

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
20 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Il porto di Trieste è innesco positivo per la regione..."(Ferpress)

"...Spostiamo da Est a Sud l'asse dell'Ue..." (The Medi Telegraph)

Venezia:

"...Non siamo i parenti poveri dell'Europa..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Costa Neo Classica in fuga a Marsiglia..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...La ricetta che salva i porti minori..."(Il Milano Finanza)

"...Il Presidente di Confetra ha rilevato che Ravenna deve puntare su navi da 4 mila..." (Il Resto del Carlino)

"...Dopo le gru ora avanti con i fondali..." (Il Resto del Carlino)

Livorno:

"...Aumenta il traffico delle auto nuove..." (Informatore Navale, Corriere Marittimo, Il Telegrafo)

"...Obbligatorietà dei servizi tecnico nautici..." (Corriere Marittimo)

Piombino:

"...Aferpi..."(Il Telegrafo)

Napoli:

"...Gnl, deposito costiero nel Golfo di Napoli..."(Porto & Diporto)

Brindisi:

"...La Puglia stanZIA 48 mln per dragare i fondali dei porti..."
(Italia Oggi)

"...La Camera di Commercio di Brindisi sarà oggi al tavolo Zes..."
(Giornale di Puglia, NewSpam, Nuovo Quotidiano di Puglia, Gazzetta del Mezzogiorno)

"...In Puglia i grandi porti sono due e noi ci stiamo attrezzando per cogliere questa opportunità..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Port Agency al via avviamento al lavoro..."(Corriere Marittimo, Ferpress, Gazzetta del Sud)

Gioia Tauro:

"...Dov'è la partita tra Gioia Tauro e Messina..." (Gazzetta del Sud)

Focus:

- **La Ue spinge sulla formazione** (Italia Oggi)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo



Friuli Venezia Giulia: Bolzonello, porto Trieste è innesco positivo per la regione

(FERPRESS) – Trieste, 20 OTT – “Se il Friuli Venezia Giulia è una grande piattaforma logistica, il Porto Franco di Trieste è un fattore di crescita e di sviluppo per l’intera economia regionale e non può certo rimanere una struttura isolata o autonoma. Per questo siamo soddisfatti di aver sempre praticato la strategia di una regione che diventa sistema, dove non ci sono pezzi di territorio solo vicini ma collegamenti che traducono ogni beneficio d’area in un innesco positivo per tutto il Friuli Venezia Giulia”.

È la riflessione del vicepresidente della Regione, Sergio Bolzonello, a margine del convegno “Lavoro e innovazione” che si è tenuto oggi a Pordenone, secondo quanto si apprende da una nota dell’ufficio stampa regionale.

“Dal mare al retroporto – ha spiegato Bolzonello – una buona impresa si sviluppa dove c’è un buon sistema logistico, in una forte comunicazione tra le vie d’ingresso e gli sbocchi portuali della regione, a partire da Trieste, le strutture interportuali di Cervignano e Pordenone e le stesse zone industriali, come la Ziu di Udine e il Cosilt di Tolmezzo, per il quale proprio in questo assestamento di bilancio in questi giorni metteremo 1 milione e 400mila euro per l’acquisto delle aree”.

“Non bisogna mai perdere lo sguardo d’insieme perché quando si crea una rete le merci, i capitali e le innovazioni scorrono sugli stessi canali, con tutto ciò di positivo che ne consegue e che viene spalmato sull’intero territorio regionale. E il Friuli Venezia Giulia – ha concluso Bolzonello – proprio su infrastrutture e logistica ha fatto in questi anni un balzo in avanti”.

The Medi Telegraph

D'Agostino: «Spostiamo da Est a Sud l'asse dell'Ue»

«QUELLO del Mediterraneo nel 2016 è stato un mercato molto dinamico - afferma il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, che è alla guida anche dell'Autorità di sistema portuale di Trieste - e se è così dinamico in un momento in cui ci sono importanti problemi sociali in Nord Africa, Medio Oriente e Turchia, quando ci sarà una maggiore stabilità penso che crescerà ancora di più».

Che peso hanno per i porti italiani i traffici con il Mediterraneo?

«Oggi si parla molto di Via della seta, ma i porti italiani che hanno importanti traffici intra-mediterranei sono quelli che sono cresciuti di più. Certo, oggi non si può non parlare della Via della seta, che è il tema globale più importante nel settore del trasporto merci. Ma anche i traffici del Mediterraneo sono molto aumentati».

Quali sono i porti italiani più interessati da questi traffici?

«Su questi traffici gioca un ruolo importante la portualità del Mezzogiorno. Il trasporto di container non è l'unica attività importante e molti porti italiani possono svilupparsi anche se non sono inseriti nella Via della seta. Questa idea, che è già stata digerita in Assoporti, è entrata anche nei colloqui con il governo, che ci sta dando indicazioni di volersi muovere in questo senso».

Quali sono le aree del Mediterraneo più interessanti per la portualità italiana?

«Alcune aree sono danneggiate dalla presenza dell'Isis e di attività terroristiche. Altre come l'Iran e la Turchia, rappresentano una direttrice importantissima per l'Italia. In futuro quei paesi avranno una grossa crescita. Si tratta di un'occasione di sviluppo per il Mezzogiorno, anche per le attività manifatturiere. Sono paesi che si stanno aprendo».

Lei ha detto che quello dei container non è l'unico traffico importante. Che cosa intende?

«Ci sono relazioni ro-ro importantissime. Nei traffici intramediterranei la tratta marittima è soltanto una parte minore del percorso della merce, per cui viaggiano meno container e più altri mezzi come le casse mobili o i trailer. Dobbiamo abituarci a pensare che sui traffici mediterranei non è il container il settore di riferimento».

Che cosa sta facendo Assoporti per i traffici mediterranei?

«Questo è un tema importante che Assoporti ha portato anche all'Unione europea. Fino a dieci anni fa l'Europa si è impegnata nel dibattito per l'integrazione dei paesi del Mediterraneo in un'area di libero scambio, come era stato deciso a Barcellona. Da allora molte cose sono cambiate e hanno reso superata l'idea di un'integrazione e oggi ci siamo dimenticati di quel dibattito. Ma non è necessario ipotizzare soltanto un'area di libero scambio. E' chiaro che le primavere arabe, l'attività dell'Isis, l'emergenza dei profughi non erano previste e hanno portato a una distorsione dei ragionamenti che si stavano facendo sui commerci in quest'area. C'era il tema, fondamentale, dei corridoi euro-mediterranei. Questi addirittura erano già stati definiti dall'Unione europea e si

The Medi Telegraph

Musolino: «Non siamo i parenti poveri dell'Europa»

Ha fatto discutere nei giorni scorsi una lettera con cui il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia, Pino Musolino, richiamava i colleghi degli altri porti adriatici (Trieste, Ravenna, Capodistria e Fiume) alla necessità di rilanciare e riformare l'alleanza Napa per presentarsi più forti all'Europa. Musolino, che ha appena portato a compimento l'approvazione del Piano operativo triennale 2018-2020 del porto veneziano, spiega così come è nata la lettera: «A un recente panel a cui ho partecipato nel porto di Barcellona erano presenti rappresentanti dei porti di Rotterdam e Amburgo, oltre a quelli di Marsiglia, Genova e Barcellona. Pur facendosi una guerra commerciale serrata, i porti del Northern Range hanno un atteggiamento comune per cui considerano i porti del Sud Europa come fratelli poveri. ma l'Unione europea e le reti Ten-t funzionano se tutto il continente fa la propria parte. Adesso si aprono nuove opportunità con l'allargamento del canale di Suez e l'iniziativa cinese Obor (one belt one road, la Nuova via della seta, ndr). I porti del Southern Range devono avere strumenti di analisi e di influenza come li hanno quelli del Nord. Allora ho pensato che in Adriatico uno strumento del genere esiste ed è l'associazione Napa. E' uno strumento utile, che non dev'essere sovraccaricato di contenuti, non è un'Authority estesa su tre paesi che deve ideare nuovi traffici, ma è un ottimo contenitore per due tipi di iniziative: un centro studi per capire le potenzialità dell'Alto Adriatico, dando a tutti gli strumenti per farsi poi una sana concorrenza; una lobby regionale che vada a Bruxelles a perorare gli interessi dell'area, come fanno i porti del Nord. Se riusciamo a ottenere questi due obiettivi Napa ha svolto il proprio ruolo».

