



Primo Piano:

"...Uiltrasporti, emendamento del centro destra maldestro e nocivo..."
(Ferpress, Informatore Navale, Il Secolo XIX)

"...Italia in pole per le opere della nuova Via della Seta..." (Il Sole 24 Ore)

Trieste:

"...Msc Seaside..." (Ansa, Milano Finanza, ZeroInfo, Puglia Tv, Brindisi Report)

"...Facendo sistema passo avanti per i porti..." (Il Messaggero Marittimo, Ferpress)

"...Con o senza ferriera. Quali vantaggi per il porto?..." (Trieste prima)

Venezia:

"...Venezia polo dell'Adriatico per i container..." (The Medi Telegraph)

"...Una nuova centrale per alimentare anche le grandi navi..." (Venezia Mestre)

Genova:

"...Antonio Barbara nuovo Direttore del Terminal Messina a Genova..."
(Genova Post, Informatore Navale, Il Secolo XIX, Ansa)

"...Nuova centrale security per il terminal Psa..." (Ansa)

"...Aldo Spinelli rilancia su aree dell'ex Ilva a Cornigliano..." (Il Messaggero Marittimo)

Ravenna:

"...Lavori all'hub di Ravenna..." (Ansa)

Livorno:

"...Livorno vuole diventare big ship ready..." (Avvisatore Marittimo)

"...Aponte nel 2001 era già interessato al porto di Livorno..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Mancano gli aerei cargo per l'export..." (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Nasce il maceo-sistema tra Tirreno ed Adriatico..." (Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Lite all'interporto, sfiduciato Punzo..." (Il Mattino)

Bari:

"...I porti del Mare Adriatico meridionale e MSC consolidano la loro intesa..." (Il Nautilus)

"...Crociere, sarà un 2018 da record..." (Quotidiano di Puglia)

Taranto:

"...Diversifichiamo le attività..." (La Gazzetta di Taranto)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
27 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



"...Maneschi e Oriolo su Taranto..." (Milano Finanza)

Palermo:

"...La prima riforma sale al 1239..." (Avvisatore Marittimo)

"...Crociere, Msc su Palermo..." (Avvisatore Marittimo)

Messina:

"...Un patto per dare vita alla Zes..." (Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...La crisi del porto approda al Ministero..." (Il Messaggero Marittimo)

Focus: "...La Ue ha selezionato tre progetti italiani nell'ambito delle grandi reti di trasporto..."(Il Messaggero Marittimo, Ansa)

"...Italia al top nei trasporti eccezionali..." (Milano Finanza)

Altre notizie di Logistica e Shipping

Informare

Il Messaggero Marittimo

Porti: Uiltrasporti, emendamento del centro destra maldestro e nocivo

(FERPRESS) – Roma, 30 NOV – “L’emendamento maldestro del centro destra rischia di vanificare una misura fondamentale per lo sviluppo dei porti e introduce un modello duale del lavoro portuale inaccettabile. I lavoratori dei porti hanno diritto alle medesime tutele ed ai medesimi diritti senza distinzione alcuna”.

È quanto afferma il Segretario Generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi sull’emendamento che riscrive il comma 15bis dell’Art.17 della legge 84/94 sui porti, approvato dall’ottava Commissione al Senato su presentazione di un Senatore di Forza Italia.

“L’emendamento inserito nella Legge di Bilancio, in iter di approvazione – spiega il Segretario della Uiltrasporti – dedicando le risorse pubbliche ad un solo soggetto della portualità, confligge con quanto è in corso di approvazione nel decreto correttivo porti, che prevede l’utilizzo delle risorse per tutti dipendenti dell’aziende portuali.

“Non capiamo le ragioni né tantomeno la necessità di questo emendamento del centro destra, che oltretutto – conclude Tarlazzi – contiene evidenti elementi di anticostituzionalità e rischia anche la censura dell’UE per il suo profilarsi come di aiuto di Stato”.

PORTI: UILTRASPORTI, EMENDAMENTO DEL CENTRO DESTRA MALDESTRO E NOCIVO

Roma, 30 novembre 2017 - "L'emendamento maldestro del centro destra rischia di vanificare una misura fondamentale per lo sviluppo dei porti e introduce un modello duale del lavoro portuale inaccettabile. I lavoratori dei porti hanno diritto alle medesime tutele ed ai medesimi diritti senza distinzione alcuna". È quanto afferma il Segretario Generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi sull'emendamento che riscrive il comma 15bis dell'Art.17 della legge 84/94 sui porti, approvato dall'ottava Commissione al Senato su presentazione di un Senatore di Forza Italia.

"L'emendamento inserito nella Legge di Bilancio, in iter di approvazione – spiega il Segretario della Uiltrasporti – dedicando le risorse pubbliche ad un solo soggetto della portualità, confligge con quanto è in corso di approvazione nel decreto correttivo porti, che prevede l'utilizzo delle risorse per tutti dipendenti dell'aziende portuali.

"Non capiamo le ragioni né tantomeno la necessità di questo emendamento del centro destra, che oltretutto – conclude Tarlazzi – contiene evidenti elementi di anticostituzionalità e rischia anche la censura dell'UE per il suo profilarsi come di aiuto di Stato".

SOTTO ACCUSA L'EMENDAMENTO PRESENTATO DAL CENTRODESTRA

Salva-compagnie, l'ira della Uil

Tarlazzi avverte il governo: «Tentativo maldestro che danneggia i lavoratori»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Più che un favore, rischia di diventare un impedimento.

Per la Uiltrasporti la mossa del centrodestra, che è riuscito a far passare l'emendamento salva-compagnie, è un «maldestro» tentativo che «rischia di vanificare una misura fondamentale per lo sviluppo dei porti e introduce un modello duale del lavoro portuale inaccettabile». A lanciare il missile sul tentativo approvato a inizio settimana, è il segretario nazionale Claudio Tarlazzi. «I lavoratori dei porti hanno diritto alle medesime tutele ed ai medesimi diritti senza distinzione alcuna». Per la Uil quell'emendamento che riscrive il noto comma 15bis dell'articolo 17 della legge 84/94 sui porti, rischia di crea-

re uno squilibrio a favore dei camalli, rispetto anche alle necessità degli altri portuali: quelli inquadrati sotto l'articolo 16 (come la compagnia Pietro Chiesa a Genova) e quelli dell'articolo 18, i dipendenti dei terminal. «L'emendamento inserito nella Legge di Bilancio, in iter di approvazione - spiega il segretario della Uiltrasporti - dedicando le risorse pubbliche ad un solo soggetto della portualità, confligge con quanto è in corso di approvazione nel decreto correttivo porti, che prevede l'utilizzo delle risorse per tutti dipendenti dell'aziende portuali». Tarlazzi si riferisce al decreto "correttivo" che dovrebbe finire in Consiglio dei ministri entro il 15 dicembre, giorno in cui scadrà la delega al governo. In quel testo sono infatti compresi tutti i portuali, nell'emendamento-Cassi-

nelli (dal nome del senatore genovese che lo ha proposto) invece c'è il solo riferimento ai camalli dell'articolo 17. «Non capiamo le ragioni né tantomeno la necessità di questo emendamento del centrodestra, che oltretutto contiene evidenti elementi di anticonstituzionalità e rischia anche la censura dell'Europa per il suo profilarsi come di aiuto di Stato». L'avvertimento è indirizzato al governo, che ha approvato quell'emendamento. Per la Culmv è una doppia assicurazione che almeno uno dei due provvedimenti entri in vigore. Per la situazione genovese in realtà, l'approvazione dell'emendamento Cassinelli non recherebbe danno alla Pietro Chiesa: una soluzione definitiva ai problemi della Culmv, potrebbe favorire la fusione tra le due compagnie.

Infrastrutture. Bank of China: in 5 anni 10.600 miliardi di investimenti

Italia in pole per le opere della nuova Via della Seta

«Nelle nostre stime stiamo parlando in cinque anni di 10.600 miliardi di dollari». La "torta" presentata da Chen Siqing, presidente di Bank of China, è già spiegazione sufficiente di una sala gremita, con imprenditori e manager arrivati in sede di Assolombarda per capire come approfittarne. Perché l'iniziativa cinese Belt and Road, la nuova Via della Seta che dovrà infrastrutturare l'Eurasia attraverso investimenti in porti, ferrovie, autostrade ed altre opere, rappresenta certamente il maggiore macro-progetto mondiale di investimento dei prossimi anni. Con l'Italia in grado di approfittarne, dichiara il presidente di Assolombarda Carlo Bonomi, «perché crediamo fortemente nella complementarietà tra le nostre imprese e quelle cinesi. E qui non si tratta di aprire semplicemente nuovi canali economici ma di costruire il nostro futuro». Temasù

cui è al lavoro il Business Forum Italia Cina, che ieri ha dedicato a questo dossier la conferenza organizzata a Milano, con la partecipazione di rappresentanti del Governo, delle istituzioni finanziarie e delle imprese dei due paesi. «La Cina non è più solo fabbrica del mondo ma anche luogo di consumi - spiega il co-presidente del Forum Marco Tronchetti Provera - e dunque per noi italiani questo progetto ha una grandissima valenza strategica: sta a noi sfruttare l'opportunità».

Già ora, osservando lo scambio tra Italia e Cina, si nota una decisa accelerazione dei volumi, con il nostro export ascettato del 24,2% nei primi dieci mesi del 2017. L'upgrade previsto nelle infrastrutture potrà certamente far lievitare ancora questi valori, così come si prospettano opportunità interessanti anche per i nostri player internazionali nelle grandi opere e nelle reti. «Per ge-

stire questi flussi - spiega il Ceo di Salini Impregilo Pietro Salini - serviranno grandi opere, quindi imprese come la nostra». «Occorrerà avere qualche certezza regolamentare in più - aggiunge il Ceo di Autostrade per l'Italia Giovanni Castellucci - ma in Cina abbiamo certamente interesse ad entrare, portando competenze tecnologiche e un costo del capitale molto basso». «Cdp - spiega il ceo Fabio Gallia - è al lavoro per varare il primo "Panda" bond in Renminbi, per sostenere le aziende italiane che operano in Cina».

«È l'area da cui avremo i maggiori flussi in arrivo verso il nostro continente nei prossimi decenni - aggiunge il presidente di Sea Pietro Modiano - e Milano dovrà impegnarsi moltissimo per approfittare del trend affrontando la concorrenza del resto d'Europa».

L.Or.

5 RIFORMISTI AD RISTUTTA

Msc Seaside: D'Agostino, "Unione di eccellenze nazionali"

Presidente Assoportì sottolinea la valenza del varo

(ANSA) - TRIESTE, 30 NOV - "Il varo della Msc Seaside rappresenta l'unione di due eccellenze nazionali, la portualità e il made in Italy, in un connubio tra il mondo della logistica e quello industriale". Lo ha affermato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale e di Assoportì, Zeno D'Agostino, a margine della cerimonia che ha visto, questa mattina, i vertici di Msc effettuare un reciproco scambio di "Crest" con le autorità civili e militari di Trieste.

D'Agostino ha inoltre ribadito le potenzialità dello scalo giuliano, soprattutto grazie all'operatività dello status di Porto Franco che sta calamitando sull'Alto Adriatico gli interessi delle compagnie di tutto il pianeta. Il presidente ha concluso ricordando la vocazione triestina a guardare al futuro ribadendo la straordinaria valenza della realizzazione di una nave come Msc Seaside nei cantieri del Friuli Venezia Giulia.

Il gruppo fa spazio agli italiani tra i 30 mila che assumerà a breve

Msc vuole più Italia a bordo

Per questo la compagnia chiede di modificare il Registro Internazionale così da estendere gli sgravi contributivi concessi alle navi con bandiere comunitarie

Testa e portafoglio in Svizzera (la sede è a Ginevra) per il gruppo Mediterranean Shipping Company, ma forte legame con il Belpaese dove è nato il fondatore Gianluigi Aponte.

Secondo i dati forniti dalla stessa società, infatti, in Italia le attività di Msc che, oltre a essere la quarta compagnia crocieristica al mondo è anche e soprattutto la seconda compagnia di navigazione globale nel trasporto container via mare, generano affari complessivi per 5 miliardi di euro l'anno, cifra che, oltre a crociere e cargo, include anche i terminal portuali e i traghetti Grandi Navi Veloci e Snav. Il tutto a fronte di 10 mila dipendenti italiani, ma Msc ne vorrebbe molti di più, specie a bordo delle navi da crociera, e per questo chiede al Governo di modificare il Registro Internazionale delle navi. «È ora di trovare a livello europeo un equilibrio che possa favorire l'assunzione di cittadini comunitari», ha dichiarato infatti Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociera, in occasione della consegna a Monfalcone dell'ultima nave da crociera Msc Seaside costruita da Fincantieri. Noi, ad esempio, con le navi in costruzione, nell'arco di pochi anni assumeremo più di 30 mila persone. E, con un adeguamento normativo, potrebbero essere in buona parte italiani. Le modifiche alle norme sul Registro Internazionale non devono quindi essere oggetto di uno sterile scontro all'interno del settore armatoriale italiano, bensì un'opportunità da cogliere anche da parte della politica».

Il riferimento è alla battaglia politica e commerciale in corso tra i gruppi Grimaldi (supportata da Confitarma) e Moby (da Confrasperto), ma al ministero del Lavoro Msc chiede soprattutto di poter beneficiare di sgravi contributivi sui marittimi italiani imbarcati sulle proprie navi battenti bandiera maltese. Perché questo avvenga non basta però l'estensione anche ad altre bandiere comunitarie dei benefici fiscali e contributivi previsti dal Registro Internazionale delle navi approvato con l'ultima Legge Europea. L'estensione riguarda il pacchetto fiscale di benefici per le navi battenti le altre bandiere dell'Ue, ma esclude lo sgravio contributivo dei marittimi italiani imbarcati su navi registrate in altri Paesi comunitari.

Le richieste di Msc sono le stesse avanzate l'anno scorso da Gian Enzo Duci, presidente di

-segue

Federagenti, e cioè lo sgravio dei contributi previdenziali italiani (33% dello stipendio lordo) a carico delle società armatoriali straniere. La modifica aumenterebbe di poco la spesa pubblica nazionale e garantirebbe un maggiore impiego dei **marittimi** tricolore su navi battenti bandiere estere perché il loro costo risulterebbe competitivo rispetto a quello di altri **marittimi** Ue e, almeno per gli ufficiali, anche extracomunitari. Il provvedimento interesserebbe non solo Msc Crociere ma anche altre compagnie crocieristiche e armatoriali che reclutano **marittimi** italiani, come Carnival Cruise Line, Princess Cruises e Royal Caribbean. La blue economy, l'economia legata al mare, secondo Msc vale 43 miliardi di euro l'anno, il 3,5% del pil nazionale, e garantisce 835 mila posti di lavoro. Forse si potrebbe fare di più. (riproduzione riservata)

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Maiden call' a Trieste per la nuova Msc Seaside

Il Comandante di **MSC Seaside Pier Paolo Scala** ha scambiato i tradizionali crest con le principali autorità locali e rappresentanti dei servizi portuali triestini cui è stata donato un modellino e una targa celebrativa della 14esima nave della flotta di MSC Crociere.

