergio Prete, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: "La Zes è uno degli elementi strategici che contribuiscono alla valorizzazione del patrimonio logistico e infrastrutturale del porto di Taranto, che beneficia ora di una concreta opportunità di riconnettersi al mondo imprenditoriale del territorio e in generale alla comunità di business nazionale e internazionale. L'Accordo siglato oggi con il Banco di Napoli rappresenta un fattore abilitante che aumenta l'attrattività della nostra Zes e una ulteriore opportunità per le imprese (esistenti o di nuovo insediamento) che decideranno di investire nel nostro territorio".

Francesco Guido direttore generale del Banco di Napoli e direttore regionale Intesa Sanpaolo: "Il valore delle ZES va oltre i forti benefici fiscali e le procedure semplificate di cui possono godere gli investimenti realizzati al loro interno. Devono infatti essere punto di sviluppo e di aggregazione delle imprese del territorio votate all'export.

Nel 1997 il numero di Zes era pari a circa 845 in 93 Paesi, tale valore è salito a circa 4.000 e coinvolge circa 135 Paesi. L'impatto economico totale generato ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto generato, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari. Secondo autorevoli stime, nelle Free Zone andrebbe a concentrarsi, con il passare del tempo, il 40% circa del totale dell'export di un Paese.

In Europa esistono diversi casi di free zone a diversi livelli di operatività (più che altro si tratta di punti franchi individuati all'interno di aree portuali); se ne contano ad esempio 10 in Danimarca, 8 in Germania, 3 in Grecia, 5 in Spagna (tra cui la famosa ZAL-Zona ad Attività Logistica di Barcellona). In Italia vi sono 4 Zone Franche, Trieste, Venezia, Gioia Tauro e Taranto. Uno dei casi più famosi in Europa è rappresentato dalle 14 free zone della Polonia che hanno creato quasi 300mila nuovi posti di lavoro.

Zona Franca famosa in Italia è il Porto Franco di Trieste che fa capo all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, dove le aziende possono beneficiare di una serie di incentivi di tipo doganale, fiscale e di tipo amministrativo che rendono particolarmente conveniente investire nell'area o depositarvi le proprie merci; ciò oltre alla presenza di un porto che mette a disposizione infrastrutture marittime, logistiche ed intermodali a sostegno delle imprese stesse.

Le imprese che investiranno nelle Zes in Italia potranno avere: procedure semplificate per adempimenti burocratici e per l'accesso alle infrastrutture; credito di imposta in relazione agli investimenti effettuati pari al 50% per ogni progetto di investimento. Le aziende dovranno però mantenere l'attività nella Zes per almeno 7 anni.

Fondamentale sarà il supporto degli enti pubblici territoriali e locali che dovranno contribuire a snellire in modo importante gli adempimenti burocratici ed amministrativi per le imprese. Importante anche la connessione tra le iniziative imprenditoriali ed il porto; le Zes sono ideate per favorire l'attrazione di investimenti che mettano a sinergia la logistica con il sistema manifatturiero. Diventerà importante la presentazione da parte degli organi preposti a gestire la Zes di un Piano di Sviluppo Strategico che preveda le aree interessate, gli incentivi ed i settori da agevolare. Le risorse finanziarie pubbliche complessivamente messe a disposizione ad ora ammontano a poco più di 200 milioni di euro.

Le banchine alla prova del futuro: il 14 e il 15 esperti, imprese e politici in conclave al Lem

È in agenda per il 14 e il 15 dicembre al Lem il triplo round di incontri con cui mediante tavoli di lavoro il circolo Pd economia del mare fissa lo sguardo su tre aspetti specifici da approfondire: 1) zone franche e zone economiche speciali (Zes); 2) il rapporto fra l'innovazione e l'invecchiamento della popolazione lavorativa; 3) l'evoluzione del sistema crociere e, adesso che il porto ha deciso di riservargli ampi spazi, quel che deve fare la città per coglierne al volo le opportunità. «Vogliamo aprire una discussione sul futuro della portualità - dice Jari de Filicaja a nome degli organizzatori - guardando al di là del localismo per veder cosa si sta muovendo e su cosa si può puntare. Anche perché sono in vista grandi cambiamenti».

Ne parleranno, fra gli altri, figure di primo piano come il viceministro Riccardo Nencini e la sottosegretaria Silvia Velo, esperti di rango come Zeno D'Agostino (che all'Authority di Trieste è riuscito a far decollare la zona franca), Ernesto Carbone (alto funzionario delle Dogane) o Omrine Wilson (che nel porto di Rotterdam è project manager nel settore innovazione). Non mancheranno gli operatori locali come Averardo Grifoni e Mauro Evangelisti o anche uomini d'impresa che operano qui ma hanno responsabilità nazionali (come Nereo Marucci, Luca Becca e Roberto Alberti), senza contare i vertici istituzionali (il sindaco Filippo Nogarin e per l'Authority il presidente Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali).

Informazioni Marittime

Capitanerie, il Comandante Generale visita la Direzione Marittima di Napoli



Il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone, ha visitato la scorsa settimana la Direzione Marittima di Napoli. Durante la giornata partenopea il Comandante Generale, accolto dal Direttore Marittimo, Contrammiraglio Arturo Faraone, ha voluto incontrare per un colloquio i Capi dei Compartimenti e dei Circondari marittimi della Campania, soffermandosi ad illustrare le linee di indirizzo del Corpo per il prossimo futuro, volte ad affermare l'unicità del ruolo svolto dalla Guardia Costiera nell'ordinamento nazionale e comunitario.