Che cosa ha frenato l'alleanza negli anni scorsi?

«Le alleanze funzionano se c'è rispetto fra tutti i membri. Se qualcuno si muove per avere un ruolo egemonico l'iniziativa si blocca. Come presidenti di Authority abbiamo già molti impegni, fra coordinamenti nazionali e Assoport. Napa funziona se è utile, ma ci sono state sfide reciproche dovute a fattori oggettivi».

In questo quadro, che ruolo giocherà il porto di Venezia?

«Venezia è leader in Adriatico per container e break-bulk e ha una posizione strategica. I cinesi nelle presentazioni di Obor non fanno che riferirsi al porto di Venezia come punto di arrivo principale».

Dalla Cina sono già arrivate proposte di finanziamenti?

«I cinesi sono stati molto bravi a fare battage pubblicitario senza avere ancora idea chiara di che cosa fare. Non esiste una lista ufficiale delle opere di Obor, paragonabile a quello che in Italia è il Piano delle infrastrutture strategiche. E' un grande contenitore di cui non si vedono i confini. Sappiamo che è arrivato l'input per spendere grandi somme nelle infrastrutture, ma non a pioggia, bensì con prestiti e mutui. I prestiti possono diventare una bella leva se non vengono restituiti. Per questo in Europa c'è anche un certo scetticismo. Noi abbiamo piuttosto bisogno di accordi di alto livello in cui vengano garantite quote significative di traffico. Se abbiamo questa garanzia, le opere ce le facciamo da soli, siamo l'Italia, siamo l'Europa, non abbiamo di far debiti all'estero. Siamo a vedere. Obor può essere uno strumento di sviluppo che riporti al centro dei traffici l'area caucasica e europea».

- segue

Quali sono le prospettive per i traffici intra-mediterranei?

«Se l'Europa da un lato destabilizza i paesi del Mediterraneo, dall'altro è difficile che si sviluppino i traffici. Le difficoltà che attraversano paesi come Siria e Libia hanno rallentato le prospettive di sviluppo. Ma l'instabilità non durerà per sempre. Venezia ha già oggi un ruolo importante in quest'area. Il 20 per cento dei nostri traffici sono con altri paesi del Mediterraneo, percentuale che sale al 42 per cento se si includono anche gli scambi all'interno dell'Italia. E' l'ossatura della nostra attività. I traffici ro-ro stanno crescendo e vorremmo giocare alla pari, superando una situazione dovuta a accordi di pace di 70 anni fa».

Si riferisce al porto di Trieste?

«Non vogliamo che vengano svantaggiati altri, ma che il porto di Venezia possa giocare alla pari. Se ci fosse un mercato libero, gli operatori turchi verrebbero nel nostro porto. Se questo non succede è perché ci viene impedito di farlo succedere. Nell'ultimo anno da noi i ro-ro sono cresciuti a ritmi vertiginosi, senza i turchi. Vogliamo giocare alla pari e vinca il migliore. Se il nostro porto serve il Medio Oriente da milleducento anni, un motivo ci sarà».

- segue

inoltravano dall'Europa verso le coste della sponda meridionale del Mediterraneo. Si è perso tutto un dibattito su un progetto che prevedeva la centralità dei nostri porti. Assoportori ha presentato in Espo (European sea ports organization, ndr) la proposta di riprendere almeno il lavoro di analisi per arrivare a un'integrazione con l'altra sponda. Ma in Espo abbiamo sentito una risposta non positiva».

Che cosa è successo?

«Sono temi che erano stati sepolti. La nostra proposta ha suscitato l'interesse dei paesi dell'Europa mediterranea come Francia, Spagna e Grecia. ma da altri paesi è stata espressa sorpresa. In questo momento l'Europa sta guardando piuttosto al prolungamento dei corridoi verso Est, in quella che è chiamata la Via della seta terrestre, e si è persa di vista la prospettiva verso Sud. I nostri porti perdono punti se anche questa non diventerà una linea strategica della politica dell'Unione europea. C'è stato uno spostamento del baricentro dell'Europa verso Est. E' un fenomeno che riguarda il settore manifatturiero, ma anche la visione strategica dell'Unione».

Questo spostamento è stato favorito dalla Brexit?

«No, è cominciato già da 7-8 anni, mentre la Brexit è un fatto più recente».

Il Secolo XIX

Genova, Costa NeoClassica in fuga a Marsiglia

Genova - Proprio quando sembrava che fosse tutto risolto, è arrivato l'ordine di allagare il bacino dove Costa NeoClassica era ormeggiata per i lavori di manutenzione previsti. È stato il segnale che la nave era pronta a lasciare Genova e a dirigersi verso Marsiglia.

È stata tutta una questione di tempi sbagliati: per Costa, preoccupata che dopo lo sciopero di mercoledì, i lavori di sette giorni previsti a bordo, non potessero bastare. E per i sindacati che pensavano di aver chiuso con una vittoria la battaglia sulla privatizzazione di Ente Bacini, costringendo l'Autorità di sistema portuale alla retromarcia e facendo includere la clausola sociale per salvare gli operai: nemmeno il tempo di annunciare il termine dell'agitazione che scatta un'altra emergenza: «La decisione (di partire per Marsiglia, ndr) si è resa inevitabile - scrive la compagnia - per l'estrema incertezza creatasi negli ultimi giorni sulla ripresa effettiva dei lavori e la conseguente esecuzione nei tempi previsti. Costa Crociere, che ha dovuto rivedere pesantemente i propri piani per minimizzare gli impatti sull'operatività, rispettando le opinioni dei lavoratori e senza entrare nel merito della questione, si rammarica per il grave danno economico subito ed il pregiudizio creato alle attività di riparazioni navali nella città di Genova».

È un attacco pesantissimo: la commessa rimane in casa Garrè - la nave finirà nei bacini di Marsiglia gestiti dal gruppo genovese - ma non saranno i genovesi ad eseguire i lavori: «Gli accordi raggiunti con i sindacati sono purtroppo arrivati fuori tempo massimo - spiega la società - Siamo estremamente rammaricati».

«Non comprendiamo l'atteggiamento di Costa Crociere - scrivono invece Cgil, Cisl e Uil - È difficile pensare che otto ore di sciopero possano avere causato tutti questi problemi. Senza contare che quando l'agitazione dei lavoratori è terminata la nave era ancora in secca e il ritardo causato da una sola giornata di fermo era facilmente recuperabile. Siamo davvero amareggiati per il comportamento della compagnia». I sindacati sono perplessi proprio sui tempi: Costa e il cantiere hanno fretta di recuperare otto ore di sciopero, ma viene trasferita una nave a 200 miglia con la logistica ancora da preparare. Lo sciopero dei trenta lavoratori di Ente Bacini è diventato anche un problema politico: il governatore Toti, il sindaco Bucci e il presidente dei porti di Genova e Savona Signorini, avevano avvertito già martedì che l'agitazione avrebbe potuto portare alla perdita della commessa. Però quando ieri le tre sigle sindacali (Ascheri e Poggi della Cgil, Torzetti della Cisl e Gulli della Uil) hanno ottenuto la clausola sociale, sembrava che fosse tutto finito. Invece una circoscritta vertenza sindacale - poi risolta - si è trasformata in un caso più ampio: un anno fa Costa ha acquistato il 33% dei cantieri di Marsiglia da Garrè, diventando partner di San Giorgio del Porto.

PER SOPRAVVIVERE NEL TRASPORTO CONTAINER SERVONO TRENI E FONDALI PIÙ PROFONDI

La ricetta che salva i porti minori

Secondo Contship Italia proprio lo scarso pescaggio mette a rischio lo scalo di Ravenna. Per altri però non è un problema perché i crescenti traffici intra Mediterraneo sono una valida alternativa

Va sempre più polarizzandosi tra navi di grande portata e navi di dimensioni e capacità minore il mercato del trasporto via mare di container. In questo scenario ci sono pochi porti italiani (Genova, La Spezia, Salerno, Gioia Tauro, Venezia e Trieste) che vengono scalati dai principali servizi intercontinentali delle compagnie marittime, mentre gli altri sono costretti a giocare in una serie minore.