Lunga 323 metri e con una stazza lorda di 154.000 tonnellate, la nuova unità può ospitare 5.179 passeggeri a bordo. È dotata di 1.315 cabine con balcone, 111 cabine modulari, e 42 tra suite e grand suite. Da anni, infatti, la compagnia crocieristica ha fatto dei porti di Bari e di Brindisi i propri hub, incidendo in maniera considerevole sulle eccellenti performances registrate a chiusura della stagione crocieristica 2017 che ha segnato volumi di crescita importanti. Alla consegna erano presenti il presidente della Repubblica Sergio **Mattarella** con il ministro delle Infrastrutture Graziano **Delrio**, oltre al presidente del Gruppo MSC Gianluigi **Aponte** e all'ad di **Fincantieri**, che ha eseguito i lavori di costruzione, Giuseppe **Bono**.

Alla cerimonia hanno preso parte anche i vertici di MSC Crociere, Pierfrancesco Vago (Presidente Esecutivo), Gianni Onorato (Chief Executive Officer) e Leonardo Massa (Country Manager) che hanno ringraziato la città e le sue istituzioni per la splendida accoglienza riservata ad uno dei nuovi gioielli del mare, interamente Made in Italy.

È l'occasione per ribadire il legame tra l'Italia e il gruppo armatoriale Msc dopo la firma di ieri con **Fincantieri** per la realizzazione di due nuove navi a Monfalcone nel 2021 e nel 2023.

Patroni Griffi a Trieste per la presentazione dei programmi Msc

Stampa
Email

Il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, e il segretario generale, Salvatore Giuffrè, presenti alla cerimonia di *maiden call* per MSC Seaside che si è svolta questa mattina a Trieste nel palazzo della Regione Friuli. Presentata la più grande nave da crociera mai realizzata in un cantiere navale italiano, Fincantieri, per conto del gruppo crocieristico guidato da Gianluigi Aponte. All'evento hanno partecipato i massimi esponenti del *cluster* marittimo nazionale, rappresentanti istituzionali e politici, nonché i vertici di MSC con i quali il management dell'AdSP ha avuto l'opportunità di confrontarsi sulle strategie finalizzate a intensificare una collaborazione già da tempo avviata.

Da anni, infatti, la compagnia crocieristica ha fatto dei porti di Bari e di Brindisi i propri *hub*, incidendo in maniera considerevole sulle eccellenti *performances* registrate a chiusura della stagione crocieristica 2017 che ha segnato volumi di crescita importanti.

Un dato di grande rilevanza per l'AdSP, in quanto racconta di servizi, di infrastrutturazione, di organizzazione logistica e di viabilità che funzionano bene e che costituiscono un incontrovertibile *appeal* per la compagnia armatoriale.

MSC ha assicurato che il proprio interesse nei confronti dei porti dell'Adriatico meridionale, che nel bacino del Mediterraneo rivestono un ruolo strategico nel *network* crocieristico, continuerà nel tempo. La stagione 2018 è già stata pianificata. A Bari, la compagnia ha già schedulato 48 approdi, a Brindisi 40. Il management dell'AdSP sta lavorando per il 2019.

Brindisi Report

Msc: programmati 40 approdi per il 2018 nel porto di Brindisi

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del basso adriatico, Ugo Patroni Griffi, e il segretario generale, Salvatore Giuffrè, presenti alla cerimonia di maiden call per Msc Seaside che si è svolta questa mattina a Trieste nel palazzo della Regione Friuli. Presentata la più grande nave da crociera mai realizzata in un cantiere navale italiano, Fincantieri, per conto del gruppo crocieristico guidato da Gianluigi Aponte.

All'evento hanno partecipato i massimi esponenti del cluster marittimo nazionale, rappresentanti istituzionali e politici, nonché i vertici di MSC con i quali il management dell'Adsp ha avuto l'opportunità di confrontarsi sulle strategie finalizzate a intensificare una collaborazione già da tempo avviata. Da anni, infatti, la compagnia crocieristica ha fatto dei porti di Bari e di Brindisi i propri hub, incidendo in maniera considerevole sulle eccellenti performances registrate a chiusura della stagione crocieristica 2017 che ha segnato volumi di crescita importanti.

Un dato di grande rilevanza per l'Adsp, in quanto racconta di servizi, di infrastrutturazione, di organizzazione logistica e di viabilità che funzionano bene e che costituiscono un incontrovertibile appeal per la compagnia armatoriale.

Msc ha assicurato che il proprio interesse nei confronti dei porti dell'Adriatico meridionale, che nel bacino del Mediterraneo rivestono un ruolo strategico nel network crocieristico, continuerà nel tempo. La stagione 2018 è già stata pianificata. A Bari, la compagnia ha già schedato 48 approdi, a Brindisi 40. Il management dell'Adsp sta lavorando per il 2019.

Msc Seaside: Dipiazza, Trieste aspetta grandi società

Invito all'armatore per cogliere opportunità Porto Vecchio

(ANSA) - TRIESTE, 30 NOV - "La città sta correndo e crescendo. Grazie di cuore per l'emozione che ci avete donato.

Siamo a disposizione e pronti ad accogliervi e, già il prossimo anno, consegneremo il sigillo trecentesco di Trieste a Gianluigi Aponte". Lo ha detto stamani il sindaco Roberto Dipiazza intervenendo, nel palazzo della Regione a Trieste, alla cerimonia "Maiden Call", con la quale si celebra il primo scalo di una nave in un porto e che ha visto il comandante della "Seaside", Pier Paolo Scala, e il country manager crociere di Msc Leonardo Massa, scambiare i Crest con le autorità locali.

"Da un anno - ha aggiunto il primo cittadino giuliano - abbiamo sdemanializzato i circa 65 ettari del Porto Vecchio di Trieste: ricordatevi che abbiamo un'opportunità incredibile, anche a disposizione della vostra magnifica società. Trieste vi aspetta".

Nel corso della cerimonia, Dipiazza e l'assessore allo Sviluppo economico e Turismo, Maurizio Bucci, hanno consegnato a Scala e a Massa il Crest e la bandiera di Trieste. Parole di apprezzamento sono state espresse in particolare da Scala che, entusiasta e ammirato per la città, ha manifestato il desiderio di trasferirsi a Trieste con la sua famiglia.

Questa sera, alle 21.00, si terranno i fuochi d'artificio organizzati dal Comune di Trieste che illumineranno piazza Unità d'Italia e il golfo, dando il saluto di Trieste alla Msc Seaside. (ANSA).

Msc Seaside: Serracchiani, Trieste ideale per investire

(ANSA) - TRIESTE, 30 NOV - "Trieste ha tutte le carte in regola per presentarsi alle grandi società come il porto ideale sul quale investire". Lo ha affermato la presidente della Regione, Debora Serracchiani, a margine della cerimonia di 'maiden call', l'attracco della Msc Seaside sulle rive della città. La governatrice ha inoltre ricordato come, grazie alle attività sviluppate negli ultimi anni, il Friuli Venezia Giulia e lo scalo giuliano "abbiano riconquistato una centralità importante nel contesto nazionale e internazionale".

"Alzando lo sguardo sopra le porta di questa sala potete ancora leggere l'antico motto 'Vorwärts' (Avanti!)", ha detto Serracchiani. "Non c'è impresa e non c'è navigazione senza questa tensione ad andare sempre più avanti, senza questo umano impulso a non volersi accontentare del qui ed ora, ma a pensare al futuro, a guardare all'orizzonte come a un confine da superare". Serracchiani ha sottolineato che "gli investimenti già attuati e quelli programmati per la stazione di Campo Marzio, per la ferrovia nonché per i collegamenti con l'aeroporto e la linea che da Ronchi dei Legionari andrà a Venezia e in pochissimo tempo ci permetterà di collegarci con l'altro importante porto del nord Adriatico, fanno sì che questa regione e la città di Trieste stiano diventando davvero centrali per i comparti delle crociere e dei container".

Occasioni di crescita che si affiancano a quelle offerte dal Porto Franco internazionale di Trieste, le quali rappresentano, secondo la presidente, "posti di lavoro e un'economia che torna a crescere, oltre al fatto che finalmente il porto si sviluppa, implementa e utilizza fino in fondo le grandissime opportunità a sua disposizione, che per troppo tempo non si è stati capaci di sfruttare". (ANSA).

«Facendo sistema passo avanti per i porti»

MONFALCONE - A margine della cerimonia di consegna della "Msc Seaside", nello stabilimento Fincantieri di Monfalcone, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha parlato della situazione dei porti italiani, per i quali «abbiamo fatto già un passo avanti facendo fare sistema, quindi devono parlarsi tra loro, cooperare più che competere. Abbiamo messo insieme la logistica con i porti - ha aggiunto Delrio - perché le imprese trovino convenienza a servirsi dei porti italiani. Questo lavoro sta dando ottimi risultati, abbiamo buoni in-

(continua a pagina 2)

tanto come testimone di nozze, e come tale non posso che parlar bene degli sposi. L'economia del mare è una voce sottovalutata in Italia. Queste nozze ci consentono di fare un passo avanti sulla consapevolezza dell'importanza del made in Italy anche in questo settore».

In seguito all'accordo tra Msc e Fincantieri, l'opzione iniziale per la costruzione di una terza nave di classe Seaside da consegnare nel 2021 è stata sostituita con la costruzione della prima delle due navi Seaside Evo. L'altra unità entrerà in servizio nel 2023.

Facendo sistema

dicatori. Bisogna continuare a pensare così: si può essere orgogliosi e difendere i propri scali, ma ricordare che esiste un interesse nazionale. Nella divisione perdiamo tutti, in questi dieci anni l'Italia ha perso traffici, che sono stati spostati nel Nord Europa e nel Nord Africa. Quella formula non funzionava, questa può funzionare: programmazione unitaria, investimenti decisi insieme, e a ognuno la sua vocazione. Trieste ad esempio, insieme a Venezia è vocata storicamente a servire l'Europa, quindi la competizione è con il Sud Europa».

In merito alla cantieristica, poi Delrio ha dichiarato che sul tavolo per il rinnovo del parco navale pubblico statale «ho stimolato Fincantieri a mettermi la testa, perché vogliamo che ci sia anche la sua esperienza. Lo Stato ha messo 300 milioni per il rinnovo del parco navale: rinnoviamo i traghetti per lo stretto e altri servizi, e rinnoviamo il trasporto pubblico in città come Venezia. Siamo quindi per dare sostenibilità e fare una scelta profondamente ecologica, quindi con nuovi consumi e nuovi mezzi. E' una misura analoga a quella che facciamo per i nuovi bus e i nuovi treni regionali, dove abbiamo messo a disposizione dieci miliardi, quindi è un "Piano Marshall" per il rinnovo del parco per il trasporto quotidiano, per la persone che hanno diritto a mezzi dignitosi».

In occasione della cerimonia di consegna di "Msc Seaside", Msc Crociere e Fincantieri hanno anche firmato gli ordini per la costruzione di due navi Seaside Evo per un investimento complessivo di 1,8 miliardi di euro. Delrio ha così salutato la firma da parte del presidente del Gruppo Msc, Gianluigi Aponte, e dell'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono: «Io sono qui sol-

Friuli Venezia Giulia: Serracchiani su Fincantieri, confermato futuro cantiere Monfalcone

(FERPRESS) – Monfalcone, 29 NOV – “Il cantiere della Fincantieri di Monfalcone è il primo a dotarsi di un’Autorizzazione integrata ambientale (Aia)”. Lo ha ricordato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, durante la cerimonia di varo della nave da crociera Msc Seaside, proprio all’interno del cantiere navale di Monfalcone spiegando che ieri “la conferenza dei servizi ha rilasciato l’Aia dello stabilimento”.

Una certificazione di grande rilevanza sia dal punto di vista ecologico sia occupazionale, perchè garantisce lo sviluppo dell’attività cantieristica monfalconese, come confermato anche dall’amministratore delegato di Msc, Pierfrancesco Vago, il quale ha annunciato per questo pomeriggio la firma del contratto tra la sua società e Fincantieri, alla presenza del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che sancisce la costruzione di ulteriori 2 navi da crociera di classe ‘Seaside evolution’ nello stabilimento di Monfalcone. “Un’operazione – ha detto Vago – che comporta un investimento da 1,8 miliardi di euro e prevede la consegna delle navi nel 2021 e nel 2023”.

Un risultato che secondo Delrio “dimostra all’Europa e al mondo che l’Italia ce la può fare a vincere le grandi sfide della competizione globale”. Il ministro ha spiegato che “l’Italia è all’altezza degli altri Paesi e non ha paura della competizione ed è orgogliosa degli uomini e delle donne che contribuiscono ad accettare la sfida dell’economia globale”.

Serracchiani ha osservato che si tratta di “posti di lavoro e di economia importantissima per Monfalcone, il Friuli Venezia Giulia e per tutto il Paese. E’ quindi stato opportuno, corretto e determinante aver continuato a investire nella cantieristica navale. Oggi c’è stato il matrimonio tra due player globali come Msc e Fincantieri e quindi i cantieri di Monfalcone hanno una prospettiva importante di crescita”.