Nella seconda giornata di visita, Melone è stato accompagnato nel Castel dell'Ovo, dove si è tenuta la "Regional Stakeholder Conference on Blue Economy", evento collegato alla "[West Med Conference](#)" cui ha preso parte anche il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. A margine degli eventi, ha fatto visita alla Capitaneria di porto di Napoli anche il direttore Bernhard Friess, responsabile del Directorate for Maritime Policy and Blue economy della Direzione Generale Mare della Commissione Europea, il quale ha avuto modo di conoscere la realtà portuale napoletana, quale paradigma di riferimento dei porti mediterranei.

Hamburg Süd a far parte è entrata della Maersk

AMBURGO - Hamburg Süd è

entrata a far parte in maniera ufficiale, da inizio Dicembre, della danese Maersk Line diventando così una consociata del gruppo marittimo leader mondiale nel settore del trasporto container.

«Con questa nuova appartenenza - ha affermato Arnt Vespermann, nuovo amministratore

delegato di Hamburg Süd - possiamo rafforzare la nostra presenza in tutto il mondo in un contesto di mercato stimolante, molto competitivo, offrendo ai clienti nuovi vantaggi». Proprio un anno fa, il precedente gruppo proprietario di Hamburg Süd, la August Oetker KG, aveva annunciato l'intenzione di ritirarsi dal settore e di aver deciso di vende-

(continua in ultima pagina)

Hamburg Süd è entrata

re a Maersk. A seguito della recente approvazione della cessione da parte delle competenti autorità sulla concorrenza, è stato adesso possibile finalizzare la vendita.

Le dichiarazioni di Vespermann arrivano a margine di una conferenza stampa in cui è stato presentato il nuovo assetto della compagnia tedesca che resterà una società commercialmente indipendente con un proprio settore di vendita e marketing, così come saranno gestiti in autonomia il servizio clienti e diversi altri dipartimenti ausiliari quali le risorse umane, il settore informatico, finanza e contabilità.

Il neo amministratore delegato fa parte di Hamburg Süd da circa 18 anni, mentre è presente nel consiglio di amministrazione dal 2009. Il suo predecessore, Ottmar Gast, resterà nel gruppo ricoprendo l'incarico di presidente dell' "advisor

board" di cui fa parte anche Søren Toft, vice presidente esecutivo e direttore operativo di AP Moller Maersk e membro del consiglio di amministrazione di AP Moller Maersk. Altri membri del consiglio di Hamburg Süd sono Frank Smet, dal 2012 ai vertici del gruppo, in qualità di direttore commerciale, e Jakob Wegge Larsen nuovo direttore finanziario.

«Anche in futuro le aspettative dei clienti continueranno ad essere in cima alle nostre attenzioni. La qualità dei servizi loro forniti, a cui sono abituati, continuerà ad essere assicurata. Il successo di Hamburg

Süd nei suoi quasi 150 anni di storia si è sempre basato sulla grande esperienza e competenza dei suoi dipendenti, sulla profonda conoscenza dei mercati e delle esigenze dei caricatori, nonché sull'elevata qualità dei servizi che forniamo» ha aggiunto Arnt Vespermann. «A disposizione dei nostri clienti - ha concluso l'ad - mettiamo una

network globale tra i più completi del settore, abbinato alla ben nota qualità di servizio di Hamburg Süd. Queste caratteristiche ci consentono di essere uno dei vettori più competitivi del settore e ci mettono in una posizione privilegiata per affrontare le future sfide».

La gamma di servizi della brasiliana Alianca, focalizzati sul settore cabotaggio, rimarrà invariata, e le filiali operanti nel settore tramp, cioè la Rudolf A. Oetker (Rao), la Alianca Bulk (Aliabulk) e la Furness Withy Chartering, così come l'agenzia di viaggi Hamburg Süd, proseguiranno normalmente la loro attività.

La notizia arriva a pochi giorni di distanza del battesimo, avvenuto in Cina, della portacontainer post-panamax "Polar Costa Rica". La nave è stata costruita nel cantiere Jiangsu New Yangzijiang. La "Polar Costa Rica" ha una capacità di 3.884 teu ed è una delle due navi di questo tipo già ordinate da Hamburg Süd al cantiere cinese.

Informazioni Marittime

Marsiglia, commessa da 30 milioni da Costa Crociere



Appena inaugurato, il bacino 10 di Marsiglia, il più grande del Mediterraneo e uno dei più grandi al mondo, ha già tante commesse in corso. L'ultima è di Costa Crociere che farà ristrutturare e ammodernare le sette sue navi ad un costo complessivo di 30 milioni di euro. L'annuncio nel corso dell'inaugurazione della "Forme 10", un bacino di carenaggio da ben 465 metri di lunghezza, 85 di larghezza, gestito dal 2010 da Chantier Naval de Marseille, società con dentro la genovese San Giorgio del Porto e, dallo scorso anno, la stessa Costa Crociere con un terzo delle quote.

Marsiglia è attualmente al lavoro su Costa neoClassica. Ad essa seguirà Costa Magica, Costa Pacifica, Costa Victoria, Aiuda Aura, Aida Bella e Aida Blu. «Marsiglia è un porto strategico per le nostre operazioni nel Mediterraneo occidentale e un importante porto di scalo, che lo rende un luogo ideale per diverse attività, sia per i passeggeri che si imbarcano sulle nostre navi sia per quelli in transito. Abbiamo deciso di investire in questa infrastruttura perché intendiamo farne una piattaforma di trasformazione e riparazione di navi di prestigio internazionale», commenta l'amministratore delegato di Costa Crociere, Michael Thamm.