L'argomento è stato al centro di un convegno organizzato dal Terminal Container Ravenna (joint venture tra Contship Italia e Sapir) in occasione del quale il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, ha spiegato chiaramente che «ormai il mercato si sta dividendo in due: le portacontainer sopra i 9.000 Teu di portata e quelle sotto i 4.000 Teu (unità di misura del container, ndr), ma per poter servire quest'ultimo segmento servono fondali a -14,5 metri». I fondali sono proprio la criticità principale del porto di Ravenna, dove i pescaggi attuali limitano l'ingresso a navi fino a 3.000 Teu, privando il terminalista di una fetta importante di mercato.

Proprio per questo la presidente di Contship, Cecilia Eckelmann Battistello, in occasione

del convegno organizzato per celebrare il completamento di un piano d'investimento da 24 milioni in nuove gru di piazzale e di banchina, ha tuonato dicendo: «È inutile avere le gru per le navi da 8.000 Teu se poi queste non possono entrare in porto. Abbiamo comprato una ferreria, ma abbiamo davanti una mulattiera dove guidarla». Il riferimento era diretto ai lavori di dragaggio che ancora non sono stati fatti e anche al progetto di un nuovo terminal container di cui si parla da anni, ma che non è mai stato realizzato. Battistello su questo punto ha aggiunto: «Il nuovo terminal container doveva essere pronto nel 2014, siamo nel 2017 ma ancora non c'è. Ravenna quest'anno sta perdendo il 9% in termini di movimentazione container, mentre Ancona avanza del 6% in media all'anno e anche Venezia è in crescita». Immediata la replica di Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Ravenna, che ha sottolineato come, dopo anni di attesa, «il nuovo progetto Hub portuale di Ravenna, che prevede il dragaggio dei fondali, sia stato depositato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dopo 10 giorni sia stato già trasmesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ravenna non ha perso nessun

treno e questo non può che essere un punto di partenza». Sulla concorrenza degli scali vicini ha poi aggiunto: «Venezia ha una barriera fisica che si è creata da sola con il Mose, mentre il nostro scalo avrà presto fondali a -12,5 metri. Per arrivare a -14,5 metri sarà necessario un impegno di dimensioni imponenti perché occorrerà un impianto di trattamento dei sedimenti, dal momento che le casse di colmata disponibili saranno riempite già con il primo intervento di dragaggio». Nel frattempo il presidente Rossi si gode un accordo appena firmato con Rfi grazie al quale sorgeranno in porto due nuovi scali ferroviari per l'arrivo e l'inoltro di treni merci.

Alle condizioni attuali però quali prospettive di crescita ha il porto di Ravenna? A questa domanda ha provato a dare una risposta Roberto Zucchetti, docente del Certet-Bocconi, che ha sottolineato come «in questo momento a livello europeo i mercati che stanno crescendo più rapidamente in termini di traffici portuali sono quelli del Mediterraneo orientale e del Mar Nero». Aree con le quali lo scalo romagnolo è collegato con servizi che scalano diversi porti in Adriatico

per poi proseguire verso est. Il docente universitario ha poi evidenziato come

l'attenzione oggi sia concentrata sulle grandi navi, invitando però a non dimenticare che il 55% della capacità è offerta da portacontainer che trasportano meno di 6.000 Teu. «Il mare Adriatico è solcato in prevalenza da navi con capacità inferiore a 5.000 Teu», ha aggiunto Zucchetti, ponendo anche l'attenzione sul fatto che «nessun servizio feeder (di distribuzione regionale dei container verso i porti minori, ndr) serve Ravenna in esclusiva», bensì la rotazione include sempre porti vicini come Venezia e Ancona. «I quattro maggiori porti dell'Alto Adriatico sono in competizione fra loro perché offrono sostanzialmente lo stesso servizio e la competitività di uno scalo si gioca ormai sulla logistica a terra, quindi soprattutto sui servizi ferroviari», ha concluso Zucchetti illustrando come oggi il porto di Ravenna sia collegato con servizi ferroviari per i container solo con Milano Smistamento e Melzo, mentre per ampliare il proprio mercato dovrebbe essere messo in condizione di formare treni con standard europeo, quindi lunghi 750 metri e con capacità pari a 2.000 tonnellate. (riproduzione riservata)



Il Terminal Container Ravenna

C
I
C
D
C

Il Resto del Carlino

Il presidente di **Confetra** Nereo Marcucci ha rilevato che Ravenna deve puntare su navi da 4mila ...

Il presidente di **Confetra** Nereo Marcucci ha rilevato che Ravenna deve puntare su navi da 4mila teus e non sulle grandi portacontainer che seguono altre rotte e necessiterebbero di profondità ancora maggiori.

«Dopo le gru ora avanti con i fondali»

Inaugurate le strutture da 24 milioni. Un passo verso il rilancio dei container

IL PORTO di Ravenna punta ad essere uno scalo polivalente nel quale convivono merci alla rinfusa, come da lunga tradizione, il terminal traghetti che è alla ricerca di un' area più ampia per potersi espandere ulteriormente e i container. Ieri mattina sono state inaugurate le quattro nuove grandi gru Liebherr del Terminal Container Ravenna (Tcr). Un investimento di 24 milioni sostenuto dai due partner della società, Sapir col 70% e Contship col restante 30%. Un evento importante che ha richiamato a Ravenna due protagonisti della portualità mondiale: la famiglia Liebherr, primo produttore di gru portuali, e la famiglia Eckelmann, che con Eurokai e Contship è un operatore internazionale del settore container. Come hanno spiegato sia il sindaco Michele de Pascale che il presidente dell' Autorità di sistema portuale ravennate, Daniele Rossi, anche il rilancio dei container passa dal progetto di approfondimento dei fondali, prima a -12,50 metri e poi a -14,50, con la necessità di adeguare per gradi le banchine. Dopo anni di discussioni e di diversi progetti messi sul tavolo, soltanto un mese e mezzo fa il progetto ravennate è arrivato al ministero dei Trasporti e da qui è già al Consiglio superiore dei Lavori pubblici. «Il tempo è il fattore chiave - ha sottolineato con impeto Cecilia Battistello Eckelmann, presidente di Contship Italia, gruppo alle prese con diverse riorganizzazioni - e la fretta è indispensabile per giustificare l' importante investimento fatto in Tcr e vedere realizzato il nuovo terminal».

«RAVENNA - ha poi aggiunto Nereo Marcucci, presidente di Confetra - deve puntare su navi da 4 mila teus, non sulle grandi portacontainer che rappresentano solo il 6% del totale e che necessitano di ben altri fondali per entrare in porto». «Il Mediterraneo è un bacino importante, da cui il nostro scalo può attrarre traffico, anche se dobbiamo considerare che la crisi dei porti del Nord Europa potrebbe spingerli a farci concorrenza nella nostra area», ha commentato Marco Migliorelli, presidente degli Spedizionieri.

Per Guido Ottolenghi, a capo del gruppo tecnico di Confindustria per la logistica, i trasporti e l' economia del mare, è importante che trovi applicazione completa la riforma portuale, ora che è stato razionalizzato il numero delle Autorità portuali. Gino Maioli di Fercargo ha spiegato come il potenziamento ferroviario sia legato a interventi infrastrutturali sulla linea verso Ferrara».

l.t.

L'Informatore Navale

Livorno: aumenta il traffico delle auto nuove, 492 mila unità movimentate nei primi nove mesi dell'anno



Cilp e Sintermar rispondono presente

Livorno, 19 ottobre 2017 – Ormai non è un mistero per nessuno: il porto della città dei Quattro Mori si sta specializzando sempre di più nel traffico delle auto nuove. A dimostrarlo l'incremento percentuale che questo settore ha fatto registrare nei primi nove mesi dell'anno.

Sulla base dei dati aggiornati al 30 settembre 2017, sia Cilp che Sintermar hanno incassato variazioni positive, arrivando a movimentare insieme 492 mila unità.