"Con o senza Ferriera. Quali vantaggi per il porto?", incontro con importanti operatori della logistica

Cronaca "Con o senza Ferriera. Quali vantaggi per il porto?", incontro con importanti operatori della logistica Durante l' incontro si valuterà cosa significhi la presenza dell' area a caldo in un' area strategicamente di grande valore per lo sviluppo dei traffici portuali e per la nascita di nuove iniziative imprenditoriali che prevedano attività di trasformazione delle merci

Redazione
11 più letti di oggi

1 Ferriera: conferenza del M5s con tecnici qualificati al Teatro Ariston
24 novembre 2017

"Con o senza Ferriera. Quali vantaggi per il porto?" è il titolo di un incontro promosso per capire cosa significhi per gli operatori del porto di Trieste la presenza della Ferriera di Servola e quali potrebbero essere le alternative in chiave logistica e produttiva. Un momento di dialogo e di confronto costruttivo - che avrà luogo venerdì 1 dicembre, dalle 15.30 alle 17.30, all' Hotel Coppe di Trieste (in via Mazzini 24) - fra Pierluigi Maneschi, Presidente di Italia Marittima; Stefano Visintin, Presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia ASPT-ASTRA FVG; Giacomo Borruso, Presidente, Interporto di Trieste; Vittorio Petrucco, Membro CdA, PLT Piattaforma Logistica Trieste Legale rappresentante, I.Co.P. Moderatore dell' incontro, il Senatore Lorenzo Battista (MDP -

Articolo 1) che, nel proporre l' argomento ad Adriatic Sea Network (periodico telematico e piattaforma di contenuti per l' economia del mare), ha espresso la necessità di affrontare il tema della Ferriera da un' altra prospettiva rispetto a quella ambientale, valutando - insieme ad alcuni importanti operatori della logistica - cosa significhi la presenza dell' area a caldo in un' area strategicamente di grande valore per lo sviluppo dei traffici portuali e per la nascita di nuove iniziative imprenditoriali che prevedano attività di trasformazione delle merci. All' incontro sono state invitate le massime istituzioni locali e regionali, i rappresentanti delle Organizzazioni sindacali, delle Associazioni ambientaliste e dei Comitati e Gruppi di cittadini. Visto la disponibilità dei posti in sala, per partecipare è necessaria la conferma ad Adriatic Sea Network tel 040 410910 info@adriaticseanetwork.it Approfondimenti.

«Venezia polo dell'Adriatico per i container» / INTERVISTA

L'annuncio del presidente del porto: in arrivo un'area franca per la logistica accanto al nuovo terminal.

IL presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, ha congelato il progetto della piattaforma offshore per i container, sostenuta dal suo predecessore, Paolo Costa. Ha posto così fine a una lunga discussione che era diventata nazionale e che dalla piattaforma offshore si era allargata all'eccesso di capacità che avrebbe potuto generarsi nella portualità nazionale se si fossero realizzati tutti i progetti di terminal container presentati dai diversi porti italiani. Congelando la piattaforma, però, **Musolino non ha congelato le ambizioni di Venezia a rimanere il principale scalo per i container del mare Adriatico.**

«Occorre - spiega - sgombrare il campo da falsi miti. Noi siamo il primo porto per i container di quest'area, con 600 mila teu movimentati in un anno contro i 480 mila di Trieste e i 230 mila di Ravenna. I dati di quest'anno ci vedono in crescita sul 2016, che è stato un anno record, e quindi dovremmo chiudere il 2017 con un nuovo record. Il porto di Trieste cresce più di quello di Venezia, ma rispetto a quello che per loro è stato un anno pessimo».

Che cosa offre il porto di Venezia ai mercati?

«Il porto ha due asset strategici. Il primo è la posizione geografica, una caratteristica presenta da 1.200 anni. Il secondo è la struttura economica e industriale dell'Italia settentrionale, l'area che è immediatamente dietro al nostro porto. Lo scalo di Venezia è leader italiano nella movimentazione di project cargo. Cioè, i prodotti d'eccellenza dell'industria italiana partono soprattutto dal nostro porto. Per le rinfuse secche, abbiamo un raggio d'utenza che per la siderurgia arriva fino a Brescia e per il molitorio (sfarinati, cereali) arriva fino a 250 chilometri nel retroporto, il che fa sì che Venezia sia uno degli scali principali anche in questo settore».

-segue

I porti dell'Alto Adriatico sono in competizione o possono promuoversi assieme?

«Per quanto riguarda le tipologie merceologiche movimentate, i tre porti di Ravenna, Trieste e Venezia sono diversi e complementari. Il porto di Ravenna è caratterizzato dalle merci varie alla rinfusa, è stato il porto della ferruzzi, grande produttore cerealicolo italiano. Trieste movimentata soprattutto rinfuse liquide, che rappresentano quasi il 70 per cento del traffico dello scalo. Sono porti che hanno vocazioni chiare. Venezia ha una distribuzione più omogenea delle merci. Il 25 per cento è rappresentato dai container, a cui si aggiungono project cargo, breakbulk e bulk, con un'attenzione particolare anche all'agribusiness. Queste differenze permettono ai tre porti, se si presentano insieme, di dare all'esterno un'immagine di servizio completo alla merce. L'Italia è la patria dei campanilismi, veniamo da una certa forma mentis. Ma oggi il traffico è globalizzato, dobbiamo superare questo modo di pensare. Io non sento che il traffico di Venezia è minacciato se i porti di Trieste e Ravenna lavorano».

Il progetto del terminal offshore è congelato, ma l'Authority lavora a quello per il terminal container a Marghera. L'obiettivo è entrare nella Via della seta?

«Venezia è il terminale adriatico del progetto cinese, come mostrano anche le carte presentate dal presidente Xi al recente congresso del partito comunista cinese. Il progetto di terminal sui 96 ettari dell'area ex Montesyndial deve avere l'approvazione del Cipe per gli ultimi finanziamenti, pari a 55 milioni di euro più altri 40 milioni, che sono già stati stanziati, ma avevano bisogno di permesso del Cipe perché riferiti a una variante. Intanto stiamo lavorando al progetto definitivo, previsto per marzo, mentre prosegue la bonifica dell'area, resa necessaria dagli strascichi della presenza qui dell'industria chimica. Contiamo che il terminal sia operativo fra quattro anni, ma dipende molto dalla bonifica».

Come verrà sviluppato il terminal?

«Contiamo di allargare l'area franca. I due terzi dell'area saranno assegnati al terminal e un terzo a una piattaforma logistica in regime fiscale e doganale agevolato. Venezia ha già un'area franca, ma col tempo la sua superficie si è ridotta. Dal 2012 sono stati attivati 8 mila metri quadrati a Marghera, un francobollo. Se riusciamo a fare assegnare ulteriori aree a Marghera e a Fusina e trasferire qui attività logistiche e di semilavorazione, creeremo ulteriori posti di lavoro».

«Così aumenteranno i traffici nell'Adriatico» / INTERVISTA

I vantaggi del progetto "One Belt, One Road": «Servono strategie integrate tra porto e industria»

QUAL è lo stato attuale del progetto Obor?

«Con il summit di settembre ad Hong Kong si è fatto un salto di qualità», dice **Riccardo Fuochi, presidente dell'associazione Italia Hong Kong**. «Finalmente da un'informazione di carattere generale sono stati presentati progetti concreti in tutti i settori, industria, logistica, commercio, turismo, professionale, It, comunicazione, con la possibilità di entrare in contatto con potenziali finanziatori. La maggior parte dei progetti è dislocata nei Paesi dell'Asean, Pakistan, Bangladesh, ma anche in Paesi distanti dall'area geografica della Belt&Road. Alcuni esempi concreti frutto di Obor sono l'ampliamento del porto di Gwadar in Pakistan; la linea ferroviaria Giacarta-Bandung; le centrali elettriche in Pakistan (Karot) e Indonesia; il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Europa e Cina, che andranno a ad ampliare le tratte già operative: Lodz-Chengdu, Duisburg-Chongqing, Madrid-Yiwu e Londra-Yiwu».

Quali sono i potenziali vantaggi del progetto per l'Italia nell'area dell'Adriatico?

«Un massiccio aumento dei traffici: la zona dell'Adriatico è, infatti, geograficamente la più interessata al progetto con i porti dell'area che possono rappresentare una via strategica per accogliere le navi che via Suez provverranno dall'Estremo Oriente. In questo senso vedo con molto favore tutti i progetti di alleanza fra gli scali adriatici per presentare un'offerta completa e competitiva, con tutti i porti, Venezia, Trieste, Ravenna e Taranto che possono beneficiare di questo grande progetto».

Come deve muoversi il nostro Paese per avere un ruolo di primo piano nel progetto?

-segue

«Innanzitutto unito con missioni che vedano logistica portuale ma anche industria e servizi partecipare assieme, presentare progetti integrati, presenziare a tutti i tavoli di lavoro nazionali ed esteri che vedono sempre la presenza dei principali attori finanziari e le istituzioni cinesi. A questo proposito mi fa piacere citare la missione del Propeller Nazionale, organizzata assieme all'associazione Italia Hong Kong che presiedo, di questi giorni ad Hong Kong e Shenzhen, vero e proprio "road show" della nuova portualità italiana ad un anno di distanza dalla entrata in vigore della riforma portuale».

Le statistiche più recenti parlano di una possibile forte crescita dei traffici marittimi nel bacino mediterraneo. Qual è il suo punto di vista?

«Sì, i traffici marittimi avranno un incremento ma il vero potenziale della B&R è la realizzazione di infrastrutture, il miglioramento della rete stradale, ferroviaria e marittima che agevoleranno i traffici dall'Italia verso i Paesi dell'Asia Centrale. La Cina, infatti, intende dare un enorme impulso alle relazioni economiche tra l'Europa e l'Asia e questo scenario è un'imperdibile occasione per l'Italia che può davvero diventare il crocevia delle relazioni fra Europa e Asia».

Come giudica gli effetti dell'entrata in vigore, lo scorso anno, della riforma della legge portuale?

«Positivamente. Bene, sono d'accordo con le parole del ministro Delrio e del presidente del Propeller Nazionale Umberto Masucci rilasciate durante la Convention Nazionale di ottobre a Taranto: Abbiamo implementato una semplificazione delle governance, riducendo la burocrazia e ragionando in una logica di integrazione e cooperazione. Adesso siamo i primi nel mondo nello sdoganamento, c'è un investimento pesante nella digitalizzazione, ma c'è ancora tanta strada da fare. Ora gli operatori devono reagire positivamente a questa riforma, fare investimenti che favoriscano la crescita del cluster portuale, marittimo e logistico».

Una nuova centrale per alimentare anche le grandi navi

►L'Eni scommette sui rifornimenti in porto con energie rinnovabili. Progetto pure sul biodiesel per i mezzi Actv

IL FUTURO

MESTRE Un "polmone" per produrre energia rinnovabile che possa alimentare anche le grandi navi, così quando sono in porto non devono tenere i motori accesi e continuare a inquinare; ma allo stesso tempo sarà, appunto, energia elettrica non proveniente da centrali a carbone e quindi comunque inquinanti, così l'intero ciclo, produzione di energia e utilizzo, sarà verde.

E poi anche biodiesel per i mezzi dell'Actv, con la componente di bioal 15% in largo anticipo rispetto alle scadenze degli accordi sul clima.

Sono progetti targati Eni, l'unico soggetto internazionale rimasto a Porto Marghera con produzioni chimiche imponenti.

Il primo riguarda un impianto, praticamente una nuova centrale elettrica, che il Gruppo pensa di realizzare in una parte delle aree abbandonate del petrochimico, di proprietà di Syndial, già messe in sicurezza ma non adatte a ospitare nuove attività industriali che necessitano di fondazioni.

FLOTTA VERDE

Il secondo progetto è già pronto, nel senso che il biodiesel è quello prodotto dalla bioraffineria di Marghera, che ha un brevetto unico in Europa e produce additivo "verde" per i carburanti, ad alte prestazioni e in grado di abbattere le emissioni dannose. Per realizzarlo manca solo che il Comune e Avv. d'acqua si, e sono in corso già da tempo contatti tra Eni e Amministrazione veneziana, come ha spiegato ieri Giuseppe Ricci, responsabile della bioraffineria e capo del settore "Refining & Marketing" di Eni. Tutto parte dall'esperimento attuato a Torino dove, fornendo il biodiesel alla partecipata che si occupa del trasporto pubblico, le emissioni di polveri sottili sono state ridotte del 40%. Venezia, dunque, è il nuovo passo per estendere l'utilizzo del carburante innovativo e sostenibile dai veicoli privati alle flotte pubbliche. E la bioraffineria nel prossimo futuro potrà produrre pure bio carburanti per l'aviazione «perché la vera sfida dello stabilimento è di evolversi in continuazione, provando nuo-

veva che sempre più ambientalmente sostenibili ed efficienti». Le cariche sono le materie utilizzate per produrre la parte bio, oggi è l'olio di palma ma già si sta utilizzando il 10% di oli fritti (come quelli per le patatine) e, man mano che si completerà la trasformazione della vecchia raffineria, si potrà allargare la tipologia di queste cariche ai grassi vegetali, e anche a produzioni chimiche, integrando così bioraffineria e petroli chimico. Daniele Ferrari, am-

ministratore di Versalis, ha infatti spiegato come la metatesi olefinica degli oli vegetali fornisca il 40% di materia prima alla bioraffineria.

L'EVENTO

I due manager hanno partecipato, assieme a Vincenzo Maria Laroeca ad di Syndial, all'incontro "Eni con Marghera" tenutosi ieri al padiglione Antares del Vega con la partecipazione del presidente di Confindustria Vincenzo Marinone, del direttore dell'Istituto superiore di sanità Angelo Del Favero e dei segretari nazionali di Cgil, Cisl e Uil del chimico (Emilio Niccoli, Nora Guafalò e Mario Pirani) moderati dall'ex ministro Uzielano Treu.

L'evento, tra le iniziative per i cent'anni di Porto Marghera, è stato per l'Eni l'occasione di ribadire come intenda far parte del futuro di quest'area, producendo i biocarburanti e le materie utilizzate dal resto del petrochimico padano per produrre polimeri e granuli alla base di infiniti prodotti di uso quotidiano. «Quando ci siamo insediati nel 2012 Versalis perdeva 500 milioni di euro l'anno a causa di una serie di distinzioni opportunistiche decise solo per fare cassa ma che impoverivano l'intero sistema - ha ricordato Ferrari - oggi registra un più 425 milioni e le prospettive sono di continuare a generare valore».