In particolare, con una movimentazione complessiva di 236 mila auto nuove, la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali ha chiuso questi primi nove mesi con un aumento del 10% (circa 20 mila unità in più rispetto allo stesso periodo del 2016). Il traffico prevalente è stato operato alla sponda Est, dove l'azienda gestisce spazi importanti.

Sono state invece 256 mila le auto nuove transitate tra gennaio e settembre per le aree di Sintermar. Rispetto all'anno precedente, il terminalista ha sbarcato e imbarcato 42 mila unità in più, totalizzando un + 17%.

Insomma, se tale andamento dovesse proseguire anche nell'ultimo trimestre, per questo settore si potrebbero raggiungere nuovi record di traffico.

E c'è una novità: le Car Carrier a Livorno non hanno imbarcato o sbarcato soltanto auto nuove ma anche cingolati e mafi-trailer: la Cilp ha movimentato quest'anno 100 pezzi, e per Sintermar i numeri sono simili. Anche se marginale, si tratta di un traffico nuovo rispetto al recente passato, che potrebbe presto acquisire nello scalo labronico un certo appeal.

Livorno – Terminal Cilp e Sintermar: Cresce il traffico di auto nuove

492 mila unità movimentate nei primi nove mesi dell'anno (Cilp +10% e Sintermar +17% rispetto al 2016)

LIVORNO – Ormai non è un mistero per nessuno: il porto della città dei Quattro Mori si sta specializzando sempre di più nel traffico delle auto nuove. A dimostrarlo l'incremento percentuale che questo settore ha fatto registrare nei primi nove mesi dell'anno.

Sulla base dei dati aggiornati al 30 settembre 2017, sia Cilp che Sintermar hanno incassato variazioni positive, arrivando a movimentare insieme 492 mila unità.

In particolare, con una movimentazione complessiva di 236 mila auto nuove, la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali ha chiuso questi primi nove mesi con un aumento del 10% (circa 20 mila unità in più rispetto allo stesso periodo del 2016). Il traffico prevalente è stato operato alla sponda Est, dove l'azienda gestisce spazi importanti.

Sono state invece 256mila le auto nuove transitate tra gennaio e settembre per le aree di Sintermar. Rispetto all'anno precedente, il terminalista ha sbarcato e imbarcato 42mila unità in più, totalizzando un + 17%.

Insomma, se tale andamento dovesse proseguire anche nell'ultimo trimestre, per questo settore si potrebbero raggiungere nuovi record di traffico.

E c'è una novità: le Car Carrier a Livorno non hanno imbarcato o sbarcato soltanto auto nuove ma anche cingolati e mafi-trailer: la Cilp ha movimentato quest'anno 100 pezzi, e per Sintermar i numeri sono simili. Anche se marginale, si tratta di un traffico nuovo rispetto al recente passato, che potrebbe presto acquisire nello scalo labronico un certo appeal.



PORTO

492mila auto nuove movimentate in nove mesi

ORMAI non è un mistero per nessuno: il porto della città dei Quattro Mori si sta specializzando sempre di più nel traffico delle auto nuove. A dimostrarlo l'incremento percentuale che questo settore ha fatto registrare nei primi nove mesi dell'anno. Sulla base dei dati aggiornati al 30 settembre 2017, sia Cilp che Sintermar hanno incassato variazioni positive, arrivando a movimentare insieme 492 mila unità. In particolare, con una movimentazione complessiva di 236mila auto nuove, la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali ha chiuso questi primi nove mesi con un aumento del 10% (circa 20 mila unità in più rispetto allo stesso periodo del 2016). Il traffico prevalente è stato operato alla sponda Est, dove l'azienda gestisce spazi importanti. Sono state invece 256mila le auto nuove transitate tra gennaio e settembre per le aree di Sintermar. Rispetto all'anno precedente, il terminalista ha sbarcato e imbarcato 42mila unità in più, totalizzando un + 17%. Se tale andamento proseguisse anche nell'ultimo trimestre, per questo settore si potrebbero raggiungere nuovi record di traffico. E c'è una novità: le Car Carrier a Livorno non hanno imbarcato o sbarcato solo auto nuove ma anche cingolati e mafi-trailer: la Cilp ha movimentato quest'anno 100 pezzi, e per Sintermar i numeri sono simili. Anche se marginale, si tratta di un traffico nuovo rispetto al passato, che potrebbe acquisire nello scalo labronico un certo appeal.

Obbligatorietà dei servizi tecnico nautici /Focus normativo

LIVORNO – Continua il Focus normativo sui servizi tecnico nautici alla luce della **Legge 230 (1 dicembre 2016) "Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici"**.

I servizi tecnico nautici: **pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio** oltre a garantire il buon funzionamento dei porti, l'arrivo e la partenza della nave all'interno delle acque portuali hanno **lo scopo principale di tutelare la comunità**.

Essendo trascorsi 10 mesi dalla entrata in vigore della Legge 230 ancora **non ci sono stati inecessari interventi giurisprudenziali**, le modifiche normative comportano sempre un intervento interpretativo da parte della giurisprudenza anzi, oggi l'interpretazione ha assunto un'importanza crescente ed un rilievo enorme. Con questa premessa quindi le **riflessioni che affrontiamo dovranno essere inevitabilmente approfondite, nei prossimi mesi ed anni, dai tribunali e dall'dottrina**.

Interviene a fare luce sull'argomento l'avvocato **Matteo Pollastrini**, dello Studio legale di diritto marittimo: "Canepa, de Luca, Pollastrini" di Livorno.

Avvocato Pollastrini per quali luoghi di approdo sono obbligatori i servizi tecnico nautici ?

Secondo la Legge n. 84/94, art 14 comma 1: "ai fini della prestazione dei servizi tecnico nautici...per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono anche le strutture d'ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri, come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe.

Tale concezione direi totalitaria, di ciò che debba ritenersi luogo di approdo ai fini dell'espletamento dei servizi tecnico nautici, è certamente condivisibile, in quanto sgombra il campo da molteplici interpretazioni che ci hanno impegnato in passato. In buona sostanza: porto è ciò che dice il ministero.

In questa visione, è interessante evidenziare una similitudine tra i servizi tecnico nautici e il servizio (oggi ricompreso tra i servizi di interesse generale) del ritiro e smaltimento rifiuti. Il servizio rifiuti è un ottimo esempio di collaborazione tra Autorità portuale e Autorità marittima ed è disciplinato da una direttiva europea che lo rende obbligatorio per qualsiasi unità che opera nell'ambiente marino così come confermato anche dal Consiglio di Stato nel 2013.

Riguardo all'obbligatorietà dei servizi tecnico nautici, cosa cambia con la riforma?

- segue

Prima della riforma per il pilotaggio l'obbligatorietà è stabilita con decreto del ministero, per gli altri servizi l'Autorità Marittima può renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate;

Dopo la riforma l'obbligatorietà dei servizi tecnico nautici è stabilita e disciplinata con decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta dell'Autorità marittima, d'intesa con l'Autorità Portuale, ove istituita, sentite le associazioni di categoria nazionale interessate;

Vi sono a mio avviso tre novità degne di rilievo nella formulazione dell'art. 3 della Legge n. 230:

- Vi è un accentramento di competenze circa l'obbligatorietà, dei servizi, la disciplina in questo caso si adegua a quella del servizio di pilotaggio e prevede che sia il ministero a stabilirne l'obbligatorietà mediante apposito decreto;*
- Si prevede che riguardo all'obbligatorietà vengano sentite le associazioni di categoria interessate. Quindi tali associazioni verranno obbligatoriamente coinvolte, non solo ai fini della determinazione delle tariffe, ma anche ai fini della resa obbligatoria del servizio. Su questo punto ritengo che individuare le categorie nazionali interessate non sarà semplice;*

L'Autorità marittima, sempre sentita l'Autorità portuale, può temporaneamente modificare il regime di obbligatorietà per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta. Questo punto richiederà probabilmente un intervento di modifica. Il comandante del porto avrà infatti la possibilità sostanziale di determinare l'obbligatorietà del servizio per 60 giorni, dopodiché qualsiasi ordinanza perderà di efficacia. Se pensiamo ad esempio ai lavori di dragatura in porto, è lecito supporre che questi possano durare più a lungo di 60 giorni.

Lucia Nappi

«Aferpi, casse vuote a dicembre A rischio gli stipendi dei lavoratori»

Piombino, l'allarme di Romagnani (Fiom) per il dopo Rebrab

«IL 15 DICEMBRE Aferpi non avrà più soldi in cassa per gli stipendi». A dare l'allarme il segretario Fiom David Romagnani durante l'attivo dei delegati di Fim, Fiom e Uilm che si è tenuto ieri mattina al l'hotel Phalesia. Quindi la situazione delle Acciaierie è arrivata al punto più grave fino ad ora: gli oltre duemila lavoratori rischiano di rimanere senza reddito. E per questo serve una svolta a partire dal 31 ottobre, data dell'ultimatum del governo a Rebrab. È stato un momento di confronto, «non un convegno» hanno precisato i sindacati. Lavoratori, sindacati, politici si sono confrontati in vista della scadenza del 31 ottobre, fissata dall'addendum che chiede a Cevital di presentare un partner siderurgico. In realtà l'obiettivo è quello di far fare un passo indietro fin da subito a Is-sad Rebrab, presidente Cevital, senza incappare in contenziosi o strascichi giudiziari.

E LE ORGANIZZAZIONI sindacali in tal senso sono state chiare. «Mancano tredici giorni alla scadenza dell'addendum - ricorda Romagnani - non ci preoccupa tanto il 31 ottobre quanto i 58 giorni a partire da oggi, perché l'azienda ci ha detto che al 15 dicembre non ci sarà cassa per gli stipendi. Oggi Rebrab tiene in



INCONTRO Anche il sindaco Massimo Giuliani ha parlato ai lavoratori che sono mobilitati per le Acciaierie

ostaggio questo territorio, perché sul tavolo del ministro c'è una proposta per Aferpi ma quella lettera non ha avuto risposte da parte dell'azienda. E allora chiediamo che il governo riacquisti la sua quota, la governance per evitare il fallimento, perché vorrebbe dire un nuovo commissario e 12 mesi di cassa integrazione ma con la normativa attuale».

ANCHE Vincenzo Renda, segretario Uilm, ha posto l'attenzione

sui problemi di cassa se il 1° novembre Rebrab dovesse sparire. «Chi ce le fa le buste paga dopo? Dobbiamo lavorare per garantirci gli ammortizzatori sociali in questa fase di ulteriore transizione». Poi gli obiettivi di breve periodo evidenziati dai sindacati: «Assicurarci che il governo subentri, intercettare i finanziamenti stanziati dal governo (dal fondo di 300 milioni di euro destinato a garantire la continuità produttiva per le aziende in amministrazione

straordinaria, ndr), e la ripresa dell'attività per onorare anche gli impegni già presi con Ferruvia» ha ricordato Romagnani. «Bisogna poi evitare ogni spacchettamento della fabbrica. Piombino deve tornare a produrre acciaio». Intanto oggi si dovrebbe tenere a Roma il consiglio di amministrazione di Aferpi, e l'amministratore delegato Said Benikene dovrebbe al termine incontrare il ministro Carlo Calenda.

m. p.

Porto & diporto



Il lancio entro la fine dell'anno di una manifestazione di interesse per la realizzazione di un deposito costiero di Gnl fa recuperare centralità al porto di Napoli anche nel dibattito in corso sulle strategie della transizione energetica. L'annuncio del presidente dell'Adsp Pietro Spirito ha ribadito implicitamente il ruolo di primo piano già ricoperto dallo scalo nel settore dei carburanti "tradizionali" - circa il 25% dei suoi traffici, con 5,3 milioni di rifuse liquide su 22 milioni di tonnellate totali movimentate - inscrivendolo, allo stesso tempo, in un nuovo gioco che ha come dimensione di riferimento tutto il Mezzogiorno e la sua posizione nel Mediterraneo per le fonti alternative. Una volta integrata nella rete nazionale, la nuova infrastruttura partenopea andrebbe a colmare, infatti, il vuoto clamoroso che vede, allo stato attuale, Civitavecchia come ultimo punto di distribuzione di Gnl lungo la costa tirrenica. Non stupisce dunque la scelta della Stazione Marittima da parte di Assocostieri come rampa di lancio per la presentazione, nell'ambito del convegno "Le nuove rotte per il Gnl", della "Linea guida autorizzativa per le infrastrutture del Gnl": strumento di sintesi realizzato in collaborazione con i Ministeri dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Ambiente, per fare chiarezza tra le varie procedure amministrative da seguire per la realizzazione, in particolare, di terminali di rigassificazione e depositi costieri di Gnl. Una sorta di vademecum, indirizzato sia alle amministrazioni, sia ai privati e aggiornato con le ultime modifiche in termini di procedimenti per la VIA nazionale e regionale e con le novità della "Riforma Madia" (tra cui le norme per il riordino della disciplina in materia di conferenza dei



servizi), per orientarsi in un contesto certamente complesso ma altrettanto ricco di opportunità. "L'importanza strategica del Gnl come fonte di approvvigionamento - spiega a PORTO&diporto Liliana Panai, Dirigente del MISE - risiede principalmente nella possibilità di diversificare le fonti di provenienza. Non si tratta però solo di un veicolo più flessibile rispetto ai tradizionali canali di rifornimento: può rappresentare un'opportunità per superare quel gap nel costo dell'energia che in questo momento penalizza tutto il nostro sistema produttivo". Un'analisi confortata dalla previsione di prezzi concorrenziali fino alla prima metà del prossimo decennio e fatta propria anche dall'aggiornamento della Strategia energetica nazionale. Il documento attualmente in fase di consultazione, riconosce nella parte riguardante gli usi del gas naturale, il ruolo fondamentale della Direttiva Europea "DAFI" relativa allo sviluppo dei combustibili alternativi per la mobilità sostenibile. La norma comunitaria fissa obiettivi e stabilisce, tra l'altro, la realizzazione di punti di rifornimento per l'approvvigionamento delle navi nei principali porti italiani entro il 2025. Prescrizione che da una parte ha già innescato una serie di richieste

autorizzative dei privati, attualmente al vaglio del Mse, dall'altro ha coinvolto il MIT come soggetto attuatore in ben otto progetti europei sulle applicazioni pratiche del Gnl. "Un impegno - spiega Enrico Maria Puja, direttore Generale presso il ministero - che parte nel 2008 e ci vede protagonisti anche nell'ultimo programma da 20 milioni di euro per la realizzazione di una belticina per il ricarica delle navi. Siamo definendo, inoltre, la possibilità di un piano di finanziamenti a tasso zero, in collaborazione con CDP, per l'infrastrutturazione costiera del gas". Il modello di riferimento, ribadito da Liliana Panai, rimane ad ogni modo "la costruzione di un dialogo tra amministrazione centrale, periferica e locale che permetta di snellire le procedure per impianti considerati ormai essenziali per lo sviluppo del territorio". Una strada che, a suo modo, sembra aver imboccato lo stesso Pietro Spirito. "La manifestazione di interesse - conferma - serve a chiarire innanzitutto il quadro di riferimento e a coinvolgere Regione e Comune per evitare difficoltà successive". Se questa procedura inaugurerà una buona pratica, magari da estendere ad altri ambiti, lo dirà solo il tempo.

Giovanni Grande

a fondo perduto

La Puglia stanZIA 48 mln per dragare i fondali dei porti

La regione Puglia ha stanziato risorse per 48 milioni di euro finalizzate a dragare i fondali delle aree portuali e a gestire i sedimenti estratti. Lo prevede il bando relativo all'azione 7.4 «Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale» del Por Fesr 2014-2020 con lo scopo di ripristinare e incrementare la competitività del sistema portuale e la sicurezza della navigazione. Possono accedere al bando gli enti locali e le autorità di sistema portuale che propongano interventi da realizzarsi esclusivamente nei porti regionali. Il bando promuove il finanziamento degli interventi di potenziamento delle infrastrutture e delle attrezzature portuali, attività di dragaggio dei fondali e costruzione di specifici sistemi di protezione tesi a mitigare le recidive situazioni di perdita di pescaggi dei porti, promossi dalla regione Puglia, dalle autorità portuali e dagli enti locali. I potenziali beneficiari dovranno trasmettere il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento, il provvedimento di approvazione del progetto, la relazione tecnico-illustrativa, il quadro economico di progetto, eventuali pareri/autorizzazioni già acquisiti e il cronoprogramma dell'intervento. Inoltre, dovranno trasmettere il piano di gestione dei sedimenti. Il contributo a fondo perduto copre le spese ammissibili calcolate su massimali in base a parametri specificati. L'assegnazione dei contributi avverrà con modalità a sportello, pertanto le domande saranno istruite secondo l'ordine cronologico di presentazione e sino a concorrenza delle risorse disponibili.