Elisio Trevisan
RIPRODUZIONE CON AUTORIZZAZIONE

TUTTO PARTE DALL'ESPERIMENTO FATTO A TORINO SULLE EMISSIONI DEI MEZZI DI TRASPORTO



ENI
Giuseppe Ricci

Antonio Barbara nuovo Direttore del Terminal Messina a Genova

Genova - Nel quadro di una serie di azioni di rafforzamento del management e quindi delle strategie commerciali di medio e lungo periodo, dal prossimo 1° dicembre alla guida del centro nevralgico del Terminal Messina sarà Antonio Barbara. Mercoledì - "Sino a pochi giorni fa General Manager del Terminal Multipurpose YILPORT Gempport & Gemlik, della Yilport Holdings del gruppo turco Yildirim, Barbara vanta una specializzazione non solo nella gestione di traffici container, ma anche di merci varie, auto e rinfuse sia in Italia che all'estero. Barbara ha maturato la propria esperienza di terminalista portuale partendo dal Terminal SCT del Gruppo Gallozzi, dove è arrivato a ricoprire la funzione di Operation Manager e Managing Director del Consorzio Concessionari del molo Trapezio. L'Intermodal Marine Terminal del Gruppo Messina, grazie agli interventi sulla produttività, sugli standard di efficienza e nuovi investimenti nell'equipment, si avvia a chiudere l'anno con un incremento del 13% nella movimentazione dei container, continuando a sviluppare anche traffici di rotabili, merci varie, impiantistica e pezzi eccezionali, confermando la scelta strategica di Terminal Multipurpose". Fondi - "Il processo di miglioramento dei risultati è anche legato a una nuova filosofia di gestione delle risorse umane, attraverso anche l'adozione del contratto dei porti, lo sviluppo della vocazione conto terzi e, a livello associativo, al rientro in Assiterminal".

Antonio Barbara nuovo Direttore del Terminal Messina a Genova

Genova, 30 novembre, 2017 - Nel quadro di una serie di azioni di rafforzamento del management e quindi delle strategie commerciali di medio e lungo periodo, dal prossimo 1° dicembre alla guida del centro nevralgico del gruppo genovese, all'interno dello scalo commerciale, sarà Antonio Barbara. Sino a pochi giorni fa General Manager del Terminal Multipurpose YILPORT Gempport & Gemlik, della Yilport Holdings del gruppo turco Yildirim, Barbara vanta una specializzazione non solo nella gestione di traffici container, ma anche di merci varie, auto e rinfuse sia in Italia che all'estero. Barbara ha maturato la propria esperienza di terminalista portuale partendo dal Terminal SCT del Gruppo Gallozzi, dove è arrivato a ricoprire la funzione di Operation Manager e Managing Director del Consorzio Concessionari del molo Trapezio. L'Intermodal Marine Terminal del Gruppo Messina, grazie agli interventi sulla produttività, sugli standard di efficienza e nuovi investimenti nell'equipment, si avvia a chiudere l'anno con un incremento del 13% nella movimentazione dei container, continuando a sviluppare anche traffici di rotabili, merci varie, impiantistica e pezzi eccezionali, confermando la scelta strategica di Terminal Multipurpose. Il processo di miglioramento dei risultati è anche legato a una nuova filosofia di gestione delle risorse umane, attraverso anche l'adozione del contratto dei porti, lo sviluppo della vocazione conto terzi e, a livello associativo, al rientro in [Assiterminal](#).

Messina, cambio al vertice del Terminal

GENOVA. Cambio ai vertici del Terminal Messina. Dal primo dicembre sarà Antonio Barbara a guidare in qualità di direttore generale l' Intermodal Marine Terminal del gruppo Messina che si avvia a chiudere l' anno con un incremento del 13% nella movimentazione dei Barbara containe. Fino a pochi giorni Barbara era general manager del Terminal multipurpose Yilport Gempport & Gemlik, della Yilport Holdings del gruppo turco Yildirim, e ha maturato la propria esperienza di terminalista portuale partendo dal Terminal Sct del Gruppo Gallozzi.

Porti: Genova, nuovo direttore per il Terminal Messina

Nel 2017 il traffico container in crescita del 13%

(ANSA) - GENOVA, 30 NOV - Cambio ai vertici del Terminal Messina nel porto di Genova. Dal primo dicembre sarà Antonio Barbara a guidare in qualità di direttore generale l'Intermodal Marine Terminal del gruppo Messina che si avvia a chiudere l'anno con un incremento del 13% nella movimentazione dei container, continuando a sviluppare anche traffici di rotabili, merci varie, impiantistica e pezzi eccezionali, confermando la scelta strategica di terminal multipurpose. Fino a pochi giorni fa general manager del Terminal multipurpose Yilport Gempport & Gemlik, della Yilport Holdings del gruppo turco Yildirim, Barbara è specializzato non solo nella gestione di traffici container, ma anche di merci varie, auto e rinfuse sia in Italia che all'estero. "Il processo di miglioramento dei risultati del terminal - spiega una nota del gruppo - è anche legato a una nuova filosofia di gestione delle risorse umane, attraverso anche l'adozione del contratto dei porti, lo sviluppo della vocazione conto terzi e, a livello associativo, al rientro in Assiterminal".(ANSA).

Porto Genova: nuova centrale security per il terminal Psa

Danesi: 'Chiuderemo il 2017 con 1.600.000 teu'

(ANSA) - GENOVA, 30 NOV - Il terminal Psa di Voltri-Pra', il più grande del porto di Genova, intensifica la sicurezza. Questa mattina è stata inaugurata la nuova Centrale operativa Security che attraverso sistemi tecnologici avanzati di videosorveglianza e comunicazione permette di monitorare il terminal, gli accessi, le recinzioni e la banchina, individuare la posizione dei container per accelerare i tempi di riconsegna, dare supporto ai camionisti che depositano e ritirano i container, nonché agli operatori dell'area per individuare i punti critici. Passaggi cruciali se si pensa che il terminal chiuderà il 2017 con un traffico di circa 1 milione e 600 mila teu, in crescita del 15% rispetto all'anno scorso. "I volumi sono alti, ci sono 2.200 camion che quotidianamente entrano ed escono dal terminal. Sono tanti, è necessario stare molto attenti e il monitoraggio va fatto anche in termini di sicurezza delle persone" sottolinea l'amministratore delegato Giuseppe Danesi spiegando che proseguono anche i progetti di crescita e gli investimenti sul terminal: a settembre 2018 arriveranno 21 nuove gru da piazzale elettriche. Per quanto riguarda la nuova centrale operativa, arriva a completamento di un percorso avviato l'anno scorso con l'installazione di tornelli la sorveglianza degli accessi.

(ANSA).

Aldo Spinelli rilancia su aree dell'ex Ilva a Cornigliano

GENOVA - Intervenedo alla tavola rotonda "Il porto e la logistica" che si è tenuta a Palazzo Ducale nell'ambito degli Stati generali dell'economia di Genova, Aldo Spinelli ha affrontato in maniera molto diretta, come sua caratteristica, il tema dei lavori necessari per il potenziamento del porto di Genova.

Affermando che sia «obbligatorio fare i lavori nel porto, essendo il primo di tutto il Mediterraneo, perchè noi generiamo 5 o 6 miliardi all'anno - ha detto - e non è giusto che i terminalisti, con la nuova legge, debbano far-

(continua a pagina 2)

giochi per i bambini che hanno sofferto per le produzioni dell'Ilva, con emissioni nocive per la salute». Per la parte di spazi che già occupa a Cornigliano, il Tar ha concesso la sospensione (dopo che il gruppo Antoninacci aveva ottenuto dal Consiglio di Stato lo sgombero, quindi per ora il gruppo Spinelli può restare. «Dobbiamo recuperare dal contratto i metri quadrati su Cornigliano che ci mancano - ha insistito Spinelli - contribuendo a ripianare e asfaltare gli spazi e fare un parco giochi per bambini, come a Sestri Levante o in Francia. Il progetto? Lo stiamo preparando con il sindaco Marco Buccì».

Aldo Spinelli rilancia

si gli investimenti a proprie spese. Di questi 5 o 6 miliardi devono rimanere a Genova per lo meno il 30% perchè il porto può creare altri 50 mila posti di lavoro rispetto agli attuali. La diga foranea e il raddoppio del binario sono fondamentali in questo senso. Noi tutti dobbiamo lavorare per arrivare a questo. Il governo della città deve farsi valere a livello nazionale. Io faccio una proposta vera: le istituzioni una volta alla settimana devono ascoltare i progetti e i piani degli imprenditori. Non è possibile aspettare 5-10 anni per avere un parere per un lavoro che un imprenditore decide di autofinanziarsi. Questo non è più possibile. La burocrazia uccide. Perché a Genova sono sparite le aziende?, perchè ogni 100 euro che diamo a un nostro dipendente ci costa 260 euro».

Parlando poi del Terminal Rinfuse, che il gruppo ha da poco in concessione, l'imprenditore ha detto: «Siamo pronti ad assumere i dipendenti che ha in più la Compagnia Pietro Chiesa. Li assumiamo e li prepariamo. Nel terminal abbiamo fatto quasi 200 mila tonnellate di merce: arriveranno sale, loppa, sabbia e pallets, serve personale».

Spinelli ha poi rilanciato sulle aree ex Ilva di Cornigliano da utilizzare per i container vuoti del porto di Genova e nel progetto c'è anche un parco giochi per i bambini. «Quando abbiamo venduto la collina di Erzelli, Comune, Regione e Provincia ci avevano promesso spazi alternativi per 100 mila metri quadri dove mettere i container vuoti, ma ce ne hanno dati soltanto 57 mila - ha spiegato Spinelli - Adesso aspettiamo da [Autostrade portuali](#), Comune e Regione i rilanciamenti. Nel progetto non solo paghiamo noi le opere ma regaliamo a Cornigliano un parco

Porti: lavori all'hub di Ravenna cofinanziati dall'Ue

Fondi per 37,3 mln euro da ratificare il 12 dicembre

(ANSA) - RAVENNA, 30 NOV - C'è anche il Porto di Ravenna, in particolare il progetto di qualificazione dell'hub portuale, fra i tre progetti italiani destinatari di fondi di settore (grandi reti) della Commissione Europea. Si tratta di 37,377 milioni di euro, un cofinanziamento Ue pari al 20% del costo complessivo dell'intervento. "L'assegnazione di rilevanti risorse finanziarie aggiuntive per progetto di escavazione dei fondali per il Porto di Ravenna - sottolinea l'assessore regionale alle Infrastrutture, Raffaele Donini - 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".

Livorno vuole diventare big ship ready

Dopo l'arrivo della prima portacontainer da 9 mila teu, la sfida per il porto di Livorno è diventare uno scalo big ship ready. Il primo capitolo da superare è legato alle attuali limitazioni per le dimensioni del canale di accesso «che rappresentano un handicap non solo per lo sviluppo ma anche per il mantenimento degli attuali traffici di contenitori». L'Autorità di sistema portuale ha programmato l'intervento di allargamento del canale, realizzando già nel 2011 la resecazione della porzione iniziale della banchina lungo la sponda lato torre del Marzocco, e impegnandosi, successivamente, a costruire il microtunnel, opera fondamentale in quanto destinata, a partire dal 2018, a dare ospitalità a tutte quelle tubazioni che attualmente attraversano il canale impedendone l'allargamento definitivo. La seconda sfida è rendere coordinato e costante il lavoro di squadra «per trarre nel breve periodo un obiettivo che consentisse di realizzare l'allargamento almeno a 90 metri della sezione navigabile alla quota di 13 metri di profondità, limitando il restringimento a 60 metri al solo tratto posto in corrispondenza dell'attraversamento degli oleodotti». I lavori, coordinati dall'Authority su progetto condiviso con i terminalisti, potranno realizzarsi in 60 giorni e permetteranno al porto di avere, entro l'inizio del nuovo anno, un più agevole passaggio delle navi porta contenitori con capacità di carico pari o superiore ai 9 mila teu, lunghezza pari a circa 300 metri e larghezza fino a 50 metri.

Aponte nel 2001 era già interessato al porto di Livorno

di Renato Roffi

LIVORNO - Si è molto parlato e scritto nei giorni scorsi dell'interesse apertamente manifestato dall'armatore sorrentino di Ginevra Gianluigi Aponte verso lo scalo marittimo livornese e, in particolare per la futura darsena Europa. Il fatto che un uomo tanto concreto e di siffatto successo imprenditoriale si sia mosso proprio in ragione dell'agognata infrastruttura costituisce l'indizio più

(continua a pagina 2)

Aponte nel 2001 era interessato

sicuro e, probabilmente, la garanzia che il sogno stia finalmente avviandosi a prendere corpo e vita.

È ben vero che, specialmente negli ultimi tre anni, grazie anche all'intraprendenza della coppia Lorenzini e Grifoni, Aponte ha considerevolmente consolidato la sua presenza nel porto toscano facendo anche in qualche modo da apripista con una delle sue grandi porta contenitori nel superamento del limite degli ottomiliteu, ritenuto invalicabile fino a pochissimo tempo fa.

Va, invece, ricordato che gli occhi sullo scalo livornese, in particolare sulla darsena Toscana di allora e sulle sue potenzialità - oltremodo interessanti, Gianluigi Aponte li aveva rivolti già almeno una ventina di anni or sono, come plasticamente documentato dalle parole del suo agente raccomandatorio, ma, sopra tutto, amico di vecchissima data. Aldo Spadoni, che, in un'intervista apparsa su queste stesse colonne l'otto Maggio del 2001, stuzzicato riguardo alla possibilità per Livorno di attrarre gli investimenti delle grandi compagnie, così riferiva di un incontro avvenuto nell'ufficio ginevrino dell'armatore con i personaggi al tempo maggiormente rappresentativi della portualità labronica da lui stesso accompagnati:

«... a proposito di Msc, anche i sassi ormai sanno che, qualche tempo fa, presente il sottoscritto ed alcuni notabili livornesi, di cui "per degni rispetti" tacerò i nomi, fu incredibilmente respinta una proposta dell'armatore Aponte di porre a disposizione della darsena Toscana un centinaio di milioni chiedendo in cambio soltanto un 25% di partecipazione nel Terminal».