Vizzino: "La Camera di commercio di Brindisi sarà oggi al tavolo Zes"



BRINDISI - "Il presidente della Camera di Commercio di Brindisi Alfredo Malcarne parteciperà oggi giovedì 19 ottobre a Bari alla prima riunione del tavolo di lavoro della zona economica speciale adriatica che si terrà alle 9.30 presso l'assessorato regionale allo sviluppo economico".

Lo ha assicurato il presidente della commissione ambiente del consiglio regionale Mauro Vizzino dopo un colloquio chiarificatore con l'assessore Michele Mazzarano e lo stesso Malcarne che ha chiuso il caso.

"Nessuno schiaffo istituzionale alla città di Brindisi", afferma Vizzino che esclude ogni polemica. "All'incontro di oggi – spiega lo stesso consigliere regionale - la Camera di Commercio di Brindisi parteciperà a pieno titolo delegata dall'UnionCamere di Puglia per cominciare a lavorare seriamente sui primi interventi da realizzare per il porto di Brindisi".

NewSpam

Bianco (Pres. ASI Brindisi): “Ringraziamo l’Assessore Mazzarano che ha inteso riconoscere il ruolo strategico di Brindisi nel Tavolo sulla Zes”



Mimmo Bianco

BRINDISI – Si è riunito stamani a Bari il Gruppo di Lavoro per la ZES (Zona economica speciale) dell’area Adriatica della Puglia. Nel corso dei lavori, sono stati definiti i compiti dello stesso organismo, a partire dalla delimitazione delle aree che saranno oggetto della proposta che la Regione Puglia formulerà al Governo nazionale e dalle funzionalità della stessa ZES, che, nel caso specifico, non potranno non riguardare la logistica.

Come è noto, potranno essere identificati anche territori non contigui, a condizione che abbiano un nesso economico e funzionale con le strutture portuali.

Il Gruppo di lavoro dovrà concludere i lavori entro il mese di novembre, in ragione del fatto che il Governo nazionale conta di emanare entro dicembre 2017 il decreto per il riconoscimento delle ZES.

“Abbiamo fatto presente – ha affermato il Presidente del Consorzio ASI di Brindisi Domenico Bianco, anche in veste di Presidente dei Consorzi ASI di Puglia (FICEI) – la necessità della presenza nel Gruppo di lavoro di un rappresentante del Comune di Brindisi, argomentando tale necessità con il ruolo strategico che la città di Brindisi riveste nello scacchiere logistico adriatico e pugliese più in generale. Una proposta accolta in maniera unanime, tanto è vero che l’organismo sarà implementato già dalla prossima riunione”.

Nel corso dei lavori si è deciso, in conclusione, di dar vita ad un tavolo ristretto che avrà il compito di esaminare le proposte che giungeranno da ogni componente del gruppo di lavoro. Il tutto, con l’obiettivo di agevolare i percorsi decisionali.

Il Tavolo sarà coordinato dall’Assessore regionale al bilancio Raffaele Piemontese e sarà composto dal Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, dal Rettore dell’Università di Bari Antonio Uricchio, dal Presidente del Consorzio ASI di Brindisi Domenico Bianco (anche in veste di presidente di FICEI Puglia) e dal senatore Salvatore Tomaselli.

“Colgo l’occasione – ha concluso il Presidente Bianco – per ringraziare l’Assessore regionale allo Sviluppo Economico Michele Mazzarano che ha inteso riconoscere il ruolo strategico di Brindisi nell’ambito della ZES in via di costituzione, anche attraverso la composizione del tavolo ristretto di lavoro

Zes Adriatica. Bozzetti: “Accolta la nostra richiesta di far partecipare al tavolo il Comune di Brindisi”



BRINDISI - Si è tenuto stamane nella sede dell'Assessorato allo Sviluppo Economico della Regione Puglia il tavolo di costituzione del gruppo di lavoro per quanto riguarda la Zes del mare Adriatico. Ai lavoro ha preso parte anche il consigliere del Movimento 5 Stelle Gianluca Bozzetti. "Il Gruppo di Lavoro per la Zes del mare Adriatico così come è stato fatto per Taranto - spiega il pentastellato - è sicuramente un utile strumento di confronto tra tutti gli attori interessati, soprattutto per quanto riguarda le singole realtà territoriali, che materialmente potranno poi usufruire dei vantaggi dati dalla zona economica speciale. Ovviamente al momento c'è stata solo una prima interlocuzione generale in quanto si attende l'emanazione del decreto attuativo che andrà a definire anche geograficamente i limiti di attivazione della Zes, oltre che i criteri di assegnazione dei fondi e la quantificazione degli stessi, e i vari sgravi che lo Stato concederà alle aziende. Per questo - aggiunge - attualmente riteniamo sospeso ogni giudizio di merito, poi potranno essere presentate concrete proposte che verranno vagliate all'interno del tavolo del gruppo di lavoro coordinato dall'Assessorato competente".

Nel corso della riunione, come preannunciato ieri, Bozzetti ha chiesto la partecipazione del Comune di Brindisi ai prossimi tavoli. "Sono soddisfatto - spiega il consigliere cinquestelle - che la richiesta sia stata subito accolta dall'Assessorato, ristabilendo anche un'equità territoriale all'interno del gruppo di lavoro; ho quindi provveduto ad informare tempestivamente anche il commissario Giuffrè dell'iniziativa. Ricordiamo infatti che il porto di Bari e il porto di Brindisi sono i due porti più grandi presenti all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico, per questo ritenevamo opportuno prevedere, oltre ad una rappresentanza del Comune di Bari e della Città Metropolitana, anche quella dell'amministrazione comunale brindisina. Riteniamo fondamentale - conclude - il contributo che tutti i soggetti coinvolti potranno dare per la migliore riuscita del progetto di sviluppo dell'intero sistema portuale e retroportuale Adriatico pugliese".

Zes, al tavolo anche il Comune di Brindisi

Farà parte del gruppo di lavoro. Alla riunione di ieri presente la Camera di Commercio

● Anche il Comune di Brindisi farà parte dei lavori per la Zes (Zona economica speciale) dell'area Adriatica della Puglia, con il primo tavolo di confronto che si è aperto ieri presso l'assessorato allo Sviluppo Economico della Regione Puglia.

Dopo una vigilia turbolenta che ha visto protagonista la Camera di Commercio di Brindisi, prima esclusa dal gruppo di lavoro poi reintegrata come delegata di Unioncamere Puglia, le acque sembrano essersi calmate. Il team di esperti e rappresentanti dei maggiori enti del territorio di Bari e Brindisi, eccezion fatta per il Comune di Brindisi che subentrerà in seconda battuta, hanno tracciato le prime linee guida.

Il punto di partenza ha riguardato la delimitazione delle aree che saranno oggetto della proposta che la Regione Puglia formulerà al Governo nazionale e le funzionalità della stessa Zes, che, nel caso specifico, non potranno non riguardare la logistica. Nella proposta che sarà presentata al governo potranno anche essere inseriti territori non

contigui purché abbiano un nesso economico e funzionale con le strutture portuali. La proposta dovrà essere pronta entro un mese.

Il governo dovrebbe emanare entro dicembre 2017 il decreto per il riconoscimento delle Zes. «Abbiamo fatto presente la necessità della presenza nel Gruppo di lavoro di un rappresentante del Comune di Brindisi, argomentando tale necessità con il ruolo strategico che la città di Brindisi riveste

nello scacchiere logistico adriatico e pugliese più in generale - ha affermato il presidente del Consorzio Asi di Brindisi Domenico Bianco, che ha partecipato all'incontro anche in veste di presidente dei Consorzi Asi di Puglia (Ficei) - Una proposta accolta in maniera unanime, tanto è vero che l'organismo sarà implementato già dalla prossima riunione».

Nel corso dell'incontro di ieri si è deciso anche di

creare un altro tavolo, un tavolo ristretto che avrà il compito di esaminare le proposte che giungeranno da ogni componente del gruppo di lavoro. In questo modo i percorsi decisionali dovrebbero essere semplificati. Il tavolo sarà coordinato dall'assessore regionale al bilancio Raffaele Piemontese e sarà composto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, dal Rettore

dell'Università di Bari Antonio Uricchio, dal presidente del Consorzio Asi di Brindisi Domenico Bianco (anche in veste di presidente di Ficei Puglia) e dal senatore Salvatore Tomaseffi.

Al tavolo ristretto potrebbe prendere parte anche il Comune di Brindisi che nella delibera di giunta regionale non è stato inserito tra i componenti del gruppo di lavoro, benché qualcuno abbia fatto notare che tanto per il Comune di Bari quan-

to per la Città Metropolitana di Bari siano presenti i rispettivi rappresentanti. «Colgo l'occasione - ha sottolineato il presidente dell'Asi di Brindisi, Domenico Bianco - per ringraziare l'assessore regionale allo Sviluppo Economico Michele Mazzarano che ha inteso contribuire al riconoscimento del ruolo strategico di Brindisi nell'ambito della Zes in via di costituzione, anche attraverso la composizione del tavolo ristretto di lavoro».

Poche ore prima le polemiche per l'esclusione del territorio



Alla riunione anche la firma di Maccano



SVILUPPO ECONOMICO SI È SVOLTA IERI A BARI LA PRIMA RIUNIONE

Zes, nel gruppo di lavoro pure il Comune di Brindisi

La Cna propone un incontro istituzionale

● Si è riunito ieri mattina a Bari il gruppo di lavoro per la Zes (Zona economica speciale) dell'area Adriatica della Puglia. E tra i presenti figurava anche il presidente della Camera di Commercio di Brindisi Alfredo Malcarne, peraltro a pieno titolo alla luce dell'equivoco chiarito in extremis mercoledì sera dall'assessore regionale allo Sviluppo Economico Mauro Vizzino dopo le feroci polemiche circa una sua clamorosa esclusione dal tavolo di discussione.

«Nel corso dei lavori - evidenzia una nota del Consorzio del Consorzio Asi Domenico Bianco - sono stati definiti i compiti dello stesso organismo, a partire dalla delimitazione delle aree che saranno oggetto della proposta che la Regione formulerà al Governo e dalle funzionalità della Zes, che, nel caso specifico, non potranno non riguardare la logistica. Come è noto, potranno essere identificati anche territori non contigui, purché abbiano un nesso economico e funzionale con le strutture portuali. Il gruppo di lavoro dovrà concludere le attività preliminari entro novembre, in ragione del fatto che il Governo nazionale conta di emanare entro dicembre 2017 il decreto per il riconoscimento delle Zes».

«Abbiamo fatto presente - aggiunge Bianco, anche in veste di presidente del Consorzio Asi di Puglia (Fice) - la necessità della presenza nel gruppo di lavoro di un rappresentante del Comune di Brindisi, argomentando tale necessità con il ruolo strategico che la città riveste nello scacchiere logistico adriatico. Una proposta accolta in maniera unanime, tanto è vero che l'organismo sarà implementato già dalla prossima riunione».

Nel corso dei lavori si è deciso, infine, di dar vita ad un tavolo ristretto che avrà il compito di esaminare le proposte che giungeranno da ogni componente del gruppo di lavoro. Il tutto, con l'obiettivo di agevolare i percorsi decisionali. Il tavolo sarà coordinato dall'Assessore regionale al bilancio Raffaele Piemontese e sarà composto dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, dal Rettore dell'Università di Bari Antonio Uricchio, dal presidente del Consorzio Asi di Brindisi Domenico Bianco e dal senatore Salvatore Tomaselli.

Soddisfazione è stato espressa anche dal presidente della Cna Franco Gentile: «Il riconoscimento del ruolo di Brindisi all'interno della costituenda Zes - si legge in una nota - costituisce il risultato più importante ottenuto nel corso del primo incontro. Salutiamo con soddisfazione il recupero di un ruolo dell'ente camerale brindisino, così come l'invito a far parte dello stesso gruppo che adesso sarà rivolto anche ad un rappresentante del Comune di Brindisi. Importante anche la presenza nel tavolo di due brindisini sui quattro componenti previsti. Il sen. Tomaselli e il presidente Bianco, infatti, potranno ben valutare le proposte fatte e far valere le ragioni del nostro territorio. L'obiettivo consiste nel rendere strategico il ruolo di Brindisi nell'ambito della Zes e, in tal senso, suggeriamo a Tomaselli e Bianco di convocare un incontro istituzionale per ottenere la massima condivisione delle proposte che si riferiscono al territorio brindisino».

Infine, il pensiero di Gianluca Bozetti (consigliere regionale S Stelle), presente al tavolo dei lavori. «Il gruppo di lavoro per la Zes - spiega il pentastellato - è un utile strumento di confronto tra tutti gli attori interessati, specie per quanto riguarda le singole realtà territoriali che potranno poi usufruire dei vantaggi. Al momento c'è stata solo una prima interlocuzione generale in quanto si attende l'emanazione del decreto attuativo che definirà i limiti di attivazione della Zes, oltre che i criteri di assegnazione dei fondi, la quantificazione degli stessi, e i vari scavi che lo Stato concederà alle aziende». «Sono soddisfatto altresì - evidenzia ancora il consigliere - che la richiesta di inserire anche il Comune di Brindisi sia stata accolta. Ricordiamo infatti che Bari e Brindisi sono i due porti più grandi presenti all'interno dell'Autorità di Sistema, per questo ritenevamo opportuno prevedere una rappresentanza dell'amministrazione comunale brindisina».

Il Nautilus

Mazzarano: "In Puglia i grandi porti sono due e noi ci stiamo attrezzando per cogliere questa opportunità"



BARI – Ha avuto luogo la prima riunione del tavolo di lavoro della Zona economica speciale adriatica presso l'assessorato regionale allo sviluppo economico. Ha aperto i lavori l'assessore regionale Michele Mazzarano: "Le Zone Economiche Speciali servono sostanzialmente a valorizzare le attività industriali che si creano attorno ai porti, in modo particolare ai porti CORE, cioè quel sistema TEN-T, quindi dove sono nate le autorità di sistema.

In Puglia, sappiamo che le autorità di sistema sono due, quella cosiddetta Bari-Brindisi (ma non è solo Bari-Brindisi e comprende tutta la fascia adriatica della portualità da Manfredonia a Brindisi) e quella di Taranto. Si tratta sostanzialmente, io credo che sia un tentativo significativo, di aprire la stagione, mai avviata seriamente, della fiscalità di vantaggio nel nostro paese, la fiscalità differenziata ed è sostanzialmente una grande prova per le regioni e per i livelli di governo del territorio, in modo particolare a partire dalle autorità portuali di sistema.

Gli attori politici ed istituzionali del territorio devono provare ad individuare con la Regione Puglia gli assi fondamentali intorno a cui costruire questa opportunità. Un gruppo di lavoro che servirà a far capire all'assessorato, che poi avrà il dovere di presentare i piani strategici, e dare gli spunti e le valutazioni di ordine strategico sui territori da coinvolgere e soprattutto la perimetrazione".

"In Puglia i grandi porti sono due e noi ci stiamo attrezzando per cogliere questa opportunità, un'occasione per far crescere lo sviluppo del nostro territorio in quelle aree, ma sarà una grande occasione per rendere più competitivi i nostri porti in un Mediterraneo in cui, purtroppo, nel frattempo altri porti, in Grecia o in Sud Africa, hanno assunto una maggiore competitività e noi abbiamo bisogno di recuperare terreno".