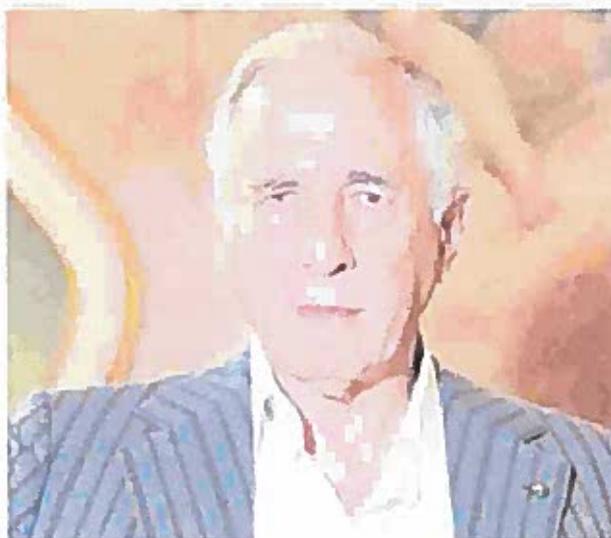
In verità, in *cameris churialis*, i nomi furono palesati, ma i "rispetti" invocati dal compianto agente marittimo, di cui ci mancano la signorilità e la parresia, se erano "degni" allora perché riguardavano protagonisti pressoché assoluti della vita, non soltanto del porto e della città di Livorno e ancor più è opportuno che oggi mangano anche in ossequio alla regola aurea del par-

Mancano gli aerei-cargo per l'export Gli spedizionieri ricorrono alle navi

Ma il problema resta la consegna delle merci in tempi rapidi

E ADESSO arrivano all'assurdo: dopo anni di magra, gli spedizionieri hanno più merci all'export di quelle che riescono a inviare a destinazione. Il problema non si pone tanto per le partite via mare, quanto per quelle via aerea, che riguardano le merci più ricche e che necessitano transit-times più rapidi. L'allarme è stato dato dal più grande gruppo italiano di spedizioni, la fiorentina Savino Del Bene, che ha anche a Livorno una forte presenza. «Mancano gli aerei per spedire le merci pregiate – ha detto due giorni fa in una riunione Paolo Nocentini, proprietario con la Msc della Savino Del Bene – e il problema si sta acuendo in vista del Natale». Una parte delle merci pregiate destinate agli Usa, che non trova posto sugli aerei, è stata velocemente dirottata sulle navi che operano anche da Livorno: ma il transit-time marittimo con gli Usa è oggi di almeno 12-14 giorni mentre la moda, con alti quantitativi ad alto valore aggiunto, richiederebbe di arrivare a destinazione al massimo in 48 ore.

LA CARENZA di aerei cargo, o anche più genericamente di aerei con stiva anche cargo nelle tratte internazionali, si fa sentire per le imprese livornesi che esportano beni di alto valore: e di riflesso anche per il mondo degli spedizionieri, che su questi traffici punta molto specie in vista delle feste di fine anno, tradizionalmente di più alto consumi e quindi di mag-

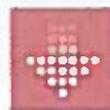


LEADER Paolo Nocentini proprietario con Msc della Savino Del Bene

EMERGENZA
La difficoltà maggiore si fa sentire per i beni di alto valore

gior lavoro. La Savino Del Bene, che esporta un quinto delle merci italiane tradizionalmente spedite via aereo, sta provando in queste ore anche a noleggiare degli aerei cargo: ma sembra che non se ne trovino, almeno a costi sostenibili, malgrado ci sia la disponibilità dell'aeroporto Galilei, oggi consi-

dento nel retroporto livornese, disponibile con le sue piste. Quello che è peggio è che per l'export aereo verso il ricco mercato dell'Est asiatico anche se si trovassero i vettori – confermano sempre alla Del Bene – non ci sono più 'slot' disponibili negli aeroporti di destinazione. Hong Kong è saturo e non accetta voli spot; idem gli altri principali scali intercontinentali della Cina. Per queste destinazioni – confermano nei terminal containers livornesi – il transit-time marittimo è improponibile: intorno ai 24 giorni, il che signifi-



Focus

Aeroporti saturi

Hong Kong è saturo e non accetta voli spot; idem gli altri principali scali della Cina, non ci sono più 'slot' disponibili negli aeroporti di destinazione

Transit-time

Il transit-time marittimo è improponibile: intorno ai 24 giorni, le merci attese per le festività arriverebbero sul mercato di destinazione già dopo Capodanno

ca che le merci attese per le vendite delle festività arriverebbero sul mercato di destinazione già dopo Capodanno.

MA È LA MANCANZA di aerei verso gli Usa che sta creando più danni alle imprese toscane esportatrici. Sono coinvolte sia quelle dell'abbigliamento che delle calzature, dei vini pregiati e dei farmaci, della meccanica di precisione e dell'alimentare. Quello che poteva partire via mare, destinazione festività, è già in navigazione. Per il resto, cercasi aerei, disperatamente.

A.F.

Nasce il macro-sistema tra Tirreno ed Adriatico

CIVITAVECCHIA Dai sistemi portuali ai macro-sistemi. È la strategia alla base dell'accordo sottoscritto nella sala Convegni dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Centro-settentrionale, tra l'AdSP di Civitavecchia e quella di Ancona, alla presenza del viceministro ai Trasporti, Riccardo Nencini e del vicepresidente del Parlamento europeo, David Sassoli. L'accordo, che rientra nell'ambito della strategia della Macroregione adriatico ionica e dell'accordo istituzionale tra le Regioni Abruzzo e Lazio dice la nota delle due Authorities intende integrare la rete infrastrutturale comunitaria con una trasversale mediterranea, un land bridge territoriale che colleghi il Tirreno centro-settentrionale e l'Adriatico centrale, con particolare riferimento all'integrazione delle connessioni marittime verso Spagna, Croazia centrale e meridionale, Montenegro, Albania e Grecia. [hidepost] Sarà predisposto, come primo passo, un piano di sviluppo progettuale al fine di incrementare i traffici, lo sviluppo economico e l'agilità degli scambi commerciali tra i porti rientranti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema coinvolte. A partire dal piano, le due AdSP collaboreranno negli ambiti dei servizi portuali, della comune azione di promozione dei porti

verso le istituzioni comunitarie e della ricerca congiunta di finanziamenti comunitari. Importante anche la dimensione della formazione con la volontà di aprire la collaborazione verso gli istituti nautici regionali. L'intesa, che potrà eventualmente essere estesa anche ad altre Autorità di sistema tra cui quella già invitata del mar Tirreno settentrionale mira alla promozione di una strategia comune finalizzata a cogliere le occasioni di sviluppo che possono nascere da un collegamento trasversale fra Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria. La nostra AdSP ha affermato il presidente di Civitavecchia Francesco Maria di Majo è fortemente impegnata nella promozione e nello sviluppo di sinergie e rapporti commerciali sia con porti situati sulla sponda tirrenica che su quella adriatica, in linea con quanto previsto dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che favorisce accordi di partenariato di filiera fra sistemi portuali. Le Regioni dell'Abruzzo, del Lazio, delle Marche e dell'Umbria sono accomunate da una contiguità territoriale oltre che da flussi di persone e merci sulla direttrice Est-Ovest attraverso gli Appennini. Sussiste, inoltre, un importante corridoio core delle reti Ten-T (Scandinavo-Mediterraneo) di cui fanno parte sia il porto di Ancona che il nodo core della città di Roma che, ovviamente, è strettamente connesso al tessuto socioeconomico del porto di Civitavecchia. La trasversale tirrenico-adriatica interseca, in maniera sinergica, tale corridoio europeo e potrebbe ambire a diventare un altro corridoio euro-mediterraneo in cui la dimensione marittima è prevalente. La direttrice tirreno-adriatica

Majo - è fortemente impegnata nella promozione e nello sviluppo di sinergie e rapporti commerciali sia con porti situati sulla sponda tirrenica che su quella adriatica, in linea con quanto previsto dal Piano strategico nazionale della portualità

spazio negro -
gruppo
editoriale
L'ESPRESSO
L'ESPRESSO
L'ESPRESSO

-segue

potrà costituire pertanto ha concluso Di Majo un corridoio intermodale innovativo che, partendo dalla Spagna e passando per Civitavecchia, arriverebbe fino ai Paesi balcanici, determinando notevoli risparmi sia di tempo che di costi diretti e indiretti, ma soprattutto indubbi vantaggi in termini di riduzione dell'impatto ambientale derivante dal trasporto su strada che, peraltro, è uno dei requisiti principali affinché un corridoio possa assurgere a diventare un corridoio europeo. Questo è un accordo strategico ha sottolineato Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema del mare Adriatico centrale che unisce trasversalmente Adriatico e Tirreno centrale creando un percorso privilegiato fra Spagna e Croazia, Albania, Grecia e Turchia attraverso i porti di Civitavecchia, Gaeta, Ortona ed Ancona. Una proposta di sviluppo che integra sempre di più i nostri territori all'interno delle reti logistiche comunitarie. L'accordo di collaborazione che abbiamo firmato oggi ha dichiarato ancora il presidente Giampieri è volto a favorire la piena integrazione degli scali dell'Adriatico e del Tirreno centrali nelle strategie infrastrutturali e di trasporto nazionali e comunitarie. Un accordo coerente con lo spirito della riforma dei porti nazionali e che si accompagna al rafforzamento delle infrastrutture trasversali al Centro Italia, grazie alla prossima conclusione dei lavori sulla Quadrilatero tra Marche e Umbria. Gli scali dei due sistemi portuali lavoreranno insieme per sviluppare le opportunità che derivano dall'essere connessione trasversale tra la penisola iberica, i Balcani ed il Mediterraneo sud orientale. Una collaborazione che mi aspetto abbia risvolti positivi per le imprese attive nei porti e nei nostri territori, per rafforzare lo sviluppo economico e sostenere l'occupazione.

L'imprenditore-fondatore escluso dal cda dopo lo scontro con i nuovi soci

Lite all'Interporto, sfiduciato Punzo

Nando Santonastaso

Dopo il Cis, anche un'altra storica intuizione del Cavaliere del lavoro Giovanni Punzo

non lo vedrà più al timone. Il Cda dell'Interporto campano di cui l'80enne imprenditore napoletano era presidente, lo ha sfiduciato nominando al suo posto Claudio Ricci, il manager finan-

ziario che da poche settimane è anche presidente e ad del Cis dopo le dimissioni di Sergio Iasi, a sua volta subentrato a Punzo alla fine dello scorso marzo. L'ennesimo colpo di scena di una vicen-

da complicata come poche nel pur tumultuoso panorama imprenditoriale italiano, si è consumata l'altra sera e segna ulteriormente la fine di un'epoca.

> A pag. 13

Il caso

La parabola di Punzo, escluso dall'Interporto

Voto di sfiducia unanime del cda. Nuovo incarico per Ricci, ora alla guida anche del Cis

Nando Santonastaso

Dopo il Cis, anche un'altra storica intuizione del Cavaliere del lavoro Giovanni Punzo non lo vedrà più al timone. Il Consiglio di amministrazione dell'Interporto campano di cui l'80enne imprenditore napoletano era presidente, lo ha infatti sfiduciato nominando al suo posto Claudio Ricci, il manager finanziario che da poche settimane è anche presidente e amministratore delegato del Cis dopo le dimissioni di Sergio Iasi, a sua volta subentrato a Punzo alla fine dello scorso marzo. L'ennesimo colpo di scena di una vicenda complicata come poche nel pur tumultuoso panorama imprenditoriale italiano, si è consumata l'altra sera e segna ulteriormente la fine di un'epoca. Quella, appunto, inaugurata da Punzo più di 25 anni fa con la creazione del polo commerciale all'ingrosso di Nola, un'autentica novità a livello europeo (con un fatturato salito a 6 miliardi di euro), e proseguita con la realizzazione della struttura di logistica ad esso annessa e del Vulcano Buono, disegnato da Renzo Piano.

Lo scontro
La sfiducia dopo il braccio di ferro con Iasi uscito ad ottobre

Di questo impero Punzo è stato per un quarto di secolo l'orgoglioso

patron senza poterne impedire però il progressivo indebitamento, diventato di fatto insostenibile, e di conseguenza una svolta non solo in termini di governance ma anche, o forse soprattutto, di visione e di prospettiva. Non è un caso che il Cavaliere esca di scena mentre il piano di risanamento concordato con le banche un anno fa dall'allora ad Iasi, è diventato solo a giugno pienamente operativo, sta dando risultati importanti. Nessuno lo dice apertamente ma il pareggio di bilancio ipotizzato in un triennio potrebbe addirittura essere raggiunto tra pochi mesi, a riprova comunque della fiducia che il sistema CIs continua a meritare.

Il voto del Cda dell'Interporto Campano come l'ultimo atto di un contrasto insanabile tra Punzo e la maggioranza del Consiglio, peraltro poi diventata unanime quando si è messa ai voti la sfiducia. Mai accettata dall'ormai ex presidente la linea tracciata da Iasi, solo apparente la tregua che alla fine di marzo aveva sancito il passaggio di consegne alla guida del Cis, prima significativa dimostrazione che la svolta era iniziata e che difficilmente la nuova governance, sostenuta dalle banche, avrebbe agito con il freno a mano. Troppo importante la posta in palio, e cioè la messa in sicurezza dei conti dunque del futuro del polo commerciale e logistico, per poter immaginare un ritorno al passato. E così è stato. La nuova frontiera di Cis e Interporto, una volta che il risanamento finanziario affidato a

Mps, Intesa Sanpaolo e UniCredit sarà stato completato (parliamo di una massa debitoria di oltre 300 milioni, metà dei quali già coperti dalle banche attraverso l'acquisizione di titoli di partecipazione societaria), punta ad individuare un partner industriale forte e magari anche non italiano. Un socio di maggioranza, per intenderci, dalle spalle solide che avrebbe peraltro anche l'enorme opportunità di partecipare alla gestione della Zes campana nella quale la struttura intermodale di Nola (come quella di Marcianise-Maddaloni sul versante casertano) sarà a dir poco centrale.

Punzo ha probabilmente intuito che questa strategia, imposta dalla delicata situazione finanziaria, avrebbe



L'imprenditore Giovanni Punzo (in alto), 80 anni, resta alla guida del Cisfi la finanziaria del Cis in basso l'area dell'Interporto



messo in discussione la sua leadership e fino in fondo ha cercato di far valere i diritti acquisiti dall'antico prestigio. Sembra, secondo una ricostruzione attendibile ma non ufficiale di quanto è accaduto negli ultimi mesi, che la tensione con Iasi sia andata crescendo al punto da trasformarsi in una evidente incompatibilità. Per superarla, si sarebbe pensato ad un accordo che prevedeva le dimissioni di entrambi dalle rispettive cariche di presidente e amministratore delegato dell'Interporto, un passo indietro bipartisan per così dire, evitando il rischio di una pericolosa paralisi alla guida della società. Iasi, a quanto pare, ha accettato di farsi da parte all'inizio di ottobre, rassegnando formalmente le dimissioni e rinunciando a qualsiasi delega nell'ambito del gruppo Cis-Interporto Campano. Non così Punzo

I conti Gestione operativa in pareggio i passi della nuova governance tutti positivi

che si è presentato da presidente in carica al Consiglio dell'altra sera proponendo anche il nome di un successore all'ex amministratore delegato.

La risposta del Cda, come detto, è stata unanime: cinque voti contro e revoca delle deleghe, ovvero sfiducia in un clima anche stavolta tutt'altro che sereno.

Cosa succederà adesso? Intanto il

nuovo presidente Ricci, fedelissimo di Iasi, tragherà la società Interporto verso l'assemblea di febbraio, prevista a termini di legge per l'approvazione del bilancio. In quell'occasione ci saranno certamente le nuove nomine nel cda considerato tra l'altro che lo stesso Ricci è stato cooptato nell'organismo e che uno dei consiglieri (Pino Calcagni del gruppo Besana) si era dimesso già da tempo. In questo percorso potrebbe tornare a inserirsi Iasi che resta, a prescindere dalle dimissioni, il punto di riferimento delle banche per l'attuazione del piano di ristrutturazione del debito grazie al quale è stato evitato il peggio. E' assai probabile, insomma, che il futuro di Cis e Interporto sia ancora nel segno

di questo manager che si era anche impegnato a tutto tondo nella ricerca del partner industriale (gruppi cinesi, ad esempio).

E Punzo? Chi lo conosce sa che non getterà la spugna dopo avere dovuto rinunciare al timone del suo impero. Intanto resta presidente del Cfsi, la finanziaria del Cis, e del Vulcano Buono attraverso Cfsi shopping. E non è improbabile che continuerà a dare battaglia sul piano legale per rimettere in discussione scelte e orientamenti che però appaiono ormai consolidati e soprattutto condivisi da chi oggi ha la responsabilità di traghettare le società verso sponde finanziarie più sicure. Il fatto stesso che la gestione operativa sia andata in pareggio già quest'anno e che, come detto, il rimborso del debito potrebbe essere di gran lunga anticipato rispetto alla scadenza ipotizzata indica senza ombra di dubbi che la strada intrapresa sta dando i suoi frutti. Al di là di tutto, dei toni e delle ragioni, è proprio questa la migliore notizia, un'iniezione formidabile di fiducia che appena un anno fa di questi tempi sembrava impossibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Nautilus

I porti del Mare Adriatico meridionale e MSC consolidano la loro intesa

BARI – Il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, e il segretario generale, Salvatore Giuffrè, presenti alla cerimonia di maiden call per MSC Seaside che si è svolta questa mattina a Trieste nel palazzo della Regione Friuli. Presentata la più grande nave da crociera mai realizzata in un cantiere navale italiano, Fincantieri, per conto del gruppo crocieristico guidato da Gianluigi Aponte.

All'evento hanno partecipato i massimi esponenti del cluster marittimo nazionale, rappresentanti istituzionali e politici, nonché i vertici di MSC con i quali il management dell'AdSP ha avuto

l'opportunità di confrontarsi sulle strategie finalizzate a intensificare una collaborazione già da tempo avviata. Da anni, infatti, la compagnia crocieristica ha fatto dei porti di Bari e di Brindisi i propri hub, incidendo in maniera considerevole sulle eccellenti performances registrate a chiusura della stagione crocieristica 2017 che ha segnato volumi di crescita importanti.

Un dato di grande rilevanza per l'AdSP, in quanto racconta di servizi, di infrastrutturazione, di organizzazione logistica e di viabilità che funzionano bene e che costituiscono un incontrovertibile appeal per la compagnia armatoriale.

MSC ha assicurato che il proprio interesse nei confronti dei porti dell'Adriatico meridionale, che nel bacino del Mediterraneo rivestono un ruolo strategico nel network crocieristico, continuerà nel tempo. La stagione 2018 è già stata pianificata. A Bari, la compagnia ha già schedulato 48 approdi, a Brindisi 40. Il management dell'AdSP sta lavorando per il 2019.

Crociere, sarà un 2018 da record Msc investe ancora: 40 approdi

Nel 2017 sono state 29 le presenze del gigante del mare "Musica"

● Saranno quaranta, nel 2018, gli approdi della Msc Musica a Brindisi. Ben undici di più di quelli che la nave da crociera ha effettuato nel 2017 nel porto brindisino e solo pochi in meno rispetto a quello che è stato il totale degli approdi di tutte le navi da crociera nel capoluogo messapico.

La notizia arriva da Trieste, dove ieri mattina si è svolta il "maiden call", ovvero la cerimonia per il primo arrivo nel porto, per la nuovissima Msc Seaside. Alla presentazione, nella sede della Regione Friuli, della più grande nave da crociera mai realizzata in un cantiere navale italiano, ovvero Fincantieri, c'erano anche il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi ed il segretario generale Salvatore Giuffrè.

Insieme a loro, i massimi esponenti del cluster marittimo nazionale, rappresentanti istituzionali e politici, nonché i vertici di Msc, con i quali il management dell'Authority ha avuto l'opportunità di confrontarsi sulle strategie finalizzate a intensificare una collaborazione già da tempo avviata. «Da anni, infatti, la compagnia crocieristica - sottolinea - i vertici dell'Autorità di sistema - ha fatto dei porti di Bari e di Brindisi i propri hub, incidendo in maniera considerevole sulle eccellenti performance registrate a chiusura della stagione crocieristica 2017 che ha segnato volumi di crescita importanti».

Basta considerare, in effetti, che proprio grazie al traffico crocieristico, il numero di passeggeri in transito attraverso il porto di Brindisi è passato da 5.270 persone nel 2016 a 106 mila nel 2017. Un dato, quello dell'aumento degli scali della Msc Musica nel 2018 a Brindisi, che per il presidente dell'Authority ha grande rilevanza per l'ente, «in quanto racconta di servizi, di infrastrutturazione, di organizzazione logistica e di viabilità che funzionano bene e che costituiscono un incontro veritiero appeal per la compagnia armatoriale».

Compagnia che oltre ai 40 scali nel capoluogo messapico, ne ha previsti 48 anche nel porto di Bari. «Msc - fanno sapere infatti dall'ente portuale - ha assicurato che il proprio interesse nei confronti dei porti dell'Adriatico meridionale, che nel bacino del Mediterraneo rivestono un ruolo strategico nel network crocieristico, continuerà nel tempo. La stagione 2018 è già stata pianificata. A Bari, la compagnia ha già schedulato 48 approdi, a Brindisi 40».

Ma siccome il lavoro sulle stagioni crocieristiche si organizza con diversi anni di anticipo, il management dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale è già al lavoro, insieme ai vertici di Msc, per organizzare la stagione del 2019.

Il fatto che solo gli scali



A centro pagina, il gigante del mare della Msc. Sopra, crocieristi sul lungomare Regina Margherita

della "Musica" siano già quaranta, vale a dire solo tre in meno del totale del 2017, lascia sperare che la prossima stagione possa essere ancora migliore di quella passata, che già è stata da record. Oltre alla nave da crociera della Msc, infatti, sono arrivati nel 2017 i giganti del mare di molte altre compagnie: la Berlin della compagnia tedesca Fli Cruis-

es, lunga 126 metri e larga 17; la Silver Cloud della compagnia tedesca Silversea Cruises, specializzata in crociere di lusso, lunga 156 metri e larga 22; la Zenith della compagnia spagnola Pullmantour, lunga 208 metri e larga 29; la Voyager, della compagnia Voyages of Discovery, con i suoi 152 metri di lunghezza per 21 di larghezza; la Azores

della Cruise & Maritime Voyages, 160 metri di altezza e 21 di larghezza; la Minerva della Swan Hellenic Small Ship Cruises, 135 per 20 metri; la Saga Sapphire, della "Saga Holidays", 200 per 29 metri; la Aegean Odyssey della Voyages of Antiquity, coi suoi 140 per 20 metri.

Già la riconferma dei 14 scali 2017 di queste navi haste-

Il confronto

Nell'anno in corso contate complessivamente 43 navi da crociera

Le altre

Oltre alla compagnia svizzera diverse società hanno garantito l'arrivo di ulteriori 14 navi

rebbe a far salire il totale degli approdi previsti a Brindisi l'anno prossimo fino a 54, un record assoluto per il porto messapico, che farebbe schizzare ulteriormente in alto il numero di passeggeri in transito. Con la speranza che gli enti locali possano organizzare per tempo un'accoglienza all'altezza delle aspettative.

F.R.P.



L'INTERVISTA

Teo Titi, presidente di Confindustria Turismo, commenta la notizia e illustra le prospettive per il settore

«Questo dimostra che siamo attrattivi Ma qualcosa manca»

Soprintendenza e polemiche



La richiesta

«Avremmo voluto far visitare gli scavi sotto il teatro Verdi a un'importante delegazione»



La risposta

«Avremmo dovuto pagare per tre ore i custodi che dovevano solo aprirci»

di Mino PICA

Nonostante gli ottimi risultati, Brindisi ha ancora molta strada da fare per potersi definire davvero una città turistica. Ne è convinto Teo Titi, agente marittimo e presidente della sezione Turismo di Confindustria Brindisi.

Titi, come legge l'aumento del numero di approdi della Msc a Brindisi per il 2018?

«Sicuramente una buona notizia e questo dimostra che Brindisi, a tutti gli effetti, può offrire questo tipo di traffico e competere con tanti altri porti. Oltre a Bari, c'è anche Brindisi che, vista soprattutto la sua posizione, diventa attraente per le compagnie che decidono di sceglierlo, anche grazie alla possibilità legale alle escursioni. Avere una compagnia come Msc è un orgoglio per la città. Questo crea attenzione rispetto anche alla concorrenza delle compagnie di navigazione».

Come valuta il lavoro dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale?

«Il presidente Ugo Patroni Griffi sin dal suo insediamento ha dimostrato la sua sensibilità nei confronti di Brindisi. L'Au-

Accanto, l'agente marittimo Teo Titi, presidente della sezione Turismo di Confindustria Brindisi. L'imprenditore si dice convinto che Brindisi debba migliorare ancora molto sotto il profilo turistico



torità sta andando in questa direzione ma non bisogna fermarsi ai numeri: 40 potrà sembrare molto ma per me è solo l'inizio, ora servono le infrastrutture per il traffico vero. Senza sarà difficile immaginare grossi risultati: c'è bisogno di un terminal crociera dedicato su cui investire e che oggi non abbiamo, individuare poi le banche dove poter ormeggiare. Ritorniamo che il porto interno sia la naturale area dedicata all'approdo delle crociere».

Quale invece il livello raggiunto, o da raggiungere, di servizi correlati?

«Parto dall'info point perché non bisogna sottovalutarlo e perché voglio sottolineare come quest'anno, sotto l'Autorità, ci sia stato un info point turistico che finalmente ha funzionato e spero possa essere rifinanziato anche per la prossima stagione. Un luogo informativo, portato avanti dagli operatori

con grande professionalità, fondamentale per i crocieristi che hanno bisogno e voglia di sapere dove andare e cosa vedere. Un servizio importante perché in grado di raccogliere inquantissimi feedback, rispetto alla tipologia di passeggeri, a quello che chiedono per individuare così le criticità e gli aspetti da migliorare. Il Comune di Brindisi purtroppo non ha partecipato a dei bandi utili a potenziare i propri servizi di accoglienza».

Di quali ricadute beneficia il territorio da tutto il movimento?

«Le crociere creano economia al territorio ma perché l'economia si trasformi bisogna creare le condizioni perché questa accada, altrimenti ci si limita ai passeggeri in transito. Invece la città deve cominciare a cambiare per diventare davvero turistica e ancora più attraente».

Cosa le manca?

«Rispondo raccontando un fatto accaduto in queste ore: organizzando una visita per una importante delegazione, abbiamo chiesto l'apertura degli scavi sotto il Nuovo Teatro Verdi per una visita di trenta minuti, tra l'altro con una nostra guida. Dopo aver fatto domanda alla Soprintendenza, questa ci ha chiesto di garantire i costi relativi a due operatori, con un minimo di tre ore ciascuno, che fundamentalmente avrebbero dovuto aprire gli scavi. Se vogliamo parlare di turismo non possiamo accettare queste cose; ricordo, tra l'altro, le mie richieste simili per le visite al castello e le risposte altrettanto simili. Dobbiamo rimproverarci dei nostri beni, lavorare sulla città per farla diventare turistica; il tempo racconta di come parte della memoria della città sia stata cancellata, ma quel che poco che c'è deve essere valorizzato».

Per essere realmente una città turistica dobbiamo lavorare ancora molto

Parte della nostra memoria cancellata per sempre Ma occorre valorizzare il poco che ci è rimasto



Accosti a Sant' Apollinare Una priorità per l' Authority

E intanto si valuta l'ipotesi di un "pontile" provvisorio

● Il traffico di merci, attraverso i traghetti, nel porto di Brindisi ha ormai raggiunto la saturazione. Il dato atteso per quest'anno dall'Autonità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, infatti, si dovrebbe assestare intorno ai 4 milioni di tonnellate, vale a dire tre volte il dato del 2011.

«La saturazione degli spazi dedicati ai traghetti - si legge nel Piano operativo triennale dell'ente - è ormai un dato incontrovertibile dettando, tale circostanza, una difficoltà quotidiana ad organizzare il piano degli ormeggi, tanto da rendere necessario l'utilizzo di altri spazi (vedi porto interno) non propriamente dedicati per i suddetti vettori. Situazione ancor di più conclamata, se possibile, di recente, dalla temporanea dichiarata indisponibilità di due ormeggi a Punta Le Terrare per l'effettuazione di lavori urgenti di consolidamento strutturale della banchina».

Da qui, dunque, la necessità per l'ente di confermare la programmazione dei nuovi accosti di Sant' Apollinare. Intanto, però, l'ente non esclude «la possibilità di riprendere lo studio già formulato in una



Accosti: un rendering del progetto per la realizzazione dei nuovi accosti a Sant' Apollinare. I lavori si rendono necessari a causa dell'assottigliamento degli spazi per i traghetti verso il costone sarmato, dal 2011 ad oggi, di qualità topologica di traffico

INFRASTRUTTURE

Spazi saturi per il traffico di traghetti nel porto

● L'aumento dei traffici sul fronte dei traghetti ha reso necessario il recupero di nuovi spazi per gli ormeggi.

Associazioni ambientaliste contro l'opera programmata

● Il progetto è osteggiato dai gruppi ambientalisti che ritengono l'area di interesse archeologico e storico per la città.

precedente programmazione riferito ad un pontile a "bricole" in corrispondenza del prolungamento di Costa Morona Ovest per consentire di aumentare il numero di navi da ormeggiare di punta in tutta sicurezza».

Proprio qui, tra l'altro, nell'area di Costa Morona Ovest è prevista, ormai da anni, la realizzazione di un terminal passeggeri che, finalmente, dovrebbe vedere la luce a breve, dopo alcuni aggiornamenti del progetto. Nell'attesa che si chiudesse l'indagine della magistratura, infatti, molte norme sono cambiate e anche la tecnologia ha fatto passi da gigante.