"Il porto di Brindisi è parte dell'Autorità portuale di Sistema, Brindisi ha una classe dirigente locale che è assolutamente protagonista di questa vicenda, il Senatore Tomaselli è stato protagonista della possibilità di allargare anche all'altra Autorità di Sistema oltre Taranto, le zone economiche speciali. Quindi tutti i territori sono nelle condizioni, in questo momento con i tavoli che ho appena costituito, di far valere il proprio punto di vista e la propria visione".

"Per quel che riguarda la ZES di Taranto abbiamo aperto formalmente ed ufficialmente il confronto con il presidente Pittella e la Basilicata. Loro candidano l'area di Ferrandina e noi stiamo ragionando più in profondità su tutte le collaborazioni che possono esserci con la regione Basilicata. Per quel che riguarda la ZES Adriatica ci può essere un interesse da parte del Molise, però ancora non si è fatto avanti nessuno".

Presente al tavolo anche Alfredo Malcarne, in rappresentanza delle camere di commercio di Bari-Brindisi-Foggia: "Una riunione sostanzialmente interlocutoria, ricca di premesse di lavoro, un lavoro duro che faremo nelle prossime settimane. Abbiamo chiesto l'integrazione di una rappresentanza del comune di Brindisi e l'assessore ha accettato di buon grado, funzionale rispetto alla problematica relativa alla perimetrazione delle aree da inserire nella ZES.

Noi parteciperemo come sistema camerale attraverso gli studi preliminari economico-statistici che abbiamo già redatto in quanto guidiamo il sistema camerale transfrontaliero della zona adriatica con la guida del Forum AIC (un lavoro preparatorio già svolto) ed è per questo che volevamo essere presenti a questa riunione. Il porto di Brindisi è uno dei due pilastri della ZES Adriatica, che insieme a quello della ZES Ionica, farà da collettore e da baricentro rispetto alla zona ZES che si dovrà delimitare non spalmando, per quanto possibile, l'area della ZES a tutto il Mediterraneo".

Salvatore Carruezzo

Il decreto di riforma è chiarissimo, i nostri porti dipenderanno dalla Calabria

Ministro Delrio, dov' è la parità tra Gioia Tauro e Messina?

Tutto sarà in mano al presidente manager, anche bilanci e Prg portuale

Lucio D' Amico «L' Autorità di sistema portuale sarà guidata da un board snello, ristretto a poche persone, da tre a cinque, il Comitato di gestione con il ruolo di decisore pubblico istituzionale». Questo si legge nel testo che ha accompagnato il decreto di riforma della portualità italiana firmato dal ministro Graziano Delrio. Il Comitato di gestione in tutte le nuove 15 Autorità di sistema è guidato da «un presidente manager con ampi poteri decisionali». E il Governo stesso, nel presentare la sua riforma, aveva sottolineato come «rispetto ai precedenti Comitati portuali, con limitata capacità decisionale, il nuovo organismo potrà agire con molta più efficacia».

Perché ricordare queste cose?

Semplice: perché questi sono i fatti e perché le parole, pronunciate dai ministri Delrio e De Vincenti appariranno convincenti soltanto quando saranno seguite da atti concreti. Siamo costretti a ripeterci, ma la posta in palio, per Messina e per lo Stretto, è troppo alta per poter rinunciare o per accontentarsi di promesse.

E allora torniamo al presidente e al Comitato di gestione. Delrio sa benissimo che non c' è, al momento, alcuna «parità» tra il porto guida della nuova Autorità del Tirreno Meridionale, Gioia Tauro, e i porti accorpati, cioè i nostri, di Messina e Milazzo. Il presidente da lui prescelto, Russo, rappresenta la Calabria ed è lui che dovrebbe avere «gli ampi poteri», anzi la «potestà esclusiva» che si estende dalla gestione dell' Ente, dalla predisposizione dei bilanci alle scelte strategiche e ai Piani regolatori portuali. Nel Comitato di gestione sono 5 i componenti: 3 espressione della Calabria, due soli a rappresentare la Regione siciliana e la Città metropolitana di Messina.

Questa è la "parità" immaginata da Delrio? Perché i calabresi dovrebbero fare gli interessi di Messina e Milazzo, quando si conoscono bene le gravi difficoltà economico-finanziarie del porto di Gioia Tauro? Ecco perché le parole contano zero e finché non si rimedierà a questa palese ingiustizia, non si dovrà dare tregua. Sempre che i messinesi capiscano l' importanza di quello che rappresenta il porto per i futuri scenari di rilancio economico dell' intera Città metropolitana...

Comunicazione di Bruxelles per aumentare il livello professionale nel settore dei contratti pubblici

La Ue spinge sulla formazione La p.a. deve puntare sulla digitalizzazione degli appalti

Pagina a cura
di ANDREA MASCOLINI

Aumentare il livello professionale delle pubbliche amministrazioni che gestiscono l'affidamento di contratti pubblici, incentivare le carriere e assicurare una formazione professionale di alto livello; promuovere un approccio strategico alla digitalizzazione negli appalti pubblici. È quanto ha chiesto agli stati membri dell'Unione europea la Commissione europea con la comunicazione del 3 ottobre 2017 dal titolo «Costruire un'architettura per la professionalizzazione degli appalti pubblici». Il documento ha un particolare valore programmatico e sottolinea una esigenza particolarmente sentita soprattutto per quanto riguarda il mondo della pubblica amministrazione.

Il dato di partenza è che **appalti pubblici efficienti, efficaci e competitivi** costituiscono un elemento essenziale per il buon funzionamento del mercato unico, come pure un importante canale per gli investimenti europei. È pertanto necessario, si legge nella raccomandazione, porsi l'obiettivo della professionalizzazione degli appalti pubblici da intendersi in senso ampio, come miglioramento complessivo dell'intera gamma di abilità, competenze, conoscenze ed esperienze professionali

delle persone che svolgono o contribuiscono a svolgere compiti relativi alle procedure di appalto.

La Commissione europea traccia quindi tre percorsi che gli stati membri dovrebbero intraprendere.

In primo luogo, ritiene necessario definire chiaramente le responsabilità e i compiti attribuiti alle istituzioni centrali, sostenere gli sforzi compiuti a livello locale, regionale e settoriale, garantire la continuità tra cicli politici, utilizzando, ove opportuno, le strutture istituzionali che promuovono la specializzazione, l'aggregazione e la condivisione delle conoscenze.

In secondo luogo, bisogna intervenire sulle risorse umane per migliorare la formazione e la gestione delle carriere dei professionisti degli appalti pubblici, cioè il personale della pubblica amministrazione coinvolto negli appalti per la fornitura di beni, servizi e opere, così come i funzionari responsabili del controllo dei casi di appalti pubblici, tutte figure che devono possedere le qualifiche, la formazione, le competenze e l'esperienza necessarie al loro livello di responsabilità. Si tratta di valutare anche la possibilità di sviluppare una struttura di carriera e incentivi volti ad aumentare l'attrattiva della funzione degli appalti pubblici e a motivare i funzionari pubblici a conseguire risultati strategici.

Infine, ha detto la Commissione, occorre fornire strumenti e metodologie atti a sostenere la pratica professionale degli operatori nel settore degli appalti pubblici devono essere dotati di strumenti e sostegno adeguati per agire in modo efficiente e ottenere il miglior rapporto qualità-prezzo per ciascuna acquisizione. A tal fine la Commissione auspica che sia garantita la disponibilità di strumenti e processi per promuovere appalti pubblici intelligenti, quali strumenti per gli appalti elettronici, orientamenti, manuali, modelli e strumenti di cooperazione, accompagnati dalla formazione, dal sostegno e dalla competenza corrispondenti, nonché l'aggregazione di conoscenze e lo scambio di buone pratiche.

Per fare questo la raccomandazione ha chiesto agli stati membri di promuovere un approccio strategico alla digitalizzazione mediante la standardizzazione, la condivisione, il riutilizzo e l'interoperabilità dei prodotti e dei servizi, ma anche, sul versante dei comportamenti, sostenere e promuovere l'integrità a livello individuale e istituzionale, quale parte integrante della condotta professionale, fornendo gli strumenti per garantire la conformità e la trasparenza e orientamenti sulla prevenzione delle irregolarità.

—► *Non stupitevi: riservato.* —■