GLI INTERVENTI

Al via i lavori di recupero delle banchine Erano attesi dai tempi del "Waterfront"

L'erosione ha danneggiato gli attracchi: occorre garantire stabilità e sicurezza

● Prenderanno il via a breve, dopo una lunghissima attesa, i lavori di riqualificazione delle encluse del lungomare Regina Margherita a carico dell'Autonità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, che i sarebbero dovuti svolgere in parallelo al rifacimento del waterfront.

Dopo la bonifica (a eventuale origine bellica) di tutta l'area interessata, in corso in questi giorni, si passerà infatti alle vere e proprie operazioni di "ricostruzione" delle banchine, che a diversi punti sono tutt'altro che in buone condizioni e le cui stabilità e sicurezza vanno invece preservate dai fenomeni marivi causati dalle eliche delle navi in accosto ed in ormeggio. Lavori che costeranno l'ente 5 milioni di euro.

La determinazione a contrarre risale, in effetti, alla fine di dicembre di due anni fa, quando l'ente non era ancora Autonità di sistema ma Autonità portuale di Brindisi ma il progetto molto precedente e risale all'epoca in cui Domenico Jennitti era sindaco della città.

L'aggiudicazione definitiva, invece, è arrivata solo il 2 gennaio di quest'anno ed è stata puntata dalla Venna Srl di Aurisano. Ma i guai per l'appalto in questione non si sono ermati a quella data. Subito dopo, infatti, la ditta seconda classificata, ovvero la Doranzo

5

● L'Authority ha messo a disposizione 5 milioni di euro per la messa in sicurezza della banchina

6

● Iniziali 8 anni fa i lavori sul lungomare. Nella stessa data dovevano partire quelli sulle banchine



Infrastrutture Srl di Barletta, ha presentato ricorso al Tar contro l'aggiudicazione alla Venna.

I giudici amministrativi, ad ogni modo, a febbraio hanno respinto il ricorso cautelare proposto dalla Doranzo Infrastrutture, confermando l'aggiudicazione dei lavori in favore della Venna. Accogliendo le tesi degli avvocati dell'azienda, il Tar ha infatti ritenuto infondate le contestazioni del secondo clas-

PARALLELO MANCATO
Sarebbero dovuti partire insieme a quelli comunali

sifico che lamentava un difetto dei requisiti di partecipazione del vincitore. Subito dopo, dunque, sono ripartite le procedure per giungere ad una rapi-

da cantierizzazione dei lavori, la cui durata prevista è di un anno dalla consegna ufficiale del cantiere.

I lavori, fanno sapere



dall'Autonità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, cominceranno a breve ma non interesseranno, per il momento, la parte pubblica delle banchine. Le prime operazioni, infatti, dopo la bonifica da eventuali residui bellici, si svolgeranno nell'area di security, e più precisamente nella zona del tunnel del parcheggio della sede brindisina dell'Autonità di sistema. L'ente, infatti, ha fretta di terminare la riqualifica-

MONITORAGGIO ACQUE
Informazioni ambientali all'esterno del cantiere

zione di quel tratto in modo da essere pronti ad accogliere le navi da crociera il cui arrivo è previsto per la prossima stagione, e tra queste la Mac Musica che scalerà a Brindisi ben 40 volte.

La parte pubblica del lungomare, dunque, sarà interessata dai lavori solo a partire dal mese di gennaio. Le operazioni sono già organizzate secondo uno scadenziario preciso che ha come obiettivo principale quello di ridurre al minimo i "fastidi" per la cittadinanza. Le aree nelle quali si svolgeranno, via via, i lavori saranno infatti chiuse, dunque volta per volta su alcuni tratti di lungomare la visuale "panoramica" sarà bloccata. Ma solo per poco tempo per ogni lotto.

I lavori, rassicurano tra l'altro dall'ente, saranno sospesi in occasione della regata internazionale Brindisi-Corfiù.

Prima, durante e dopo i lavori, tra l'altro, sarà effettuato un monitoraggio costante, con apposite boe, della torbidità dell'acqua e di altri parametri ambientali i cui numeri saranno visibili a tutti sui pannelli di cantiere. Un modo per coinvolgere la cittadinanza in dei lavori che andranno a completare l'opera di rifacimento del waterfront avviata alla fine del 2011 con la riqualificazione del lungomare, terminata poco meno di due anni dopo.

LE REAZIONI IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DEL MAR JONIO E IL PRIMO CITTADINO

Prete: «Diversifichiamo le attività» Melucci: «Importanti ricadute per la città»

● La diversificazione delle attività portuali prosegue. Sergio Prete, presidente dell'AdSP del Mar Jonio, rimarca l'importanza dell'accordo sottoscritto. «L'idea del decommissioning - ricorda - era presente sul territorio da tempo. Assieme al presidente di Confindustria Cesareo avevamo proposto Taranto come sede dello smantellamento della Costa Concordia. La demolizione e il recupero del naviglio militare e civile è una prospettiva importante». È nata, così, la collaborazione con l'Agenzia Industrie Difesa. «Come ente pubblico - aggiunge - siamo riusciti ad intercettare i loro bisogni. Hanno individuato, su nostro suggerimento, l'ex yard Belleli come area potenzialmente idonea per un'attività che sarà poi svolta dai privati. La

scelta di chi potrà svolgerla sarà affidata ad una gara ad evidenza pubblica». Il cammino è appena cominciato. «Ci vorrà un mese - spiega Prete - per individuare gli interventi che serviranno per il riconoscimento dell'area come sito di demolizione. Poi decideremo se procedere a una concessione demaniale o a un project financing per rilasciare la concessione demaniale ai soggetti privati. Infine servirà la bonifica di una porzione dello yard: per completare tutto servirà un anno». Il sindaco Melucci è entusiasta l'iniziativa: «In un momento di crisi della comunità ci sono tante opportunità per ripartire e pianificare lo sviluppo, grazie all'azione benefica dell'Autorità Portuale. Le ricadute favorevoli per il territorio saranno molteplici». *Leo Spalluto*

Maneschi e Oriolo scommettono su Taranto

Dopo una prima richiesta di concessione di un'area del Molo Polisettoriale del porto di Taranto da parte di Southgate Europe Terminal, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha reso noto di aver ricevuto una seconda istanza per ottenere in concessione per 30 anni un'altra fetta del terminal. Ad avanzarla è stata la società South Marine Gate, joint venture paritetica fra la Castiglia srl, Compagnia Portuale srl del gruppo To Delta, Malucla srl e Quadrato Divisione Industria srl.

Due di queste aziende sono vecchie conoscenze del porto di Taranto perché la Compagnia Portuale di Monfalcone fa capo all'imprenditore Pierluigi Maneschi che già era stato terminalista in porto con il Taranto Container Terminal, messo in liquidazione nel 2015. «Abbiamo partecipato con una società che fa carico convenzionale e che al porto di Monfalcone movimentava circa 3,5 milioni di tonnellate all'anno di prodotti siderurgici, cellulosa e altro», ha spiegato Maneschi a *MF Shipping & Logistica*.

Nell'Alto Adriatico, però, Maneschi deve fare i conti con fondali poco profondi e per

questo sottolinea che, «dopo tanti anni di richieste siamo ancora lontani da ottenere quello che avevamo domandato, vale a dire i dragaggi per poter fare entrare le navi più grandi. Siamo quindi costretti ad andare in altri porti del Sud Italia o in altri Paesi per allibarle. Quando arrivano le navi che hanno più di 10,5 metri di pescaggio dobbiamo andare altrove e quindi ci è sembrato che Taranto potesse essere un'opportunità visto che ci saranno 16 metri di pescaggio». Il numero uno di To Delta ha poi precisato che la nuova società movimenterà a Taranto prevalentemente prodotti siderurgici e cellulosa, non container.

Della cordata South Marine Gate, fa parte anche Malucla, società riconducibile ad Alessandro Oriolo. Quest'ultimo, vertice della società di spedizioni e trasporti Saga Italia (parte del gruppo Bolloré), già negli anni scorsi, insieme a Ionian Shipping Consortium, aveva cercato di ottenere in concessione una porzione del Molo Polisettoriale di Taranto. L'obiettivo era di insediare attività portuali a supporto dell'industria oil&gas e dell'implantistica. (riproduzione riservata)

Avvisatore Marittimo

Alla Libreria del Mare di Palermo l'1 dicembre terza tappa del tour sugli scali federiciani

Porti, la prima riforma risale al 1239

La modernità delle norme volute da Federico II nel libro di Alfonso Mignone

A Palermo il 1° dicembre presso la Libreria del Mare, appuntamento con la terza tappa del tour dei porti federiciani raccontata nel volume dell'avvocato salernitano Alfonso Mignone in La riforma Portuale di Federico II edito da La Nuova Mezzina di Molfetta. L'evento è in partnership con Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Giureta e Propeller Club Port of Palermo. Presenti, oltre all'autore, il segretario generale dell'AdSP Renato Coroneo, il presidente del Propeller Club Massimo Blandi, il docente di Diritto dei Trasporti dell'Università di Palermo Nicola Romana. Modera Enzo Di Giovanni, direttore dell'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo. L'eccezionale modernità della riforma federicianiana dei porti del 1239 si sposa con una snellezza e efficienza gestionale senza precedenti e, forse, anche senza eredi. Basti pensare al ruolo di Trapani che aveva nella sua posizione strategica il punto di forza. Un vero e proprio hub per i romani, snodo di traffici per i normanni, porto di imbarco per le crociate ma al tempo stesso base operativa per i traffici con il nord Africa. Oltre a farne porto del regno trasforma Trapani nel più importante centro europeo di commercio del sale citando le Saline di Trapani nelle Costituzioni di Melfi. Palermo, in cui Trapani rientra per effetto dell'attuale governance portuale, rappresentò la palestra amministrativa dello Stupor Mundi, una città cosmopolita dove esistevano diversi popoli e culture (greci, siciliani, normanni, saraceni ed ebrei), e che per 40 anni fu una vera e propria metropoli nella bocca di tutta Europa e la sua corte invidiata da tutti, ricca di letterati, giuristi, scienziati, poeti. Oggi Palermo, nella cui Cattedrale si può ammirare la tomba dell'imperatore, è porto-sistema della Sicilia ultra flumen Salsum e rivendica un ruolo strategico nel Mediterraneo, gate di ricchezze umane e culturali.

Crociere, Msc rilancia su Palermo

La Compagnia presenta in città la sua Meraviglia e annuncia: nel 2018 porteremo quasi 300 mila turisti

Msc Crociere scommette su Palermo e annuncia per il prossimo anno un incremento del 22% dei suoi passeggeri puntando anche sul turismo invernale. E mette sul piatto l'ultima ammiraglia della flotta Msc Crociere, Meraviglia (nella foto). Per il 2018 prevediamo di movimentare a Palermo 265 mila crocieristi grazie al posizionamento di due navi: Meraviglia e Divina ha annunciato Leonardo Massa, Country Manager Italia di Msc Crociere. Soddisfazione per le novità è stata espressa dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pasquallino Monti: Siamo onorati, pronti ad adeguare le infrastrutture.

Area industriale di Giammoro e Milazzo: istanza alla Regione

Un patto per dare vita alla Zes

Centro mercantile, **Autorità portuale** e Camera di commercio ci provano

milazzo La convinzione che si possa voltar pagina è talmente forte che riesce a spegnere ogni rassegnazione. La Zona economica speciale è una straordinaria opportunità per il nostro territorio, un chiaro input all' economia attraverso l' attrazione di investitori italiani e stranieri incentivati dalla prospettiva di godere di condizioni agevolate finanziarie, fiscali e contributive.

Per tale ragione dopo i singoli appelli lanciati dal commissario De Simone, dall' amministratore delegato del Centro mercantile Sicilia, La Tassa, e da parlamentari nazionali e regionali, adesso arriva la decisione di unire le forze confidando sul nuovo governo regionale. E in virtù di ciò proprio la società Centro mercantile Sicilia assieme all' **Autorità portuale di Messina**, alla Camera di commercio di Messina, ad organizzazioni di categoria e gruppi imprenditoriali privati costituiranno un organismo di partenariato candidandosi per la promozione della Zona Economica Speciale (Zes) in territorio di Milazzo-Giammoro.

La società Centro mercantile Sicilia ha già inoltrato al presidente della Regione la richiesta ufficiale affinché avvii «ai sensi dell' articolo 4 della legge 123/2017, la procedura di istituzione della Zes da accompagnare con

il progetto di sviluppo strategico propedeutico alla emissione del decreto del presidente del Consiglio dei ministri il quale, per la istituzione della Zes di Milazzo dovrà modificare la proposta già formulata dalla Regione a favore di Palermo e Catania, integrandola con le aree retroportuali di Milazzo-Giammoro».

«Con tale istanza - si legge in una nota a firma dell' avv. Elio La Tassa - è stato chiesto al presidente Musumeci di attivarsi per evitare discriminazioni a danno dell' area industriale di sviluppo del territorio tirrenico. Attraverso il patto di partenariato accompagneremo la Regione nella fase preparatoria, collaborando per la identificazione delle aree destinabili e agendo con Comuni ed istituzioni territoriali (Università-Irsap) assicurando il sostegno alla redazione del piano di sviluppo rivolto alla creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi che consentano lo sviluppo delle aziende già operanti nonché l' insediamento di nuove imprese».

Una battaglia non semplice ma che se condivisa può essere portata avanti col coinvolgimento di tutti. Un discorso in prospettiva che va oltre al dibattito sul ruolo che Milazzo dovrà avere col nuovo

-segue

accorpamento delle **Autorità portuali**. Percorso che anche chi governa il territorio deve affrontare con impegno e responsabilità. Considerando che le varie "free zone" in giro per il mondo (circa 2700 tra I e II tipo) danno risultati molto vantaggiosi: attrazione di investimenti esteri, creazione di posti di lavoro, maggiore competitività tra le aziende.

Insomma una opportunità molto importante, per stimolare molte imprese a tornare ad investire con forza nelle aree svantaggiate, grazie ad agevolazioni rispetto ad una pressione fiscale e ad un costo del lavoro decisamente più pesanti che in altre zone d' Europa. Così per una serie di anni sarà possibile colmare quel gap, quel differenziale che relega le aree svantaggiate, ma di grandi potenzialità, nella stagnazione e nella disoccupazione.

Ma che tempi si possono prevedere? Si tratta solo di un tentativo destinato a rimanere tale? Crediamo che l' accordo di partenariato possa rappresentare un valore aggiunto rispetto al passato, la base solida di uno sviluppo differente e innovativo per il nostro territorio che necessita di nuove idee e nuova linfa per uscire dalla grave depressione economica nella quale si trova.(g.p.)

Coinvolgere Reggio e Messina

Estendere la Zes fino all' intera area dello Stretto

La costituzione di una "Zona Economica Esclusiva metropolitana dello Stretto" è il contenuto della mozione che verrà presentata in Consiglio comunale dal consigliere comunale di Fdi, Massimo Ripepi, che ha chiamato ancora una volta a raccolta la cittadinanza e la stampa a Palazzo San Giorgio, per presentare i contenuti di una proposta che, come egli stesso auspica, si spera venga presto approvata.

«Si parla di area metropolitana dello Stretto da molto tempo. La cosa a nostro avviso più sensata è la costituzione di una Zes che in altre parti d' Europa ha portato fiumi di investimenti, ma paradossalmente ancora qui non abbiamo neppure ricevuto le deleghe per la Città metropolitana dalla Regione Calabria. Come far ripartire il motore economico? Estendendo la Zes di Gioia Tauro verso Sud abbracciando Reggio e Messina», spiega Ripepi.

La Zes metropolitana dello Stretto renderà strategico ed internazionale l' Aeroporto dello Stretto che rappresenterà il baricentro trasportistico dell' intera area.

«La mozione partirà dal consiglio comunale, poi metropolitano e regionale. Perché non è partito prima tale progetto su impulso politico?

Perché sussistono difficoltà nel definire strategiche due aree metropolitane unite? Perché non pensare a questa sinergia tra Calabria e Sicilia? Lo reputiamo un processo organico, noi vogliamo sognare ad occhi aperti. Non possiamo più tollerare questa città svuotata, in cui i palazzi istituzionali sono vuoti, dove non c' è brulicare di idee e progetti». E non manca un affondo anche riguardo la Classifica sulla Qualità della vita 2017 che ci vede in fondo alla classifica: «Dobbiamo pensare a programmare, non solo a gestire cercando di mettere le pezze».

Sul piano giuridico e normativo è intervenuto l' avvocato Francesco Meduri: «La zes è un' invenzione del diritto europeo che serve ad aggirare gli aiuti europei, inizialmente utilizzata per rendere competitivi i paesi dell' ex blocco sovietico. Anche per la Piana vale tale ragionamento e serve a renderla appetibile per gli investimenti. Come funziona? È la Regione a redarre un business plan che passa ad un tavolo interistituzionale, oggetto successivamente di un decreto del CdM. Ma l' ultima parola spetta a Bruxelles che deve valutarlo come progetto idoneo in prospettiva di innalzamento dei livelli occupazionali. Il porto di Gioia Tauro è elemento necessario per tale richiesta della quale è competente la Città metropolitana. Dagli anni 70 le regioni del Sud hanno ricevuto tanti soldi ma le fallimentari politiche pubbliche non

-segue

hanno programmato nulla. Serve un Business plan serio redatto da tecnici preparati. Messina fa parte di una Regione a statuto speciale ma con accordi interistituzionali e volontà politica tutto si può fare».

La crisi del porto di Cagliari approda al ministero Trasporti

CAGLIARI - Porto industriale di Cagliari in crisi e futuro dei lavoratori, sono stati i temi centrali dell'incontro al ministero dei Trasporti per affrontare il caso dello scalo del sud Sardegna.

«Ci sono opportunità di rilancio che devono essere immediatamente valorizzate», avvertono il segretario della Camera del Lavoro Cgil Carmelo Farci e la segretaria Filil Massimiliana Tecco. Il sindacato chiama in causa tut-

(continua a pagina 2)

Crisi del porto di Cagliari

ti i soggetti che concorrono alla gestione del porto: Comune, Città metropolitana, Regione e Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna. E chiede un incontro urgente.

Sullo stato delle cose al porto canale di Macchiarreddu il sindacato però distingue tra diverse situazioni: «C'è chi punta a sottolineare il calo di traffico per ragioni che niente hanno a che fare con l'interesse collettivo dell'area di Cagliari e dell'intera Sardegna», hanno detto i sindacalisti Cgil. Sottolineando invece «l'incremento di parti consistenti di attività indispensabili e insostituibili». Insomma un presente da decifrare per capire bene come intervenire.

Focus anche sui lavoratori del porto, da settecento a mille a seconda di esigenze e stagioni. «Si tratta di intervenire sui fattori che rappresentano un freno per lo sviluppo del traffico portuale, ad esempio - sostiene la Cgil - puntando sull'ampliamento e sulla diversificazione delle attività, come la lavorazione delle merci e il packaging, e sviluppando anche altri segmenti produttivi legati al settore industriale e manifatturiero del territorio».

Secondo il sindacato è necessario investire su attività nuove e specifiche per stare sul mercato: un ragionamento - suggerisce la Cgil - che non può essere legato da misure di fiscalità agevolata. Al Mts si è discusso anche dell'avvio di un'agenzia del lavoro specifica per il settore portuale così come prevede la legge: «Si tratta di un passaggio importante utile a gestire i picchi e le flessioni fisiologiche nel lavoro portuale, una garanzia a tutela delle attività e dei lavoratori coinvolti».

Stanziati 58 mln per traffico merci su rotaia, hub di Ravenna e sviluppo Lng La Ue ha selezionato tre progetti italiani nell'ambito delle grandi reti di trasporto

BRUXELLES - La Commissione Ue ha selezionato tre progetti italiani nell'ambito del bando delle grandi reti di trasporto, che riceveranno nel complesso quasi 58 milioni di euro di fondi europei della Connecting Europe Facility (Cef).

Si tratta del rafforzamento del trasporto merci su rotaia, con l'ammmodernamento della rete ferroviaria dotandola del sistema europeo di gestione del traffico (Ertms), con un finanziamento di 6,5 milioni di euro (cofinanziamento Ue al 50%).

Il secondo progetto è relativo al porto di Ravenna, per realizzare lavori infrastrutturali per l'hub, con fondi per 37,377 milioni di euro (continua a pagina 2)



La commissaria europea ai Trasporti Violeta Bulc

Ue seleziona tre progetti

(cofinanziamento Ue al 20%). Il terzo, invece, riguarda l'iniziativa legata allo sviluppo dell'Lng nei trasporti marittimi nell'Europa meridionale, Gaiin4sea, con un contributo Ue di 14,320 milioni di euro (cofinanziamento al 18,44%).

Nel complesso Bruxelles ha assegnato un miliardo di euro a 39 progetti nei 28 Paesi che mobilitano investimenti pubblico-privati totali di 4,5 miliardi destinati al potenziamento della rete ferroviaria europea, sviluppare ulteriormente infrastrutture per i combustibili alternativi ed aprire la strada al trasporto marittimo a zero emissioni. A tal fine, la Commissione trasmetterà con fermezza il pacchetto sulla mobilità pulita a partire dall'8 Novembre.

I progetti selezionati comprendono l'ammmodernamento della linea ferroviaria Divaca-Koper in Slovenia, la costruzione di 340 stazioni di ricarica per auto elettriche in 13 Paesi dell'Ue e la valorizzazione del Canale Albert, la principale via di navigazione interna del Belgio.

Il commissario per i Trasporti Violeta Bulc ha dichiarato: «Il nostro piano di investimenti per l'Europa sta funzionando: oggi proponiamo di investire un miliardo di euro in 39 progetti di trasporto, dall'evidente valore aggiunto per cittadini ed imprese europee, questo investimento ci consentirà di accelerare ulteriormente la nostra transizione verso la mobilità a basse emissioni in tutta Europa, e stabilisce con fermezza l'agenda dei lavori Ue per l'occupazione e la crescita, prevedendo che sblocchi un totale di 4,5 miliardi di euro di cofinanziamenti pubblici e privati».

Si prevede che gli investimenti genereranno 4,5 miliardi di euro di Pil,

che corrisponde a circa 13 milioni di posti di lavoro l'anno, e una riduzione di circa 7 milioni di tonnellate di emissioni di CO2 tra il 2015 e il 2030.

Trasporti:Gainn_It, promossi a esame Ue, 110mln di investimenti

Pacchetto di progetti per infrastruttura Lng nel Mediterraneo

(ANSA) - BRUXELLES, 30 NOV - Due ulteriori progetti italiani per un investimento totale previsto di circa 110 milioni di euro andranno ad arricchire il portafoglio di Gainn_It. I due progetti, Gainn4Mid e Gainn4Sea sono infatti tra i 39 che la Commissione Ue ha selezionato per cofinanziare nell'ambito dei fondi della Connecting Europe Facility (Cef). "Il fatto che la Commissione abbia deciso di proporre di cofinanziare i due progetti, tra loro complementari, è una grande soddisfazione indipendentemente dall'esito della messa a punto del contratto con la Commissione che ci vedrà impegnati nei prossimi due mesi", ha commentato Evelin Zubin di Consorzio 906, l'ente scelto come coordinatore dei progetti. "Vuol dire che la visione di Gainn_It è robusta e credibile anche dal punto di vista economico e finanziario", ha sottolineato Zubin, spiegando che questa ha superato "un vero e proprio esame di maturità". Nello specifico, si tratta del primo pacchetto di progetti con cui realizzare l'infrastruttura per il rifornimento di mezzi navali e terrestri alimentati a gas naturale liquefatto (Lng) concepita nel 2014 nel progetto Ten-T Costa e sperimentata nei progetti Gainn4Mos, Gainn4Core e Gainn4Med. Gainn4Mid svilupperà l'infrastruttura mobile che, nel bacino tirrenico, consentirà di approvvigionare i primi utilizzatori del combustibile a basse emissioni nel periodo 2019-2023 mettendo a sistema quanto in via di realizzazione nell'area, incluso l'impianto di stoccaggio di Oristano e i prototipi del team italo-franco-spagnolo-portoghese di Gainn4Mos. Con Gainn4Sea, invece, l'obiettivo è passare alla fase realizzativa dei due impianti costieri di stoccaggio di Livorno e Venezia, i due al momento più maturi del progetto interamente italiano Gainn4Core. "Nelle ultime due settimane sia il governo francese che portoghese hanno dichiarato l'Lng per il trasporto una priorità nazionale" e "l'Italia non è certo il fanalino di coda", ha ricordato Zubin, "infatti le prime navi a Lng che solcheranno regolarmente il Mediterraneo già da fine 2018 sono di bandiera italiana".(ANSA).

PER ANIMP IL 98% DELLA LOGISTICA È COSTITUITO DALL'EXPORT DI MACCHINARI HI-TECH

Italia al top nei trasporti eccezionali

L'economia tricolore non contribuisce però alla crescita del comparto, sostenuto dalla logistica all'estero, specie dei settori oil&gas e power. In futuro aumenterà l'importanza di gas e rinnovabili

Anche se l'Italia è uno dei Paesi leader a livello mondiale per le attività di logistica e trasporti a supporto delle spedizioni complesse di macchinari e impiantistica, il comparto deve fare a meno del traino dell'economia nazionale. È quanto emerso in occasione della riunione della sezione logistica, trasporti e spedizioni dell'Associazione nazionale di impiantistica industriale (Animp) tenutasi a bordo di una nave della flotta Messina nel porto di Genova. «In Italia praticamente non c'è mercato in questo momento», ha detto senza mezzi termini il presidente dell'associazione, Claudio Gemme (Fincantieri Sistemi Integrati), aggiungendo che i general contractor italiani, tra cui Saipem, Technimont, Eni, Fincantieri, Ansaldo Energia e altri, «vanno a cercarsi il lavoro in giro per il mondo». Se nuovi progetti industriali a elevata complessità di fatto non ce ne sono, l'Italia vanta però produttori di componentistica che,

assicura Gemme, «non sono secondi a nessuno».

Nel più ampio mondo della logistica le spedizioni per l'impiantistica sono le più complesse per tempi, destinazioni, volumi e organizzazione dei trasporti. «Oggi il 98% del mercato italiano è rappresentato da carichi in export», ha spiegato Massimo Zambon, delegato della sezione trasporti di Animp, che cita come unico progetto significativo per l'impiantistica quello di Tempa Rossa in Basilicata. «Tutto il resto sono spedizioni dall'Italia di impianti e macchinari che il nostro Paese riesce ancora a produrre perché hanno elevata tecnologia. Un fattore penalizzante però per l'Italia è il fatto che nel mondo sempre più nazioni che ospitano nuovi progetti industriali richiedono che vengano svolte in loco più produzioni e costruzioni possibili, limitando al minimo le importazioni dall'estero».

Il fenomeno è stato richiamato da Giacomo Franchini, direttore della società SupplHi, che ha evi-

denziato come i settori di business più importanti per chi opera nella logistica dell'impiantistica siano oggi oil&gas e power (energia). «A livello mondiale nel 2017 sono stati aggiudicati 137 nuovi progetti nell'attività petrolifera upstream, in ripresa rispetto ai 104 dell'anno prima, ma ancora lontani dai 224 del 2013», ha spiegato l'esperto prevedendo però per il futuro un'importanza crescente per il gas e per le fonti rinnovabili. A oggi circa il 55% del mercato oil&gas è in mano a Cina, Nord America e Medio Oriente.

Le altre tendenze in atto riguardano una crescente concentrazione fra i grandi player che rappresentano la domanda di spedizioni di impiantistica (Fincantieri e Stx, Ge Oil&Gas e Baker Hughes, Technip e Finc Technologies solo per fare qualche esempio), una dimensione media inferiore dei progetti e un focus sempre più pressante su riduzione dei tempi e dei costi. Fra i 188 soggetti aderenti alla sezione logistica, spedizioni e

trasporti di Animp, la compagnia di navigazione italiana più attiva su questo mercato è la Ignazio Messina & C. «Impiantistica e project cargo pesano per il 20% sul totale delle merci imbarcate sulle nostre navi», ha spiegato l'amministratore delegato Ignazio Messina. «Si parla di rotte e altre parti di infrastrutture, di trasformatori elettrici e di presse per vari utilizzi industriali, ma non solo». Messina ha poi aggiunto che «questi carichi garantiscono marginalità più elevate rispetto ai container e in quest'ambito la qualità del servizio di trasporto marittimo offerto è premiante, così come rappresenta un valore aggiunto anche il servizio di logistica terrestre a destinazione che il nostro gruppo è in grado di offrire grazie ad accordi con partner locali». L'armatore genovese infine rileva come, rispetto al passato, le loro navi oggi trasportino impiantistica e macchinari più fra porti esteri che da e per l'Italia e che le destinazioni più richieste sono i paesi del Medio Oriente e l'Africa orientale (riproduzione riservata)